

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

J. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS
DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

J6. DISPOSICIONES NORMATIVAS SOBRE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

ÍNDICE

1. JUSTIFICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES LEGALES SOBRE CARRETERAS	6
1.0. Consideraciones previas respecto de las disposiciones legales sobre carreteras	6
1.0.1. Marco legal y objeto de regulación	6
1.0.2. Las disposiciones legales con incidencia en el planeamiento urbanístico	7
1.0.3. Las determinaciones urbanísticas en relación a la zona de dominio público	8
1.0.4. Las determinaciones urbanísticas en relación a la zona de servidumbre	9
1.0.5. Las determinaciones urbanísticas en relación a la zona de afección	9
1.0.6. Las determinaciones urbanísticas en relación a la línea de edificación	10
1.0.7. Las propuestas de clasificación y desclasificación de las carreteras	10
1.0.8. Otras determinaciones del PGO relevantes a efectos de la normativa sobre carreteras	11
1.0.9. Los viarios de la ordenación del PGO objeto de este capítulo	11
1.0.10. Organización y contenido del presente capítulo	17
1.1. Autopista del Norte entre Santa Cruz y Guajara	18
1.1.1. Tramo 1: Desde el enlace de Taco hasta el paso inferior de la Avda. de los Majuelos	19
1.1.2. Tramo 2: Desde la Avenida de los Majuelos hasta la Avenida del Paso.	20
1.1.3. Tramo 3: Desde el paso inferior de la Avenida del Paso hasta el enlace con la TF-2	21
1.1.4. Tramo 4: Desde el enlace con la TF-2 hasta el enlace con la Vía de Ronda (TF-13)	22
1.2. Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa (Variante de la TF-5b)	24
1.2.1. Tramo 1: desde el enlace de Lora Tamayo hasta el enlace de San Miguel de Geneto	25
1.2.2. Tramo 2: desde el enlace de San Miguel de Geneto hasta San Francisco de Paula	26
1.2.3. Tramo 3: desde San Francisco de Paula hasta el enlace con la Vía Exterior	26
1.2.4. Tramo 4: enlace con la Vía Exterior y enlace con la Vía de Ronda	27
1.2.5. Tramo 5: desde el enlace con la Vía de Ronda hasta Cruz Chica-El Ortigal	28
1.2.6. Tramo 6: desde Cruz Chica-El Ortigal hasta intersección con la actual TF-5	29
1.2.7. Tramo 7: desde intersección de la actual TF-5 hasta Límite Municipal	29
1.3. Autopista del Norte entre el Aeropuerto y Guamasa	31
1.4. Avenida del Quinto Centenario	34
1.5. Autopista Exterior	37
1.5.1. Tramo 1: desde el enlace con la Variante de la TF-5 hasta San Francisco de Paula	38
1.5.2. Tramo 2: desde el Camino San Francisco de Paula hasta el límite municipal	38
1.6. Circunvalación Norte	40
1.6.1. Tramo 1: desde el límite municipal hasta La Piterita.	41
1.6.2. Tramo 2: desde La Piterita hasta Montaña de Guerra	42
1.6.3. Tramo 3: desde Montaña de Guerra hasta el barrio Las Nieves	42
1.6.4. Tramo 4: desde el barrio Las Nieves hasta el cruce con la Ctra. Santa Cruz-Laguna	43
1.7. Autovía Santa María del Mar-Guajara (TF-2)	45
1.7.1. Tramo 1: desde la Plaza de Las Nieves (Geneto) hasta el Enlace de Montaña Pacho.	46
1.7.2. Tramo 2: desde el Enlace de Montaña Pacho hasta el Enlace de Guajara (TF-5).	47
1.8. Vía de Ronda Este (TF-13a)	49

1.8.1. Tramo 1: Desde la intersección con la TF-5 hasta el paso inferior bajo la Carretera Santa Cruz-Laguna-----	50
1.8.2. Tramo 2: Desde el paso inferior bajo la carretera Santa Cruz-Laguna hasta la Calle Arturo Vergara Rodríguez-----	51
1.8.3. Tramo 3: Desde la Calle Arturo Vergara hasta el Camino Laderas de San Roque-----	52
1.8.4. Tramo 4: desde el Camino Laderas San Roque hasta la Calle Pista Militar San Roque-----	53
1.8.5. Tramo 5: desde la Calle Pista Militar San Roque hasta el Camino del Bronco-----	53
1.8.6. Tramo 6: desde el Camino del Bronco hasta la Avenida República Argentina-----	54
1.9. Vía de Ronda Noroeste-----	56
1.9.1. Tramo 1: desde la Vía de Ronda Este hasta el eje Atalaya-Anillo Interior-----	57
1.9.2. Tramo 2: desde el eje Atalaya-Anillo Interior hasta el Camino Tornero-----	58
1.9.3. Tramo 3: desde el Camino Tornero hasta en el enlace nuevo del Aeropuerto-----	59
1.10. Vía de Ronda Sur-----	60
1.10.1. Tramo 1: Desde el enlace al aeropuerto hasta el cruce sobre la Variante de la TF-5---	61
1.10.2. Tramo 2: Desde el cruce elevado sobre la variante de la TF-5 hasta la intersección con la Carretera de la Esperanza (TF-24)-----	62
1.10.3. Tramo 3: Desde la intersección con la Carretera de La Esperanza (TF-24) hasta la intersección con el Camino del Medio-----	63
1.10.4. Tramo 4: Desde la intersección con el Camino del Medio hasta la intersección con el Camino San Francisco de Paula-----	63
1.10.5. Tramo 5: Desde la intersección con el Camino San Francisco de Paula hasta la conexión con la Vía de Ronda Este-----	64
1.11. Carretera de la Esperanza TF-24-----	66
1.11. Carretera de la Esperanza TF-24-----	66
1.11.1. Tramo 1: Desde el enlace de Padre Anchieta hasta la intersección con la Variante de la TF-5-----	67
1.11.2. Tramo 2: Desde la intersección con la Variante de la TF-5 hasta el paso superior sobre la Variante de la TF-5-----	68
1.11.3. Tramo 3: Desde el paso superior sobre la Variante de la TF-5 hasta la intersección con la Vía de Ronda Sur-----	69
1.11.4. Tramo 4: Desde la intersección con la Vía de Ronda Sur hasta el límite municipal del Rosario-----	69
1.12. Carretera a Tejina TF-13b-----	71
1.12.1. Tramo 1: Desde la Avenida República Argentina al Camino Viejo de las Mercedes--	72
1.13. Conexión desde la Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste-----	74
1.13.1. Tramo Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste.-----	75
1.14. Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo (TF-13c)-----	76
1.14.1. Tramo 1: Desde el límite de Tegueste hasta la glorieta de conexión con la Variante Este de Tejina-----	77
1.14.2. Tramo 2: Desde la glorieta de conexión con la Variante Este de Tejina hasta el núcleo de Lagunamar-----	78
1.14.3. Tramo 3: Desde Lagunamar hasta la Avenida de los Pescadores en Bajamar-----	79
1.14.4. Tramo 4: Desde la Avenida de los Pescadores hasta el final del núcleo de Bajamar---	80
1.14.5. Tramo 5: Desde la salida del núcleo de Bajamar hasta la entrada en el núcleo de La Punta del Hidalgo.-----	82



1.14.6. Tramo 6: Desde la entrada en el núcleo de La Punta del Hidalgo hasta la nueva glorieta situada a la altura de la Calle Océano Atlántico-----	83
3.14.7. Tramo 7: Desde la glorieta situada en la Calle Océano Atlántico hasta la finalización de la Carretera General Punta del Hidalgo -----	84
1.15. Carretera que atraviesa Tejina (TF-13d) -----	85
1.15.1. Tramo 1: Desde la glorieta de inicio de la Variante Este hasta el Camino Mulato ----	86
1.15.2. Tramo 2: desde el Camino Mulato hasta la Calle Tomás González Rivero -----	86
1.15.3. Tramo 3: desde la Calle Tomás González Rivero hasta la Calle Felipe Castillo -----	87
1.15.4. Tramo 4: desde la Calle Felipe Castillo hasta la glorieta final de la Variante Este ----	88
1.16. Variante Suroeste de Tejina -----	89
1.17. Carretera Tejina-Tacoronte (TF-16)-----	90
1.17.1. Tramo 1: desde el límite municipal de Tacoronte hasta la Carretera del Boquerón ----	91
1.17.2. Tramo 2: desde la Carretera del Boquerón hasta el extremo este de la AUH Calle El Vino-----	92
1.17.3. Tramo 3: Del extremo este del AUH Calle El Vino al extremo oeste de La Carta 11--	93
1.17.4. Tramo 4: desde el extremo oeste del AUH La Carta 11 hasta la Calle El Calvario ----	93
1.17.5. Tramo 5: desde la Calle El Calvario hasta el “Eje Central Valle de Guerra” (U1-36) -	94
1.17.6. Tramo 6: Del Eje Central Valle de Guerra (U1-36) a la Calle Nueva de Valle Guerra -	95
1.17.7. Tramo 7: Desde la Calle Nueva de Valle Guerra hasta la Calle del Abeto -----	96
1.17.8. Tramo 8: desde la Calle El Abeto hasta la entrada al núcleo de Tejina -----	96
1.17.9. Tramo 9: Desde la entrada al núcleo de Tejina desde Valle de Guerra hasta la Calle El Drago -----	97
1.18. Carretera Borde Norte de Tejina y Valle de Guerra -----	99
1.19. Carretera Tejina-La Barranquera (TF-161)-----	100
1.20. Carretera del Boquerón -----	102
1.20.1. Tramo 1: Desde el enlace con la TF-5 hasta el camino del Majano -----	103
1.20.2. Tramo 2: Camino del Majano hasta Santa Rosa de Lima -----	104
1.20.3. Tramo 3: Desde Santa Rosa de Lima hasta el Camino del Pajar -----	105
1.20.4. Tramo 4: Desde el fin del desdoblamiento hasta el asentamiento de El Charcón-----	107
1.20.5. Tramo 5: Entre el asentamiento rural del Charcón y el situado al este de Valle Guerra -----	108
1.20.6. Tramo 6: Desde el asentamiento rural al este de Valle Guerra hasta la TF-16 -----	109
1.21. Antigua Carretera General del Norte (TF-152) -----	111
1.21.1. Tramo 1: Desde la Glorieta de San Benito hasta el Enlace del Aeropuerto actual-----	112
1.21.2. Tramo 2: Desde el Enlace del Aeropuerto actual al nuevo Enlace del Aeropuerto-----	113
1.21.3. Tramo 3: Desde el nuevo Enlace del Aeropuerto hasta la Carretera del Portezuelo---	113
1.21.4. Tramo 4: Desde la Carretera del Portezuelo hasta nuevo enlace con el Camino La Cañada-----	114
1.21.5. Tramo 5: desde el nuevo enlace con el Camino La Cañada hasta el Enlace de Guamasa -----	114
1.22. Carretera del Campo de Golf (TF-235) -----	116
1.22.1. Tramo 1: Desde el nuevo enlace del Aeropuerto Norte en la TF-5, hasta la intersección con el Camino de La Cañada (TF-237) -----	117
1.22.2. Tramo 2: Desde la intersección con el Camino de La Cañada (TF-237) hasta el enlace de Guamasa con la TF-5 y el Término Municipal de Tacoronte. -----	118

1.23. Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía -----	119
1.23.1. Tramo 1: desde la Carretera del Golf (TF-237) hasta el Camino La Cañada -----	120
1.23.2. Tramo 2: Desde el Camino La Cañada hasta el Camino Barranco del Rodeo-----	121
1.23.3. Tramo 3: Desde el Camino Barranco del Rodeo hasta la Variante de la TF-5 -----	121
1.23.4. Tramo 4: Desde el Camino La Cañada hasta la Calle Camino Real -----	122
1.23.5. Tramo 5: Desde la Calle Camino Real hasta el límite municipal de Tacoronte -----	123
1.24. Carretera de Anaga (TF-12) -----	125
1.24.1. Tramo 1: Desde la Carretera TF-13 hasta el núcleo de Las Mercedes -----	126
1.24.2. Tramo 2: Desde el núcleo de Las Mercedes hasta el Parque Rural de Anaga -----	126
1.25. Camino de Las Mercedes (TF-113) -----	128
1.25.1. Tramo 1: Desde la Carretera TF-12 hasta la Calle Olof Palme-----	129
1.25.2. Tramo 2: Desde la Calle Olof Palme hasta el Camino Jardina -----	129
1.25.3. Tramo 3: Desde el Camino Jardina hasta la Vía de Ronda Este -----	130
1.25.4. Tramo 4: Desde la Vía de Ronda Este hasta el Camino Madre del Agua-----	130
1.26. Carretera Valle Tabares (TF-111) -----	132
1.26.1. Tramo 1: Desde el Avenida de Los Menceyes hasta la Circunvalación Norte -----	133
1.26.2. Tramo 2: Desde la Circunvalación Norte al límite municipal de Santa Cruz-----	133
1.27. Carretera del Rosario (TF-28)-----	135
1.28. San Francisco de Paula (TF-265)-----	137
1.29. San Miguel de Geneto (TF-263)-----	140
1.29.1. Tramo 1: Desde la Glorieta de Padre Anchieta hasta la Vía de Ronda Sur -----	141
1.29.2. Tramos 2 y 3: Desde la Vía de Ronda Sur hasta el Barrio del Hurón -----	142
1.29.3. Tramo 4: Desde el Barrio del Hurón hasta el Camino La Piconera-----	143
1.29.4. Tramo 5: Desde el Camino La Piconera hasta el límite municipal de Santa Cruz -----	143

2. EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE (PTEOSVAM)----- 145

2.1. Determinaciones constitutivas del PTEOSVAM -----	145
2.2. Alcance de las determinaciones del PTEOSVAM sobre el Plan General-----	147
2.2.1. Las Directrices de Ordenación General (DOG)-----	148
2.2.2. Plan Territorial de Ordenación de Tenerife (PIO)-----	148
2.2.3. Reglamento de Planeamiento de 1978 -----	149
2.2.4. Alcance de las determinaciones del PTEOSVAM según el marco normativo-----	150
2.2.5. El alcance de sus propias determinaciones para el PTEOSVAM-----	151
2.2.6. Conclusión: alcance de las determinaciones del PTEOSVAM sobre el Plan -----	151
2.3. Alcance y limitaciones de la adaptación alPTEOSVMde este Plan General -----	152

3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA ----- 163

3.1. Marco legal y objeto de la regulación -----	163
3.2. Alcance de las determinaciones del PTEOIDST sobre el Plan General-----	163

3.2.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife -----	163
3.2.2. 3.2.2. Plan Territorial de Ordenación de las Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife (PTEOIDST) -----	164
3.2.3. Alcance y limitaciones de la adaptación del PTEOIDST de este Plan General-----	164
3.3. Justificación del trazado tranviario en el PGO -----	165
3.3.1. Calle El Juego-Seis de diciembre-Juana La Blanca-Marqués de Celada -----	165
3.3.1. Carretera general San Lázaro -----	166
4. RESPUESTA AL INFORME INSTITUCIONAL EMITIDO POR EL CABILDO INSULAR A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA -----	168
1. Observaciones Generales -----	168
2. Respecto al Sistema Viario en General -----	168
3. Respecto a la jerarquización viaria planteada por el Plan-----	169
4. Respecto al Sistema Viario Territorial -----	169
5. Respecto al Plan de Movilidad-----	170
6. Respecto al Sistema Viario en particular -----	170
7. En relación a la Política de Movilidad -----	171
5. RESPUESTA AL INFORME INSTITUCIONAL EMITIDO POR EL GOBIERNO DE CANARIAS A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA -----	174
1. Primer tramo corredor insular norte: Variante TF-5-----	174
2. Segundo tramo corredor insular norte. Revisión enlaces entre Guamasa y Pulpito ---	174
3. Autopista exterior. Enlace de los Giles. Nuevo eje TF-265 o nuevo viario territorial- 174	
4. Arteria central de la laguna. Mantenimiento de autovía hasta el aeropuerto de la TF-5 (pasar de T2 a T1) -----	174
5. SubanilloGuajara - Tacoronte -----	175
6. Santa María del Mar – Las Chumberas. Soterrar TF-2. -----	175
7. Prolongación del eje costero de Acentejo: T-13 y T-16 modificación tipológica de los enlaces -----	175
8. Eje medianías altas -----	176
9. Sobre el uso y defensa de la carretera -----	176
10. Incluir en normativa nuevas consideraciones -----	176
11. Revisar que las carreteras no son parcelas -----	177

1. JUSTIFICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES LEGALES SOBRE CARRETERAS

1.0. Consideraciones previas respecto de las disposiciones legales sobre carreteras

1.0.1. Marco legal y objeto de regulación

Toda vez que la Comunidad Autónoma de Canarias tiene competencias plenas sobre las carreteras del archipiélago, el marco normativo queda comprendido en su totalidad en disposiciones autonómicas, siendo éstas, básicamente, la Ley 9/91, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC) y el Decreto 131/95, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias (RCC)¹.

El objeto de ambas disposiciones normativas es "la regulación de la actividad de planificar, proyectar, construir, conservar, financiar, usar y explotar las carreteras de Canarias". A tales efectos, se consideran **carreteras** "las vías de dominio y uso público destinadas fundamentalmente a la circulación de vehículos automóviles" (artículos 1 LCC y 2 RCC). Sin embargo, no tienen la consideración de carretera los siguientes tipos de vías:

- a) Las que conforman la red de comunicación interior de los núcleos urbanos o de éstos entre sí dentro del mismo término municipal, siempre que no tengan la calificación legal de travesía ni formen parte de las redes arteriales de las poblaciones.
- b) Los caminos de servicio de titularidad pública.
- c) Los caminos privados con finalidad análoga a los caminos de servicio.

Prescindiendo de los tipos b) y c) anteriores (que carecen de relevancia a los efectos de esta Justificación), ante una red viaria concreta como la existente en el municipio de La Laguna (o la definida por el PGO incorporando elementos de nuevo trazado), no es sencillo a partir de la definición de la letra a) precedente discernir cuáles vías públicas son carreteras y cuáles son calles. Tal cuestión, sin embargo, es irrelevante ya que en la práctica todas las vías públicas consideradas como carreteras, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 16 RCC, están calificadas e identificadas como tales². En consecuencia, todas y cada una de estas vías públicas existentes, y sólo éstas, tienen el carácter de carreteras y sobre las mismas son de aplicación las disposiciones legales. De las vías públicas no existentes en la actualidad pero definidas en el presente PGO, tendrán la consideración de carreteras las siguientes:

- a) Todas las contempladas en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (PTEOSVAMT)³.
- b) Aquellos tramos de nuevo trazado (o rectificaciones de los existentes) que este Plan General defina expresamente para cumplir, complementar o mejorar la funcionalidad de una carretera existente.

En consecuencia, el objeto de este capítulo es justificar el cumplimiento de la normativa legal en materia de carreteras respecto de todas y cada una de las vías públicas que tienen la consideración de carretera. En este capítulo no se hace referencia a ninguno de los restantes elementos conformantes de la red viaria municipal⁴.

¹ Publicadas, respectivamente, en el Boletín Oficial de Canarias núm. 63 del 15 de mayo de 1991 (LCC) y en el Boletín Oficial de Canarias núm. 109 del 21 de Agosto de 1995.

² En la isla de Tenerife, cada carretera se identifica mediante las letras TF seguidas de un número.

³ Véase el capítulo 4 del segundo Título de este volumen.

⁴ La descripción de la ordenación viaria del PGO se contiene en los capítulos correspondientes de las Memorias de Ordenación Estructural y de Ordenación Pormenorizada.

1.0.2. Las disposiciones legales con incidencia en el planeamiento urbanístico

Las disposiciones de la normativa legal sobre las carreteras que inciden en las determinaciones de ordenación del planeamiento urbanístico se contienen mayoritariamente en el Título III (Uso y defensa de la carretera) del RCC y se concretan en las siguientes:

- Zona de *dominio público*:** los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía medida horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de *servidumbre*:** consistirá en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.
- Zona de *afección*:** consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.
- Línea límite de edificación:** a ambos lados de la carretera, desde la cual y hasta la mismase prohíbeto tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación.

Las tres primeras zonas (dominio público, servidumbre y afección) se conforman como tres franjas adyacentes sucesivas a partir de la **arista exterior de explanación**; a efectos de justificar el cumplimiento de las condiciones que sobre estas tres zonas establece la normativa de carreteras (y ante la imposibilidad por razones de escala cartográfica de una mayor precisión), en este PGO se asume que dicha arista coincide (sensiblemente) con la determinación urbanística de la **alineación viaria**. En cambio, la línea de edificación es una paralela medida desde el borde de la franja destinada a la circulación de vehículos. En consecuencia, también a efectos justificativos, en este PGO se asume que dicho borde coincide con el del recinto **calzada**, tal como se define en el plano P2 y en la BDG-11 (Elementos viarios).

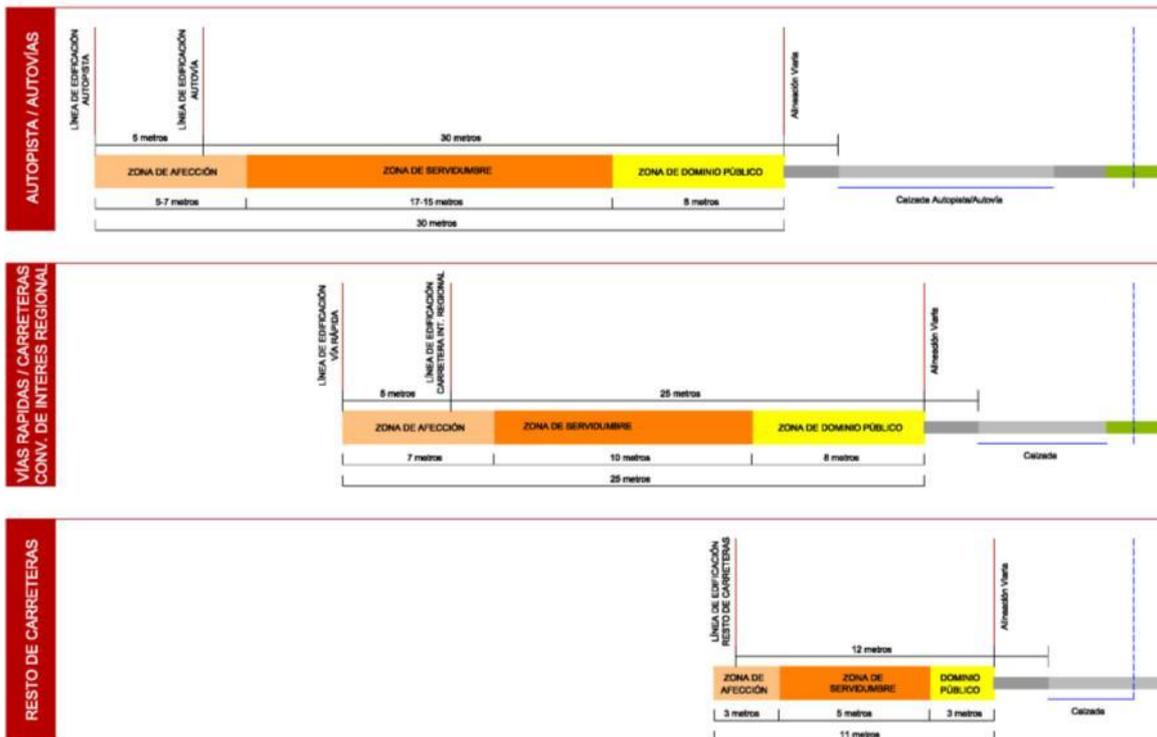


Figura 1: Esquema de las líneas y franjas de uso y defensa de la carretera

1.0.3. Las determinaciones urbanísticas en relación a la zona de dominio público

Las franjas de dominio público adyacentes a cada alineación viaria de la carretera deben tener ocho metros de anchura en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, y tres metros en el resto de las carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Las determinaciones que debe establecer el planeamiento urbanístico sobre los terrenos comprendidos dentro de la zona de dominio público de una carretera son las siguientes:

- a) Asignarles, con el carácter de principal obligatorio, el uso viario que, en este Plan General, siempre implica la titularidad pública de los terrenos.
- b) Eventualmente, delimitar los pertinentes ámbitos de gestión que comprendan los terrenos que, estando dentro de la zona de dominio público, sean de titularidad privada a la entrada en vigor del PGO.

En el caso de las carreteras existentes, este Plan General asume que la zona de dominio público puede limitarse a los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales. Se sostiene esta tesis en la interpretación conjunta de los artículos 46 y 47 RCC, de los que parece deducirse que sólo en los proyectos de nuevas carreteras, acondicionamientos, duplicaciones de calzada, variantes de trazado o población, y reordenación de accesos, es obligatorio prever la expropiación de los terrenos para conformar la zona de dominio público con las dimensiones exigidas por la norma. Esta interpretación parece razonable porque, en caso contrario, la Administración Pública titular de la carretera vendría obligada a expropiar importantes franjas de terrenos y, en muchos casos, de edificaciones; y este PGO, a su vez, habría de delimitar los correspondientes ámbitos de gestión asistemática A2 asignando la expropiación (en el plazo máximo de cuatro años) a dicha Administración. Por tanto, en las carreteras existentes la zona de dominio público se hace coincidir en este Plan General con el correspondiente elemento viario, delimitado por las respectivas alineaciones viarias. Estas alineaciones viarias (determinaciones urbanísticas del PGO) pueden o no coincidir con los bordes actuales de la carretera. Cuando no lo hacen es siempre porque, por motivos de mejora de la funcionalidad viaria o de la ordenación urbanística, este Plan General establece la ampliación del ancho de la carretera⁵ (no para cumplir la dimensión legal de la zona de dominio público) y, en estos casos, delimita los correspondientes ámbitos de gestión para posibilitar la obtención de tales terrenos privados en la actualidad y las obras de ejecución que procedan para ser incorporados a la carretera.

En las carreteras de nuevo trazado (y, en especial en las previstas en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife), sí se consideran de dominio público las dos franjas paralelas que define la Norma con la dimensión transversal preceptiva. En estos casos se ha optado por considerar estas franjas al exterior de sendas alineaciones y, consiguientemente, no se califican con el uso viario, sino con el de *espacio libre de protección* (viaria). El objetivo es que estos terrenos sean objeto de una actuación pública de vegetación y arbolado, con la finalidad tanto de mejorar la calidad paisajística como de proteger el entorno de los ruidos y otras molestias derivadas de la circulación de vehículos. Lógicamente, tales franjas se incluyen en el mismo ámbito de gestión del tramo viario al cual se vinculan, de modo que la obtención del suelo así como las obras de ejecución sean realizadas por la Administración competente en una única actuación simultánea con las obras de ejecución de la nueva carretera propiamente dicha.

⁵Es decir, nunca se reduce el dominio público actual.

1.0.4. Las determinaciones urbanísticas en relación a la zona de servidumbre

Las franjas de servidumbre adyacentes a cada zona de dominio público deben tener 17 metros de anchura en autopistas, 15 en autovías, 10 en vías rápidas y carreteras de interés regional, y 5 en el resto de las carreteras. En la zona de servidumbre el planeamiento debe prohibir las obras de edificación y de instalaciones, así como limitar a la admisibilidad de usos a aquéllos que sean compatibles con la seguridad vial.

Este PGO, en las carreteras (existentes o de nuevo trazado) que discurren por suelo rústico distinto de asentamiento rural, categoriza los terrenos que conforman las zonas de servidumbre como *suelo rústico de protección de infraestructuras*, a fin de garantizar, tal como establece el artículo 55 TRLOTENC, la funcionalidad del viario. La regulación de esta categoría de suelo (en el Título 7 de las Normas de Ordenación Estructural) prohíbe las obras de edificación y limita los usos admisibles de acuerdo a lo establecido en la legislación de carreteras, sometiendo su implantación a la previa autorización del titular de la misma.

En cuanto a las carreteras que discurren por suelos clasificados como urbanos o categorizados como rústicos de asentamiento rural, este PGO se ha atendido a los siguientes criterios en relación a los condicionantes derivados de la zona de servidumbre:

- a) Cuando las *piezas* lindantes con las correspondientes alineaciones viarias están mayoritariamente construidas (en más de dos tercios de sus parcelas), se han establecido unas concretas condiciones de disposición de la edificación⁶ de modo que se garantice una franja frontal no edificable lo más ancha posible y, a la vez, compatible con las características consolidadas. Esta *franja no edificable* resultante de dichas determinaciones urbanísticas se corresponde con la *zona de servidumbre legal* (y también con la derivada de la *línea de edificación*), en aplicación de lo establecido en el artículo 85 RCC⁷.
- b) En el caso de carreteras con la clasificación de *autopistas* o *autovías*, salvo casos puntuales expresamente justificados, las condiciones de disposición de la edificación se han establecido por este Plan General para garantizar las franjas no edificables de 17 y 15 metros respectivamente. En todo caso, tanto en *autopistas*, *autovías* y *vías rápidas*, las alineaciones definidas por el PGO tienen el carácter de *secundarias*, de modo que los linderos de parcela definidos por las mismas no tienen la condición urbanística de *frontales*, prohibiéndose la accesibilidad a los usos privados directamente desde la carretera.

1.0.5. Las determinaciones urbanísticas en relación a la zona de afección

Las franjas de afección adyacentes a cada zona de servidumbre deben tener 5 metros de anchura en autopistas, 7 en autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, y 3 en el resto de las carreteras. De la normativa legal no se desprende que el planeamiento deba establecer limitaciones específicas de edificación o de usos, salvo que existan planes aprobados de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a los diez años.

⁶Estas condiciones se establecen mediante la fijación de las determinaciones de disposición que mejor procedan en cada caso, sean la de *separación mínima a lindero frontal*, *línea de disposición obligatoria* o *mínima área no edificable*.

⁷ Dicho artículo permite que "en los tramos de carretera que discurren total o parcialmente por núcleos de población ...la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera". Toda vez que el artículo 58 RCC señala que "la línea límite de edificación deberá ser siempre exterior (o coincidente) a la zona de servidumbre", la posibilidad de la reducción de la distancia de la línea de edificación implica la misma disminución del ancho de la zona de servidumbre.



Teniendo en cuenta que en la ordenación del Plan General se han contemplado tanto las carreteras existentes como las previstas de nueva ejecución (o ampliación) en los planes aprobados a la fecha, se ha entendido que no procede condicionar las determinaciones urbanísticas que se establecen sobre las correspondientes zonas de afección, sin perjuicio de que, tal como señala la normativa legal, para la realización en dichas zonas de cualquier acto de ejecución se requerirá la previa autorización del titular de la carretera.

1.0.6. Las determinaciones urbanísticas en relación a la línea de edificación

La *línea de edificación*, medida desde cada borde de la calzada, debe disponerse a 35 metros en las autopistas, 30 en las autovías y vías rápidas, 25 en las carreteras de interés regional, y 12 en el resto de las carreteras. Para cumplir las exigencias legales respecto de la línea de edificación, el planeamiento urbanístico debe establecer las pertinentes determinaciones que aseguren que en la franja comprendida entre aquella y el borde de la calzada de la carretera se prohíbe cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación⁸.

En las carreteras que discurren por suelo rústico distinto de asentamiento rural, la prohibición de edificar en dicha franja se materializa categorizando la misma como *suelo rústico de protección de infraestructuras*. Como la franja definida por la *línea de edificación* ha de tener una anchura igual que la zona de servidumbre, el borde exterior de la banda categorizada como suelo rústico de protección de infraestructuras se ha fijado coincidente con la línea de edificación derivada de la normativa legal.

En cuanto a las carreteras que discurren por suelos clasificados como urbanos o categorizados como rústicos de asentamiento rural, este PGO, al establecer las determinaciones urbanísticas mediante las cuales cumplir los condicionantes legales relativos a la línea de edificación se ha atendido a los mismos criterios ya señalados respecto de la zona de servidumbre.

1.0.7. Las propuestas de clasificación y desclasificación de las carreteras

Las carreteras de Canarias han de clasificarse doblemente según sus características (en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales) y según su titularidad (regionales, insulares y municipales). En la práctica, no todos los viarios que tienen la consideración legal de carretera tienen asignados expresamente estos dos atributos, siendo esta carencia especialmente significativa en relación a las carreteras previstas todavía no existentes. En este capítulo, en base a los datos de que se ha dispuesto y a la aplicación de los criterios legales, se acompaña una propuesta de asignación del tipo de vía y de la titularidad respecto de cada una de las carreteras que discurren en el ámbito de ordenación del PGO.

De otra parte, también se propone que determinados tramos viarios que en la actualidad tienen la consideración de carretera se desclasifiquen como tales, en razón de que sobre los mismos se verifican las condiciones de los artículos 8 LCC y 17 RCC; es decir, se trata de viarios que componen las redes de comunicación interior de los núcleos urbanos o de éstos entre sí, en el ámbito de un mismo término municipal o tramos que atraviesan poblaciones aunque su titularidad no sea municipal. En todos estos casos, la propuesta de ordenación del Plan General mantiene la continuidad de la red de carreteras una vez suprimido cada uno de tales tramos.

⁸Sí pueden permitirse, en cambio, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento del volumen de la construcción, o que si lo suponen tengan por objeto la instalación de servicios esenciales en una vivienda previamente habitada, y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

1.0.8. Otras determinaciones del PGO relevantes a efectos de la normativa sobre carreteras

Como se ha descrito hasta aquí, el cumplimiento de las condiciones legales respecto del uso y defensa de las carreteras se materializa en este Plan General mediante el establecimiento de las *alineaciones viarias* (que delimitan el espacio calificado como viario), la *categorización* como suelo rústico de protección de infraestructuras (en aquellos tramos de carreteras que discurren sobre suelo rústico) de las dos franjas comprendidas entre los bordes de las calzadas y las respectivas líneas de edificación, la *calificación* como espacio libre de protección de las bandas correspondientes a las zonas de dominio público en aquellas carreteras de nueva ejecución, la prohibición de edificar en las partes de las piezas no rústicas adyacentes a las carreteras comprendidas al interior de la línea de edificación mediante el señalamiento de las pertinentes *condiciones de disposición de la edificación* y, finalmente, la limitación de implantación de usos en las partes de dichas piezas incluidas en la zona de servidumbre a través del establecimiento de las correspondientes *condiciones de admisibilidad de usos*.

Además de tales determinaciones, todas las carreteras se califican en este PGO con el carácter de *sistemas generales* y, por tanto, constituyen elementos estructurantes del modelo de ordenación municipal. La descripción de la propuesta del Plan General sobre el sistema viario estructural constituye el Título 3 de la Memoria de Ordenación Estructural y en el mismo se justifican tanto los criterios de ordenación como las principales determinaciones sobre cada una de las carreteras del municipio de La Laguna⁹.

De otra parte, siempre que este PGO califica como viario (sea o no carretera) unos terrenos que, a la fecha de su aprobación, no son tales, delimita un ámbito de gestión al objeto de la ejecución material de las obras necesarias y, en su caso, de la obtención pública del suelo. En el caso de las carreteras, tales ámbitos se adscriben a la *modalidad asistemática A2* (véase el Título 5 de la Memoria de Ordenación Pormenorizada 1), lo que implica que tanto la ejecución de las obras como la obtención pública de los terrenos (mediante expropiación) será llevada a cabo y costeada por la Administración titular de la carretera (existente o futura). En el Programa de Actuación del Plan General se asigna un plazo a dicha Administración para que lleve a cabo las actuaciones correspondientes¹⁰.

Por último, este Plan General propone algunas ampliaciones puntuales en los anchos de determinadas carreteras que discurren por suelo urbano consolidado que, dada su escasa relevancia y urgencia, no programa expresamente. En tales supuestos (muy excepcionales en viarios con la consideración de carretera), la obtención del suelo y ejecución de las obras de urbanización necesarias se llevará a cabo en el momento de solicitud de licencia de obra nueva por parte del propietario de la correspondiente parcela.

1.0.9. Los viarios de la ordenación del PGO objeto de este capítulo

A efectos de justificar que las determinaciones urbanísticas establecidas por el presente Plan General sobre los viarios definidos en su propuesta que tienen (o habrán de tener) el carácter de carreteras cumple las disposiciones de la normativa legal, es necesario relacionar con precisión, textual y gráficamente, dichos elementos viarios que son los siguientes:

⁹Conviene advertir que el modelo estructural se completa con viarios que no tienen el carácter de carretera y que, por tanto, no son objeto de este capítulo.

¹⁰De acuerdo a lo regulado en el artículo 11 TRLOTENC, durante el trámite de consulta (en el periodo que se abre tras la aprobación inicial), las Administraciones Públicas a las que se les haya encomendado actuaciones de carreteras en el Programa de Actuación deberán prestar expresamente su conformidad sobre las mismas. En caso contrario, habrán de suprimirse del Plan General dichas previsiones.

1. La Autopista del Norte (TF-5a), en el término de La Laguna, se inicia entre los enlaces de Taco y del Hospital (límite con Santa Cruz de Tenerife) y sigue el trazado actual hasta el enlace con la Vía de Ronda (TF-13), desde ahí se desvía hacia el oeste discurriendo como viario de nueva ejecución.

Este PGO no introduce modificaciones en sus dimensiones (si bien sí propone algunas mejoras en los enlaces con las tramas urbanas adyacentes) ni tampoco en su clasificación (autopista de interés regional).

2. La variante de la Autopista del Norte (TF-5b) que, de acuerdo al trazado recogido en el PTEOSVAMT, se inicia en el enlace con la Vía de Ronda (TF-13) discurriendo hacia el oeste por el sur de la pista del aeropuerto hasta recuperar el trazado actual en el entorno del nudo de Guamasa, casi en el límite municipal con Tacoronte.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con muy ligeros ajustes y propone que se clasifique como autopista de interés regional.

3. Autopista del Norte entre el Aeropuerto y Guamasa, se inicia en el actual enlace del Aeropuerto y discurre al oeste por el trazado actual hasta la intersección con la futura variante de la Autopista del Norte (TF-5b).

Este PGO propone la clasificación como carretera de interés regional.

4. El actual tramo de la autopista del Norte (TF-5c) entre Guajara y el actual enlace del Aeropuerto.

Una vez hecha la obra de reconversión de la actual autopista en vía urbana (avenida del Quinto Centenario), se propone que se desclasifique como carretera.

5. La llamada Autopista Exterior (vía de futura ejecución prevista en el PTEOSVAM) que nace a la altura aproximada del camino de La Mina y discurre por Los Baldíos hasta el límite con Santa Cruz en el barrio de El Centenero.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con muy ligeros ajustes y propone que se clasifique como autopista de interés regional.

6. La denominada Vía de Circunvalación Norte (también de futura ejecución y definida por el PTEOSVAM) que, en el municipio de La Laguna, discurre sensiblemente paralela al barranco de Santos a la altura del barrio de Salud Alto (límite con Santa Cruz) para luego desviarse hacia el norte y, cruzada la carretera de Valle Tabares, girar hacia el suroeste para, pasando entre los barrios de La Verdellada y Pueblo Hinojosa, rematar en la Vía de Ronda (TF-13).

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con muy ligeros ajustes y propone que se clasifique como carretera de interés regional.

7. La autovía Santa María del Mar-Las Chumberas (TF-2) que, en el municipio de La Laguna discurre entre el enlace de Las Chumberas y el límite municipal con Santa Cruz, poco antes de la plaza de Las Nieves.

Este PGO introduce modificaciones en sus dimensiones además del soterramiento del tramo final delimitado entre el enlace Montaña de Pacho y la actual TF-5 y propone que se clasifique como autovía de interés regional).

8. La Vía de Ronda Este (TF-13a), que se inicia en la TF-5 (en el enlace donde también se iniciará la variante de ésta) y finaliza en el encuentro con la avenida de la República Argentina.

Este PGO propone modificaciones importantes en el tramo entre la TF-5 y el Seminario, así como que se clasifique como vía rápida de interés insular.



9. La Vía de Ronda Noroeste, de futura ejecución y prevista en el PTEOSVAMT, que se iniciará en la glorieta sobre la República Argentina y continuará bordeando la Vega Lagunera para luego girar hacia el Sur y cruzando el camino Tornero finalizar en el enlace nuevo del Aeropuerto (o de San Lázaro) sobre la TF-5b.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con algunos ajustes clasifica como carretera de interés regional.

10. La Vía de Ronda Sur, también inexistente y prevista en el PTEOSVAM que, desde el enlace de San Lázaro, sigue en un primer tramo el actual acceso al Aeropuerto para posteriormente atravesar en túnel la pista de vuelo, llegar al enlace con la variante de la TF-5 y, pasada ésta, girar en dirección Este, cruzando la carretera de La Esperanza (TF-24) y los caminos de El Medio, San Francisco de Paula, San Miguel de Geneto y San Bartolomé de Geneto, para finalizar en el enlace con la TF-5 donde da inicio la Vía de Ronda Este.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con algunos ajustes clasifica como carretera de interés insular.

11. La carretera de La Esperanza (TF-24) que, en la actualidad, tiene su inicio en la glorieta del Padre Anchieta y acaba en el límite municipal con El Rosario.

Este PGO propone que se desclasifique el primer tramo (entre Padre Anchieta y el futuro enlace con la Vía de Ronda Sur, a la altura del camino de La Mina), mientras que para el resto mantiene las características actuales con la clasificación de carretera convencional de interés insular.

12. La carretera a Tejina (TF-13b) que discurre entre la glorieta de la Vía de Ronda Este con la avenida de la República Argentina hasta Las Canteras, donde se desvía hacia el Oeste entrando en el término municipal de Tegueste.

Este PGO mejora las condiciones dimensionales y propone que se clasifique como carretera convencional de interés insular.

13. La futura conexión desde la Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste, prevista también en el PTEOSVAMT, que conectará con la TF-13 a la altura de Pedro Álvarez.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM, si bien varía su trazado, y propone que se clasifique como vía rápida de interés insular.

14. La actual carretera entre Tejina y La Punta del Hidalgo (TF-13c), que nace en el límite municipal de Tegueste, llega a la glorieta de conexión con la variante Este de Tejina y sigue por el viejo trazado (con ligeras rectificaciones en Bajamar) hasta finalizar en una rotonda pasado el núcleo de La Punta.

Este PGO recoge las características dimensionales con puntuales actuaciones de mejora de su funcionalidad, y propone que se clasifique como carretera convencional de interés insular hasta el inicio del núcleo urbano de La Punta del Hidalgo (desde ahí hasta el final del actual trazado, propone que se desclasifique).

15. El antiguo tramo de la carretera TF-13 que atraviesa Tejina (TF-13d), desde la glorieta de inicio de la variante Este hasta la dispuesta a la altura del camino de Arico.

Este PGO propone que se desclasifique.

16. La variante Suroeste de Tejina, se remite al desarrollo de Plan Territorial Especial



17. Carretera Tejina-Tacoronte (TF-16), coincidente con su trazado actual, que se inicia en El Ramal del núcleo de Tejina (cruce con el tramo viejo de la TF-13) y acaba, poco después de pasado Valle de Guerra, en el término municipal de Tacoronte.

Este PGO mejora las condiciones dimensionales y propone que se clasifique como carretera convencional de interés insular, salvo el tramo que discurre por el casco urbano de Tejina, que se propone su desclasificación como carretera.

18. Borde Norte de Tejina y Valle de Guerra, se remite al desarrollo de Plan Territorial Especial
19. Carretera Tejina-La Barranquera (TF-161): se trata de un viario de poca relevancia territorial que, en su primer tramo, pasaría a formar parte del anterior eje de borde norte de Tejina y Valle de Guerra.

Este PGO no establece alteraciones respecto de su trazado actual y propone que se clasifique como carretera convencional municipal, a partir del encuentro con el Borde Norte de Tejina y Valle de Guerra (una parte del tramo Sur de la actual TF-161 pasa a formar parte de este nuevo viario, mientras que respecto de la parte restante, integrada en el núcleo urbano, se propone su desclasificación como carretera).

20. Carretera de El Boquerón (TF-156), coincidente con su trazado actual (TF-156) desde Valle de Guerra hasta el borde urbano de Guamasa; a partir de ahí, el PGO propone un desdoblamiento en dos calzadas mediante la ejecución de un ramal que conecta con el camino Garimba, formándose así un triángulo de sentidos únicos hasta la glorieta (también de nueva ejecución) de conexión con Santa Rosa de Lima. El último tramo es el actual, finalizando en el enlace de Guamasa con la TF-5.

Este PGO propone su clasificación como carretera convencional de interés insular.

21. Antigua carretera general del Norte (TF-152), que mantiene su trazado actual como vía de servicio de la TF-5 con inicio en la glorieta de San Benito y final en el enlace de Guamasa, dentro del municipio.

Este PGO propone su desclasificación como carretera.

22. Carretera del Golf (TF-235), que mantiene su trazado actual desde el antiguo enlace del Aeropuerto en la TF-5 hasta el de Guamasa, dentro del municipio.

Este PGO propone su desclasificación como carretera.

23. Carretera de la Cruz Chica a Agua García (TF-237), coincidente con el actual camino de la Cañada desde la carretera del Golf hasta el núcleo del Ortigal.

El tramo "vertical" de la actual carretera que discurre en sentido Norte-Sur tiene un marcado carácter urbano y, por tanto, se propone que se desclasifique. El tramo "horizontal" debe formar parte del "eje de medianías altas" previsto en el PIOT que, para adquirir una correcta integración en la red insular, conviene que se prolongue hasta el futuro enlace con la variante de la TF-5 siguiendo el camino del Barranco del Rodeo.

El PGO propone que este tramo (el existente y su prolongación) se clasifique como carretera convencional de interés insular.

24. Carretera de Anaga (TF-12), coincidente con su trazado actual, se inicia en Las Canteras (desvío de la actual TF-13 hacia Tegueste) y llega, dentro del ámbito de ordenación de este PGO, hasta el límite del Parque Rural de Anaga, pasado el núcleo de Las Mercedes (posteriormente cruza el macizo y llega hasta San Andrés).

Este PGO propone que se clasifique como carretera convencional de interés insular.

25. Camino de Las Mercedes (TF-113): con su trazado actual, se inicia en el camino Madre del Agua, se bifurca (desdoblándose un ramal hacia Jardina, que no tiene el carácter de carretera) y cruza el núcleo de Las Mercedes (calle Olof Palme) para confluir en la carretera de Anaga.

Este PGO propone su desclasificación como carretera.

26. Carretera del Valle Tabares (TF-111), se mantiene su trazado actual, que se inicia en la avenida de los Menceyes y acaba en el límite con Santa Cruz, pasando a denominarse carretera de los Campitos.

Este PGO propone que se clasifique como carretera convencional de interés insular.

27. Antigua carretera general del Sur o carretera del Rosario (TF-28), que se inicia en el enlace de Taco de la TF-5 y acaba en el límite municipal con Santa Cruz en el barranco de El Muerto.

Dado su carácter urbano, este PGO propone que se desclasifique como carretera.

28. San Francisco de Paula (TF-265), que en su trazado actual se inicia en la avenida República de Venezuela y acaba a la altura del barrio del Centenero en la confluencia de los términos municipales de Santa Cruz y de La Laguna (de ahí continúa hasta la carretera Barranco Grande-La Esperanza TF-272).

Este PGO propone su desclasificación como carretera, proponiendo una variante al este, la cual tendrá característica de carretera de interés insular.

29. San Miguel de Geneto (TF-263), que en su trazado actual se inicia en la glorieta del Padre Anchieta y discurre en dirección sur hasta el barranco de Los Andenes (límite municipal con Santa Cruz) para desde ahí continuar hasta la carretera Barranco Grande-La Esperanza (TF-272). El presente Plan General propone un desdoblamiento convirtiéndolo en un eje con dos calzadas de sentido único en el tramo comprendido entre la Vía de Ronda Sur y el barrio de El Hurón.

Este PGO propone la desclasificación como carretera del tramo Norte (hasta el Camino La Piconera), manteniéndose el carácter de carretera convencional en que desde allí llega hasta el límite municipal (y hasta el encuentro con la carretera del Sobradillo TF-272), salvo que, atendiendo a la ordenación urbanística de Santa Cruz, conviniera desclasificarla en toda su longitud.

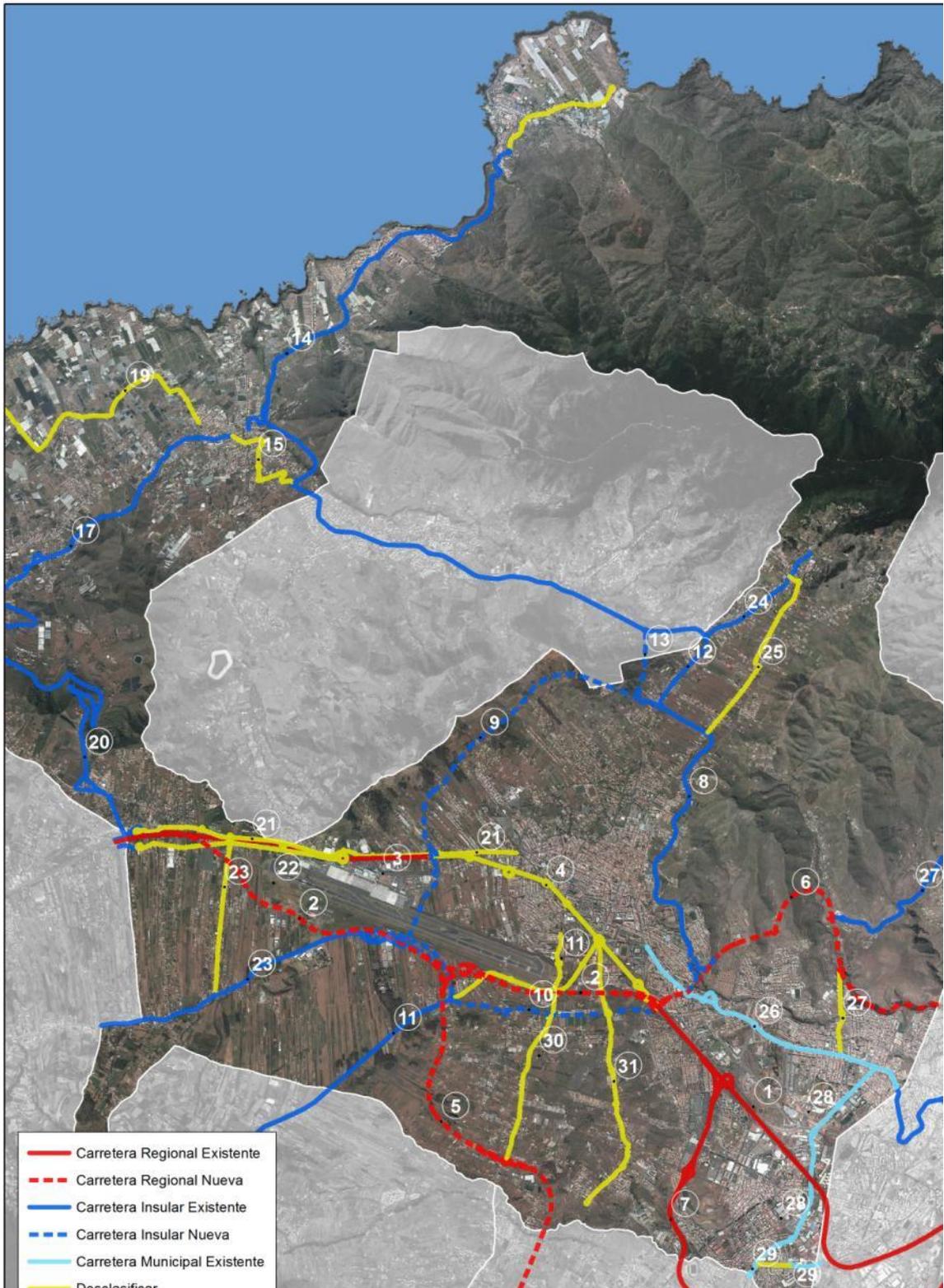


Figura 2: Carreteras en el término municipal de La Laguna

1.0.10. Organización y contenido del presente capítulo

Identificadas y analizadas cuáles son las disposiciones legales que tienen incidencia en las determinaciones urbanísticas, así como relacionados los treinta elementos viarios que, al tener la consideración actual de carreteras, deben ser objeto de justificación, se pasa a continuación a describir la organización y contenido expositivos del presente capítulo.

Se ha optado por dividir el capítulo en 29 subcapítulos, dedicado cada uno de ellos a una de las carreteras. Cada subcapítulo mantiene una división homogénea en epígrafes, si bien, en aquellas carreteras respecto de las que se propone su desclasificación, no se desarrollan los epígrafes sustantivos al no ser de aplicación las disposiciones legales sobre carreteras.

Cada subcapítulo se inicia con una imagen de la planta de la carretera correspondiente dividida en los tramos que convenga a efectos de la justificación del cumplimiento de las disposiciones legales. En dichos planos se recogen las siguientes determinaciones urbanísticas:

- a) *Alineaciones viarias*, distinguiendo aquellos tramos en los que el PGO ensancha la carretera produciendo una afección, de aquellos que se corresponden con el trazado actual.
- b) *Diseño interior del viario*, incluyendo la definición de los distintos elementos interiores constitutivos de la carretera (calzada, arcén, acera, etc) así como las propuestas de señalización para la ordenación de la movilidad.
- c) *Piezas*, caracterizándolas según el uso pormenorizado predominante e indicando su código identificativo.
- d) *Condiciones de disposición de la edificación*, mediante el grafiado de las líneas, sean de disposición obligatoria o de separación mínima a lindero, mediante las cuales se regula la distancia de la edificación respecto de la carretera.
- e) *Ámbitos de gestión*, que afectan a la carretera, con sus códigos identificativos.
- f) *Categorías de suelo rústico*, sólo en aquellos tramos de carreteras que discurren sobre suelo rústico.

Además, sin el carácter de determinaciones urbanísticas, se recogen las siguientes disposiciones de la legislación sobre carreteras (salvo en aquellas que se propongan desclasificar):

- g) *Líneas externas de la zona dominio público*, sólo cuando éstas no coinciden con la alineación viaria, tal como se expone en el epígrafe 1.0.3.
- h) *Líneas externas de la zona de servidumbre*, salvo cuando éstas coinciden con la línea de edificación.
- i) *Líneas de edificación*, de acuerdo a la propuesta del PGO tal como se expone en el epígrafe 1.0.6.

El contenido justificativo de cada subcapítulo comprende los siguientes epígrafes:

- 1) Justificación de la propuesta de clasificación o desclasificación de la carretera.
- 2) Cumplimiento de las zonas de dominio público y de servidumbre.
- 3) Cumplimiento de la línea máxima de edificación.
- 4) Determinaciones de gestión y ejecución sobre la carretera.



1.1. Autopista del Norte entre Santa Cruz y Guajara

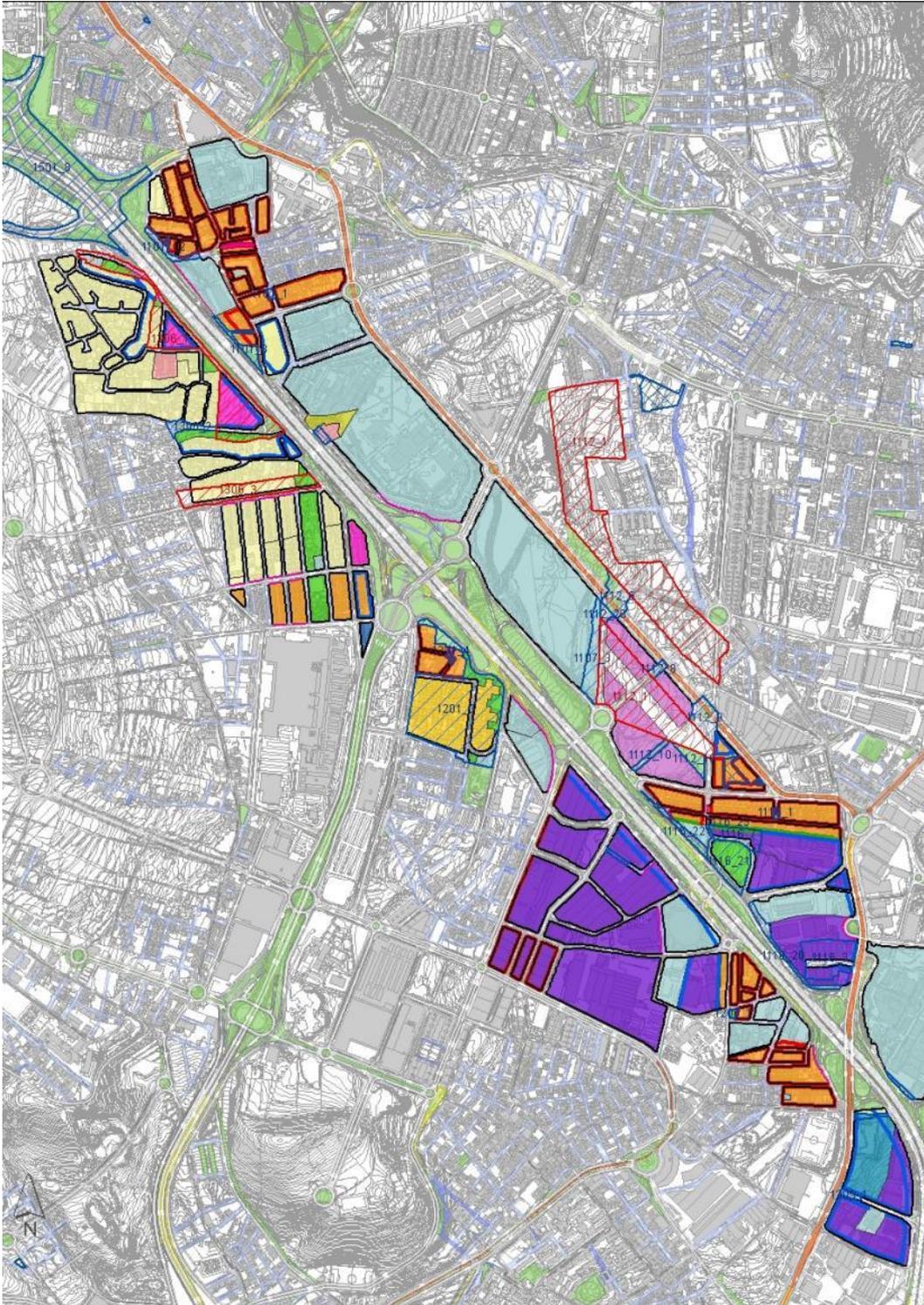


Figura 3: Planta General de la TF-5a Autopista del Norte

Se trata de la actual Autopista del Norte, que se inicia entre los enlaces de Taco y del Hospital (límite con Santa Cruz de Tenerife) y sigue el trazado actual hasta el enlace con la Vía de Ronda (TF-13).



Desde ahí se desvía hacia el oeste discurriendo como viario de nueva ejecución (Variante de la Autopista del Norte, recogida en el PTEOSVAMT). En el modelo de ordenación estructural del PGO, este eje tiene la consideración de *viario territorial de nivel 1*, identificado como T1-01. A efectos de la Ley de Carreteras, se propone que este viario mantenga su clasificación como **autopista de interés regional**, la cual discurre en todo su trazado por suelo urbano consolidado.

Para el presente PGO, la vía se puede dividir en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el enlace de Taco hasta el paso inferior de la Avda. de los Majuelos.
- b) Tramo 2: desde el paso inferior de la Avenida de los Majuelos hasta el paso inferior de la Avenida del Paso.
- c) Tramo 3: desde el paso inferior de la Avda. del Paso hasta el enlace con la TF-2.
- d) Tramo 4: desde el enlace con la TF-2 hasta el enlace con la Vía de Ronda (TF-13).

1.1.1. Tramo 1: Desde el enlace de Taco hasta el paso inferior de la Avda. de los Majuelos

El PGO propone la reconversión del actual nudo de Taco en una glorieta a distinto nivel que cruza por encima de la TF-5, posibilitando la mejor conexión de los núcleos de Taco (en el término municipal de La Laguna) y los núcleos de San Pío X, Nuevo Obrero y Las Moraditas de Taco (en el término de Santa Cruz de Tenerife) entre sí y con la autopista. La glorieta recoge el tráfico motorizado, las líneas de tranvía actuales que conectan Santa Cruz con la Laguna y la futura línea que conecta Taco con Santa María del Mar. Se propone que las líneas del tranvía no se crucen con el tráfico motorizado.

La glorieta está conformada por una calzada con 3 carriles de 5,00 m y aceras en su margen exterior de ancho superior a 2,50 m. Desde la glorieta salen los ramales directos de entrada y salida hacia la autopista.



Figura 4: Tramo 1 de la TF-5a Autopista del Norte

El primer subtramo, aproximadamente los primeros 1.000 m desde el enlace de Taco hasta el enlace existente del Hospital Universitario, se ordena mediante una mediana central ajardinada con calzadas de 4 carriles (calzada este) y de 3 carriles (calzada oeste) y sus respectivos ramales de aceleración y desaceleración. Las calzadas disponen de arcenes interiores de 1,25 m y de arcenes exteriores de ancho variable.

El segundo subtramo, de aproximadamente de otros 540 m mantiene la misma sección del subtramo anterior, pero desde el paso inferior del enlace del Hospital hasta el paso inferior de la Avenida de los Majuelos, además dispone de vial de servicio en la calzada noreste.

En tanto que es un viario existente, no se amplía el *dominio público* actual, que quedará conformado por la extensión completa de la carretera.

Primer subtramo:

- a) En el margen oeste, la *línea de edificación* de las piezas (1209_1, 1209_6, 1209_15 y 1209_11 con uso industrial) coincidiendo la *banda de servidumbre*, queda definida al oeste por la determinación urbanística de la separación mínima al lindero frontal (SMLF) gráficamente, situada a 35 m del borde de la calzada de la autopista, cumpliendo con la LCC. También la pieza 1209_2 con uso de Infraestructura de Residuos cumple con la *línea de edificación* coincidente con el borde exterior de la *banda de servidumbre* y como en las piezas industriales mencionadas queda definida por la determinación urbanística de separación mínima al lindero frontal, situada a 35 m del borde de la calzada de la autopista.
- b) El margen este, la *línea de edificación* de la pieza 1122_21 con uso de equipamiento (Hospital) y la *banda de servidumbre* coincide con las actuales. Esta queda definida por las determinaciones urbanística, separación mínima a lindero frontal, SMLF de la pieza que es la dimensión máxima compatible con las condiciones de edificación existentes.

Segundo subtramo:

- a) En el margen suroeste, dado que la vía es existente no se amplía el dominio público actual, siendo la extensión completa de la autopista. El viario discurre adyacente a suelo urbano consolidado, además como las piezas lindantes con las correspondientes alineaciones viarias están mayoritariamente construidas (en más de dos tercios) se han establecido unas concretas condiciones de disposición de la edificación de modo que se garantice una franja frontal no edificable lo más ancha posible. Esta franja frontal no edificable se corresponde con la zona de servidumbre legal (y también con la derivada de la línea de edificación), en aplicación de lo establecido en el artículo 85 RCC. En aplicación de lo expuesto, las piezas 1206_4 y 1206_5 con uso equipamiento al igual que las piezas 1206_20 y 1206_11 con uso residencial colectiva, disponen la línea de edificación coincide con el borde exterior de la banda de servidumbre al tratarse de un viario existente, dado que las alineaciones principales de las piezas se encuentran a más de 17 m se cumple con la línea de edificación garantizando la edificabilidad de ese suelo.
- b) En el margen noreste, las piezas discurre por suelo urbano consolidado y se encuentra consolidado más de los 2/3 del frente, aplicando el artículo 85 RCC, las piezas 1116_16, con uso industrial y las piezas 1122_7, 1122_26, 1116_2, 1116_2, 1116_9, 1116_21 y 1116_20 cumplen con las determinaciones actuales de zona de servidumbre y de la zona de afección. La línea de edificación se encuentra fuera de los 17 m, de la zona de servidumbre.

1.1.2. Tramo 2: Desde la Avenida de los Majuelos hasta la Avenida del Paso.

Este segundo tramo, de unos 500 m con un trazado similar al actual se desarrolla dentro de suelo urbano consolidado. En la ordenación del PGO se configura con una mediana central ajardinada y calzada en sus laterales con 4 carriles por sentido, arcenes interiores de 1,25 m y arcenes exteriores variables. Separados del tronco de la autopista por franja verde discurren viales de servicios que permiten la conexión a ambos lados de la autopista mediante los pasos inferiores de la Avenida de Los Majuelos y el de la Avenida del Paso, facilitando la movilidad entre los núcleos urbanos perimetrales de la vía.



Figura 5: Tramo 2 de la TF-5a Autopista del Norte

El **dominio público**, en tanto que es un viario existente, coincide con el espacio y la calificación viaria delimitada por las alineaciones, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo. En el margen noreste el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a **la banda de servidumbre** y a **la línea de edificación** ambas coincidentes en esta última, se localizan fuera de la banda de servidumbre. En este margen se plantea un nuevo viario paralelo a la vía de servicio que permite la entrada y salida al sector industrial situado al este de la autopista, estas se encuentran dentro de los ámbitos de gestión asistemática 1116_20, 1116_21 y 1116_22 de tipo A-2 y se asigna su ejecución al Ayuntamiento, cuya ejecución se deberá realizar en el 2 cuatrienio. Para el margen suroeste, también en suelo urbano consolidado, el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a **la banda de servidumbre**, coincidente con **la línea de edificación**, se regula mediante una SMLF gráfica situada fuera de los 35 m tal y como indica la LCC, las piezas afectadas por dicha disposición son las piezas 1202_8, 1202_9 y la 1202_11 con uso industrial; y la pieza con uso equipamiento 1202_18. En este margen no se plantean actuaciones y por consiguiente no se recogen ámbitos de gestión específicas para el viario.

1.1.3. Tramo 3: Desde el paso inferior de la Avenida del Paso hasta el enlace con la TF-2

Este tercer tramo con una longitud de 500 m aproximadamente, se desarrolla dentro de suelo urbano consolidado. En la ordenación del PGO se configura con una mediana central ajardinada y calzada en sus laterales. La calzada del margen noreste dispone de 4 carriles y la del margen suroeste solo dispone de 3 carriles, ampliándose 1 carril más en cada una de las calzadas a la altura del enlace con la TF-2, funcionando como carriles de trenzado. Los arcones interiores tienen un ancho de 1,25 m y los exteriores anchos variables. La autopista dispone de vía de servicio en el margen noreste separado del tronco de la autopista por una franja verde. En el margen suroeste se disponen los ramales de salida hacia las áreas urbanas adyacentes. A la altura del enlace con la TF-2 se localiza un paso superior por el que discurre el eje estructural denominado Eje Las Nieves-El Gramal/Los Andenes.

El **dominio público**, al igual que en los tramos anteriores, en tanto que es un viario existente que discurre por suelo urbano consolidado, coincide con el espacio y la calificación viaria delimitada por las alineaciones, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo. En el margen noreste el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a **la línea de edificación** coincidente con el borde exterior de **la banda de servidumbre**, se encuentra fuera de la única pieza edificable 1107_9 propuesta. Para el margen suroeste el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a **la línea de edificación** coincidente con **la banda de servidumbre**, al ser un viario existente, que discurre por suelo urbano, queda definida su cumplimiento debido a que las piezas 1201_32 y 1201_35 con uso de equipamiento y

las piezas 1201_46, 1201_43 y 1201_45 con uso residencial sus alineaciones quedan fuera de la banda definida por los 17 m, cumpliendo con lo establecido por el artículo 85 del RCC.



Figura 6: Tramo 3 de la TF-5a Autopista del Norte

Sobre este tramo viario el PGO no se plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.1.4. Tramo 4: Desde el enlace con la TF-2 hasta el enlace con la Vía de Ronda (TF-13)

Este cuarto tramo con una longitud de otros 1.200 m aproximadamente, al igual que los otros tramos anteriores se desarrolla dentro de suelo urbano consolidado. En la ordenación del PGO se configura con una mediana central ajardinada y calzada en sus laterales. La calzada situada en el margen noreste dispone de 5 carriles, mientras que la calzada del margen suroeste solo dispone de 4 carriles, los carriles extremos funcionan como carriles de aceleración/desaceleración tal y como funcionan en la actualidad conectando con los enlaces correspondiente de la TF-2 y el de la TF-13, los arcones interiores tienen un ancho de 1,25 m y mientras que los arcones exteriores tienen anchos variables. Ambas calzadas disponen de carriles de servicio separados del tronco de la autopista mediante franja ajardinada.



separación mínima a lindero frontal (SMLF) de 3 y 5 m, cumpliendo con los 17 m. En el margen noreste, consolidado por la edificación, la ***línea de edificación*** y la ***zona de servidumbre***, ambas coincidentes, quedan fuera de la alineación de las piezas edificables definida en la pieza 1107_4 con uso de equipamiento, cuya alineación de la pieza se localiza a 35 m cumpliendo con lo indicado en la LCC, por lo que cumple con lo establecido en la LCC.

En los siguientes 100 m, también consolidados por la edificación, la ***zona servidumbre*** y la ***línea de edificación*** queda definida por las determinaciones de las piezas mayoritariamente residenciales, 1107_1 y la 1306_28 dejando la ***línea de la edificación*** cumpliendo con los 17 m. En el caso de la pieza 1107_1 se reserva el suelo mediante una MANO, mínima área no ocupable por la edificación, mientras que en la pieza 1306_28 se reserva el suelo mediante una SMLF gráfica

Los últimos 700 m la ***línea de edificación*** coincidente con el borde exterior de la ***zona de servidumbre*** queda definida por la *separación mínima a lindero frontal (SMLF)* en la pieza 1101_21 con uso residencial unifamiliar; mientras que para las piezas 1101_35, 1101_36, 1101_37, 1101_32 y 1101_20 con uso residencial colectiva queda definida por una línea de disposición obligatoria (LDO) con la intención de configurar una fachada continua hacia la autopista estando esta fuera de los 17 m y como permite el artículo 85 del RCC para alineaciones con más de 2/3 construidos. Para las piezas situadas en el margen suroeste las piezas 1306_35 y 1306_32 y 1306_2 con uso comercial y residencial unifamiliar respectivamente disponen de una separación mínima a lindero frontal definida gráficamente que garantiza la no ocupación de la franja definida por los 17 m del borde de la calzada de la autopista.

En este tramo se recogidos actuaciones, la gestión 1101_8 gestión asistemática del tipo A4 de ocupación directa para la obtención de los terrenos en suelos urbanos para destinarlo como espacio libres, cuya ejecución se deberá realizar por el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio. Por último la gestión 1101_12, es de tipo asistemático A-2 para la obtención de los terrenos urbanos y poder desarrollar un viario que permita la accesibilidad a las parcelas, esta actuación deberá realizarla el Ayuntamiento y se deberá finalizar antes de la finalización del segundo cuatrienio.



1.2. Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa (Variante de la TF-5b)

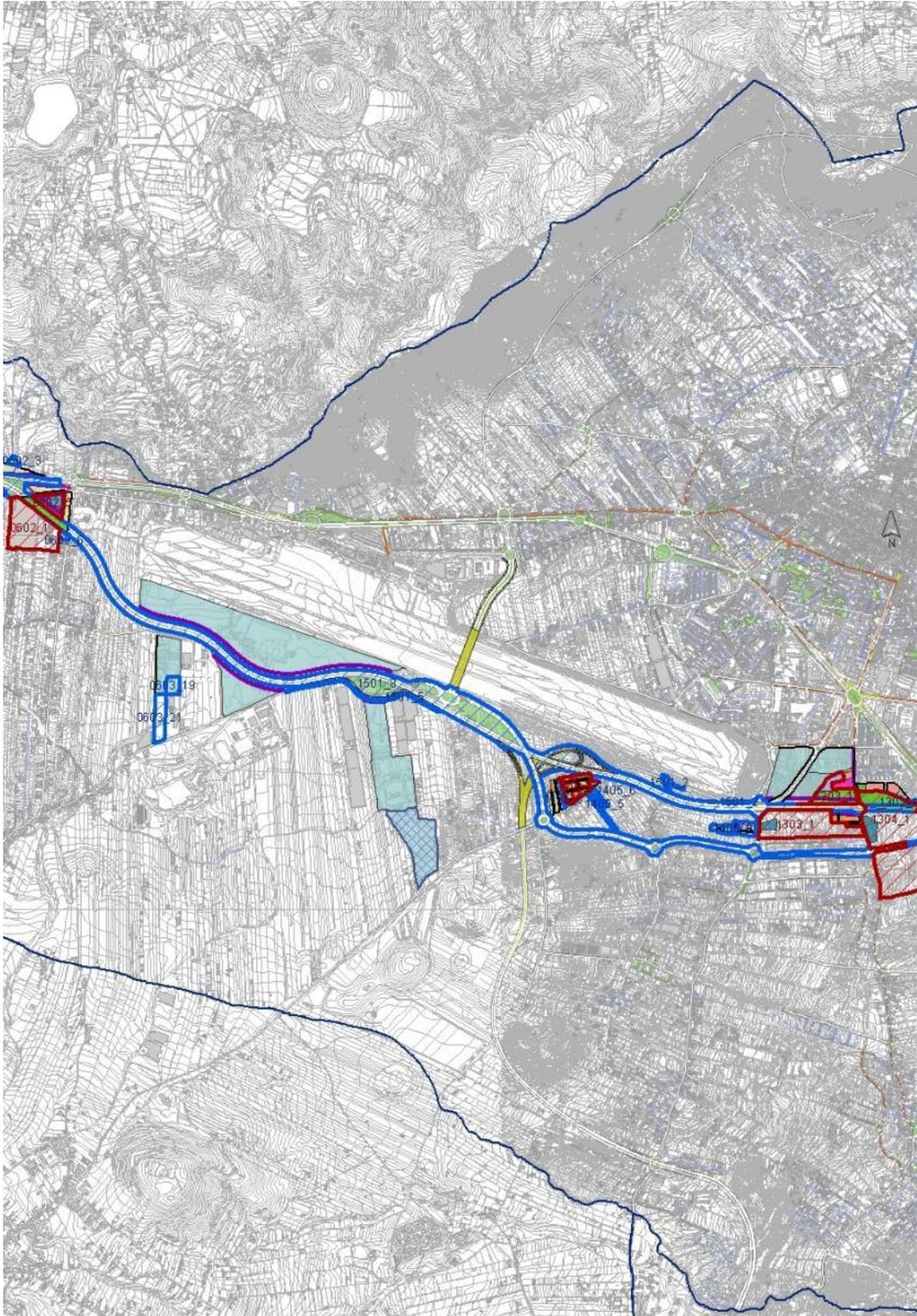


Figura 8: Planta General de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

Se trata de la variante de la Autopista del Norte TF-5 que, de acuerdo al trazado recogido en el PTEOSVAM, se inicia en el enlace con la Vía de Ronda (TF-13) discurriendo hacia



el oeste por el sur de la pista del aeropuerto hasta recuperar el trazado actual en el entorno del nudo de Guamasa, casi en el límite municipal con Tacoronte.

La variante de la TF-5 por el sur del aeropuerto se puede dividir en:

- a) Tramo 1: desde el enlace de Lora Tamayo hasta el enlace de San Miguel de Geneto.
- b) Tramo 2: desde el enlace de San Miguel de Geneto hasta San Francisco de Paula.
- c) Tramo 3: desde San Francisco de Paula hasta el enlace con la Vía Exterior.
- d) Tramo 4: enlace con la Vía Exterior y enlace con la Vía de Ronda.
- e) Tramo 5: desde el enlace con la Vía de Ronda hasta Cruz Chica-El Ortigal.
- f) Tramo 6: desde Cruz Chica-El Ortigal hasta intersección Quinto Centenario.
- g) Tramo 7: desde intersección Quinto Centenario hasta el Límite Municipal.

1.2.1. Tramo 1: desde el enlace de Lora Tamayo hasta el enlace de San Miguel de Geneto

Tanto el PGO como el PTEOSVAM refleja el comienzo de la variante de la TF-5 desde el enlace de Lora Tamayo de modo que la sección una vez realizada las diferentes incorporaciones es de tres carriles por calzada. Comienza el trazado de la variante al aire, enterrándose antes de su cruce con el “Eje Central Geneto” y continuar en túnel hasta 250 m después de la glorieta prevista en el eje “San Miguel de Geneto”. En todo el tramo, cada calzada está formada por tres carriles de circulación de 3,50 m de anchura, arcén exterior de 2,50 m y arcén interior de 1,00 m, y ambas calzadas están separadas por mediana ajardinada de 2,00 m. En la parte central del tramo, también se incorporan los ramales de conexión de la Autopista TF-5 en su variante con la Vía de Ronda y Circunvalación exterior. El tramo descubierto, se desarrolla en su totalidad por terrenos urbanos, mientras que el tramo enterrado transcurre sobre suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

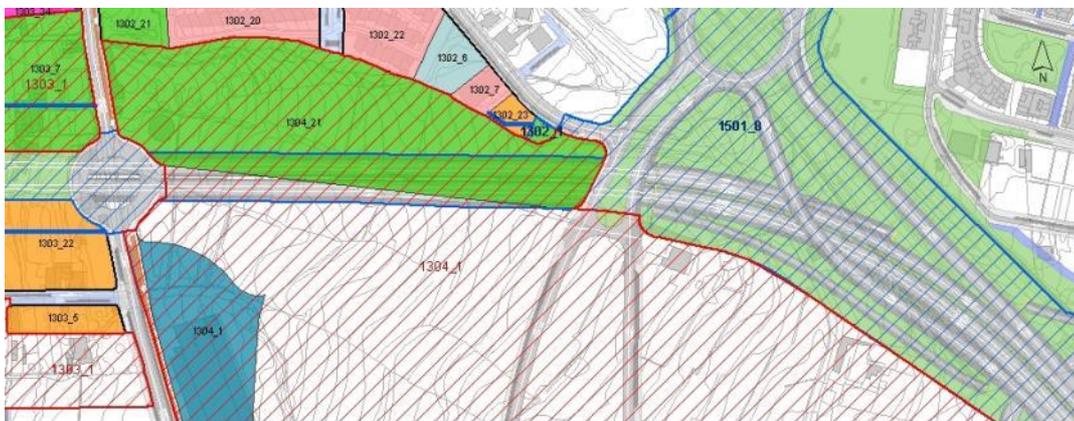


Figura 9: Tramo 1 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

El enlace y el trazado de la vía se gestionan mediante el ámbito de gestión asistemática 1501_8 de tipo A-2 y será el Gobierno de Canarias el encargado de realizar la ejecución del mismo antes de la finalización del segundo cuatrienio.

El **dominio público** de este primer tramo, se sitúa a 8 metros del borde de cada calzada.

Al norte de la variante la pieza 1302_23 con uso residencial colectiva se encuentran dentro de suelo urbano consolidado. La **línea límite de edificación** de la pieza se representa de manera gráfica a 25 m.



1.2.2. Tramo 2: desde el enlace de San Miguel de Geneto hasta San Francisco de Paula

En el segundo tramo de unos 560 m, que discurre al igual que el primero por terrenos urbanos al norte y urbanizables los terrenos situados al sur del viario salvo el tramo consolidado por la edificación en el entorno del eje de San Miguel los cuales se categorizan como suelo urbano consolidado. La autopista continúa su trazado en túnel hasta la mitad del mismo en el que sale a la superficie. Al igual que en el Tramo 1, el desarrollo de la vía se realizará mediante el ámbito de gestión asistemático 1501_8 de tipo A2, su ejecución la debe realizarla el Gobierno de Canarias antes de finalizar el segundo cuatrienio. Discurre desde el final del tramo anterior y finaliza bajo la glorieta elevada de conexión entre la Calle San Francisco de Paula y la actual Carretera TF-24. El tramo está formado por dos calzadas de 3 carriles de circulación de 10,50 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,75 m y arcenes interiores de 1,50 m, separadas mediante mediana ajardinada de 2,00 m.



Figura 10: Tramo 2 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

En el borde sur del tramo, la autopista limita con las piezas 1303_21 y 1303_22, de uso residencial colectivo con limitación de la edificación a 25 m de la calzada sur de la autopista con una *separación mínima a lindero frontal* (SMLF) gráfica reservando el suelo para el dominio público y la zona de servidumbre. Adosadas a la autopista, tanto en su parte en túnel como al aire, el PGO prevé espacio libre (pieza 1303_7 al norte) en la superficie correspondiente a su **banda de servidumbre** garantizando la inedificabilidad de los 35 m adyacentes al borde de la calzada. Además las piezas 1303_41 y 1301_16 equipamiento comunitario dispone de un SMLF grafica que garantiza la inedificabilidad de la franja de los 35 m.

1.2.3. Tramo 3: desde San Francisco de Paula hasta el enlace con la Vía Exterior

El tercer tramo, en terrenos rústicos, con una longitud de unos 1.000 m discurre desde la glorieta de intersección con la Calle San Francisco de Paula hasta la intersección de la Autopista TF-5 con la Vía Exterior, utilizando el trazado definido en el PTEOSVAM. A unos 525 m del comienzo del tramo, se sitúa el paso elevado sobre la autopista correspondiente al Camino del Medio y a unos 350 m de éste el correspondiente a la actual Carretera TF-24.



Figura 11: Tramo 3 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

En este tramo, la Autopista TF-5 está formada por dos calzadas de 3 carriles cada una, de 10,50 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,75 m y arcenes interiores de 1,50 m. Las dos calzadas están separadas mediante mediana ajardinada de 2,00 m. De los 3 carriles de cada calzada, el más exterior de ambas formará parte del ramal de enlace para las dos calzadas de la Vía Exterior (el correspondiente al sentido de circulación oeste-este se encuentra realmente situado en el tramo 4).

Tal y como indica la LCC, el tramo está dotado de una franja de 8 m de **dominio público** mientras que la **línea de edificación** se sitúa en el margen de la zona de protección de infraestructuras limitada por el SRPI a 35 m desde el margen de cada calzada.

Al igual que en los tramos anteriores Tramo 1 y Tramo 2, el desarrollo de la vía se gestionara mediante el ámbito de gestión asistemático 1501_8 de tipo A-2.

1.2.4. Tramo 4: enlace con la Vía Exterior y enlace con la Vía de Ronda

El cuarto tramo se corresponde con los 1.500 m de longitud de la autopista TF-5 en los que se desarrolla la intersección con la Vía de Ronda y la Vía Exterior, todo ello en los terrenos rústicos situados al sur del límite de propiedad del Aeropuerto de Tenerife Norte.

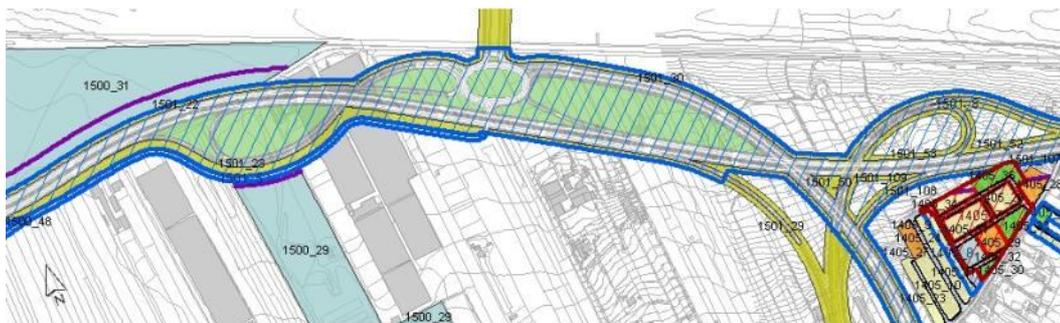


Figura 12: Tramo 4 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

Partiendo del final del tramo anterior, la vía está formada por dos calzadas con dos o tres carriles por sentido en función de la entrada o salida de los diversos ramales de conexión, por lo que la calzada presenta una anchura de 7 m cuando existen dos carriles, ó 10,50 m, cuando son tres. En toda su longitud cada calzada posee arcenes exteriores de 2,75 m y arcenes interiores de 1,50 m y las dos están separados mediante mediana ajardinada de 2,00 m.

En dirección este-oeste, una vez perdido el carril exterior para conectar con la vía exterior en dirección sur, se recupera el tercer carril unos 320 m después al conectarse el ramal de conexión de la Vía Exterior y volverse a perder para conectar con la glorieta de la Vía de Ronda unos 500 m después. Una vez sobrepasada la glorieta y el paso inferior correspon-

diente al Eje de Medianías Altas (T2-05), se recupera finalmente el tercer carril unos 365 m después al conectarse a la calzada norte el ramal proveniente de la Vía de Ronda.

En dirección oeste-este, partiendo del final del tramo hacia el comienzo, se pierde el carril exterior para realizar la conexión con la Vía de Ronda y recuperarlo desde la misma vía 175 m después. Esta conexión con la Vía de Ronda se produce mediante el paso bajo la autopista de los dos ramales de conexión. Posteriormente a la glorieta de la Vía de Ronda, nuevamente se pierde el carril exterior, unos 270 m después, para conectarse con el sentido sur de la Vía Exterior, recuperándose transcurridos 450 m.

Todo el tramo se desarrolla en terrenos rústicos por lo que, tanto el tronco de la autopista como sus ramales de conexión poseen la correspondiente franja de 8 metros de ancho de **dominio público**, mientras que la **línea de edificación** se ubica en el borde de protección de infraestructuras delimitada por la línea de SRPI. Esta última no discurre de forma más o menos paralela a la autopista sino que se mezcla con las correspondientes a la Vía de Ronda y a la Variante Exterior. En todo caso se garantiza la inedificabilidad de la franja de los 35 m.

Tanto la nueva vía como el enlace con la Autopista Exterior y la Vía de Ronda Sur, se realizara mediante el ámbito de gestión asistemático 1501_8 de tipo A-2.

1.2.5. Tramo 5: desde el enlace con la Vía de Ronda hasta Cruz Chica-El Ortigal

El quinto tramo discurre desde la intersección con la Vía de Ronda hasta el cruce de la autopista con la TF-237 Camino de la Cañada, todo ello en extremo sur del Aeropuerto de Tenerife Norte y de las instalaciones del Ejército de Tierra, y manteniendo el trazado previsto en el PTEOSVAM.

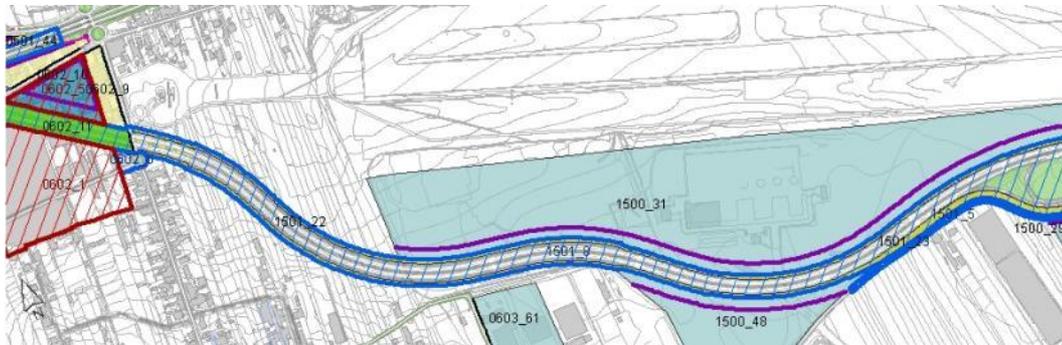


Figura 13: Tramo 5 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

En todo el tramo, la autopista mantiene los tres carriles de circulación por sentido; es decir, está formada por dos calzadas, de 3 carriles cada una, de 10,50 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,75 m y arcenes interiores de 1,50 m. Las dos calzadas están separadas mediante mediana ajardinada de 2 m. Todo el tramo discurre al aire, salvo los últimos 125 m antes del final del tramo que discurren en túnel.

Los elementos de protección de la autopista en este quinto tramo vienen determinados, a cada lado de la autopista, por los 8 m de **dominio público** y los 35,00 m de la **línea de edificación**, en las piezas 1500_31, 1501_48 y la 1500_28 de uso de defensa, se pueden observar dichas disposiciones.

La nueva vía se realizará mediante ámbito de gestión asistemático 1501_8 de tipo A-2.



1.2.6. Tramo 6: desde Cruz Chica-El Ortigal hasta intersección con la actual TF-5

Este sexto tramo discurre desde el cruce inferior de la autopista bajo la TF-237 hasta la intersección de la variante con la actual autopista TF-5. Inicialmente la autopista mantiene las características del final del tramo anterior; es decir, trazado en túnel, dos calzadas de tres carriles de circulación, arcén exterior de 2,75 m y arcén interior de 1,50 m. Esta configuración se mantiene hasta el paso bajo la TF-235 que es donde, en la calzada norte, el carril exterior se elimina. Los otros dos carriles de la calzada, pasan bajo la actual Autopista TF-5. Por otra parte, la calzada sur, desplazándose en dirección contraria a su sentido de circulación, aumenta el número de carriles hasta llegar, en el final del tramo, parte de la actual autopista Tf-5 con 4 carriles de los cuales dos continúan por la actual autopista y dos continúan por la Variante añadiéndose un carril más a la altura del túnel.



Figura 14: Tramo 6 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

El tramo discurre en el interior del ámbito de gestión 1501_8, al igual que el resto de la vía, caracterizado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de programación del Plan General.

La parte del tramo en túnel, se desarrolla en suelo urbanizable sectorizado no ordenado, se sitúa bajo la pieza 0602_11 destinada a espacio libre y limita con las piezas 0602_10, al norte, con uso equipamiento. Las piezas 0602_16, 0501_37, 0602_19, 0601_46 y 0601_38, todas destinadas a suelo urbano residencial unifamiliar estando limitada la **línea de edificación** por la línea de 35 m.

1.2.7. Tramo 7: desde intersección de la actual TF-5 hasta Límite Municipal

El séptimo y último tramo de la vía comienza en la intersección de la Autopista TF-5 en su variante por el sur del aeropuerto con la actual TF-5 y finaliza en la intersección de la autopista con el límite municipal de Tacoronte.



Figura 15: Tramo 7 de la TF-5b Autopista del Norte entre Guajara y Guamasa

La calzada norte de la Variante de la TF-5, una vez realizado su cruce inferior bajo la actual TF-5, continua con sus 2 carriles hacia el norte de isla al cual se le incorpora un tercer carril por la derecha procedente de la actual autopista TF-5. Por su parte la calzada sur, comienza con tres carriles de circulación desde el límite municipal (final del tramo) manteniendo dicha configuración hasta sobrepasar el Enlace de Guamasa donde, en la conexión del ramal en dirección este, aumenta el número de carriles para mejorar la circulación. Aquí, ya con cuatro carriles una vez adosado el ramal del enlace, la calzada se divide en dos de forma que se separan la calzada con dos carriles hacia la actual autopista TF-5, y dos carriles hacia la Variante de la TF-5. En todos los casos, los carriles de circulación son de 3,50 m de anchura y todas las calzadas poseen arcenes exteriores de 2,75 m e interiores de 1,50 m.

En todo su recorrido el tramo de la Variante de la TF-5 y el tramo actual de la Autopista TF-5, junto con la remodelación del Enlace de Guamasa, se sitúan en el ámbito de gestión 1501_8 caracterizado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias y su ejecución se deberá realizar antes de finalizar el segundo cuatrienio.

Este último tramo limita con las piezas 0501_50 y 0501_37 al norte y con 0601_35, 0601_34, 0601_37, 0601_36, 0601_39, 0601_50, 0601_38, 0601_46 y 0602_19, al sur. Todas ellas delimitan su posición respecto a la vía mediante la **línea límite de edificación** situada a 35 m de la calzada norte de la Autopista, quedando definidas por los fondos máximos edificables y la separación mínima a lindero frontal de cada pieza.





1.3. Autopista del Norte entre el Aeropuerto y Guamasa

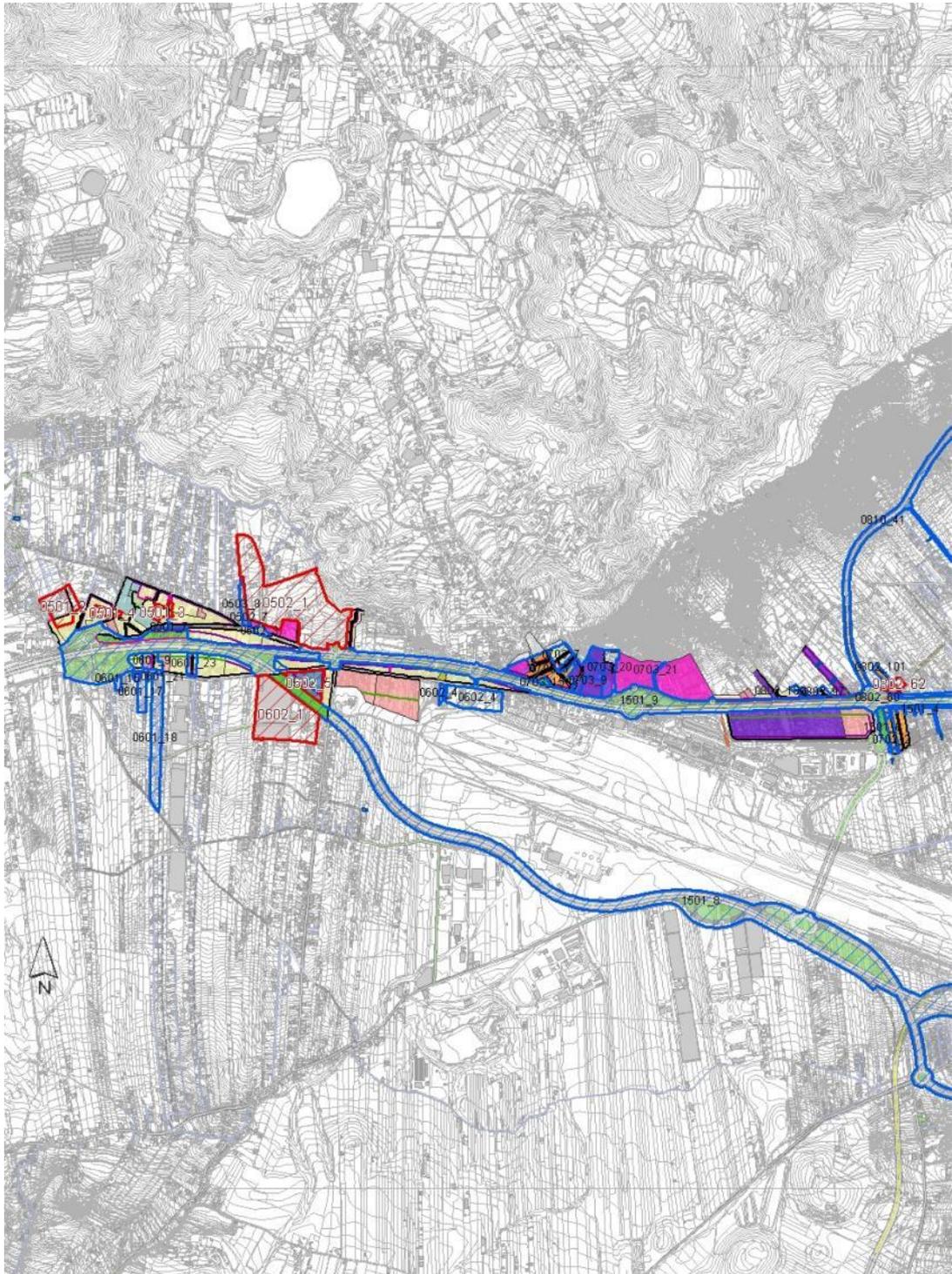


Figura 16: Planta General de la TF-5 (entre el enlace de Guamasa y la glorieta acceso al Aeropuerto)

El actual tramo de la Autopista del Norte TF-5 comprendido entre la actual glorieta del Aeropuerto (entrada del aeropuerto) y el enlace de Guamasa, el presente PGO propone clasificarla como carretera convencional de interés regional, manteniendo la conexión con el Sistema General Aeroportuario de manera directa con el norte y sur de isla.



La vía se desarrolla en suelo urbano consolidado y no se divide en tramos dado que su configuración geométrica se mantiene similar a la existente salvo pequeños ajustes de trazado en alzado para poder desarrollar los enlaces con las principales vías transversales a esta. No obstante si se describe gráficamente en subtramos. Además se proponen solucionar nuevas incorporaciones y salidas con las futura carretera convencional de manera que facilite la accesibilidad con lo núcleos urbanos adyacentes a la vía.

El presente plan propone ampliar el actual enlace (actual glorieta de acceso al aeropuerto) situada sobre la autopista además de mejorar los enlaces situado al oeste a la altura de El Pulpito, la Carretera Portezuelo de las Toscas, y el camino de la Cañada. En este tramo se proponen dos enlaces a distinto nivel, el primero se configura mediante una glorieta de paso inferior que conecta con la Carretera del Portezuelo y el segundo mediante un enlace tipo pesa con doble glorieta a la altura del Camino de la Cañada. Ninguno de estos dos enlaces conecta con la Autopista.

La totalidad del tramo está formada por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada de 2 m y con dos carriles de circulación de 3,50 m y arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,00 m. La calzada situada al norte en el tramo comprendido entre la Carretera Portezuelo las Toscas y el actual enlace de acceso al aeropuerto se propone incorporar un nuevo carril de manera que permita sacar los traficas desde la ampliación de la glorieta existente.

El *dominio público*, de todo el tramo dado que es un viario existente, coincide con el espacio y la calificación viaria delimitada por las alineaciones actuales, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo.

Para el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la *línea de edificación* y la *zona de servidumbre* en la ordenación propuesta, quedan definidas por las determinaciones de disposición y ocupación de las piezas establecidas para las piezas situadas al sur, 0602_16, 0602_13, 0602_14, 0602_20 y 0602_15 de uso residencial unifamiliar y de uso industrial ligera 0701_1 y una pieza de uso residencial unifamiliar agrupada 0701_2. Las piezas situadas al norte 0501_37, 0501_44, 0502_15, 0502_16, 0802_160, 0802_159, 0802_133, 0802_121 y 0802_146 con una *SMLF* gráfica a 17 m del dominio público, al tratarse de un viario existente, se cumple con la franja de 3 m reservado para dominio y los 10 m de la zona de servidumbre. Las piezas situadas al norte residencial de tipo unifamiliar agrupada 0802_162, 0802_161, las de tipo colectiva independiente 0703_13, 0703_4, 0703_28 y la 0802_123 cumplen con la línea límite de edificación. Las piezas 0802_176, 0802_158, 0703_12 y las comerciales 0703_14 y 0703_33 cumple con la línea límite de edificación para las carreteras convencionales de interés regional.

El tramo discurre dentro del ámbito de gestión 1501_9, al igual que el resto de la vía, caracterizado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de programación del Plan General.



Figura 17: Sub-Tramo 1, actual glorieta de acceso al Aeropuerto y futura glorieta en el Pulpito



Figura 18: Sub-Tramo 2, futura glorieta en el Pulpito, enlace con la carretera del Portezuelo



Figura 19: Sub-Tramo 3, enlace el Portezuelo y futuro enlace Camino la Cañada



Figura 20: Sub-Tramo 4 Camino de la cañada hasta incorporación con la Variante TF-5



1.4. Avenida del Quinto Centenario

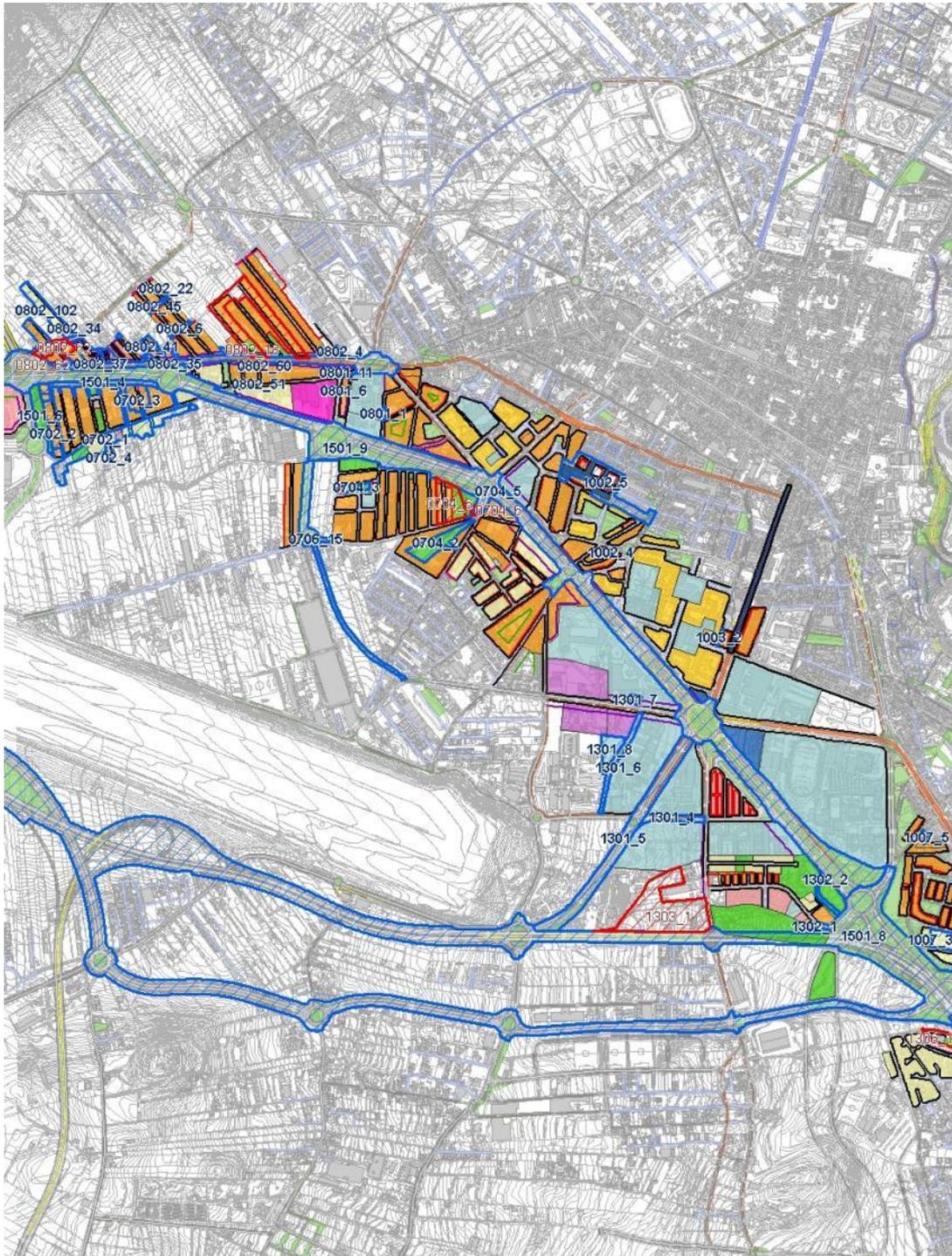


Figura 21: Planta General de la TF-5cAvda. del Quinto Centenario

El actual tramo de la Autopista del Norte TF-5 entre Guajara y Guamasa, según lo establecido en el PTEOSVAM y en presente PGO, será sustituido por la variante de la TF-5 por el sur del Aeropuerto de Tenerife Norte. Una vez se construya dicha variante, se propone desclasificar el tramo comprendido entre Guajara (enlace de Lora Tamayo) y Guamasa como autopista para convertirse en carretera convencional de interés insular el tramo comprendido



Figura 23: Tramo 2 de la TF-5cAvda. Quinto Centenario



Figura 24: Tramo 3 de la TF-5cAvda. Quinto Centenario



Figura 25: Tramo 4 de la TF-5cAvda. Quinto Centenario



Figura 26: Tramo 5 de la TF-5cAvda. Quinto Centenario



1.5. Autopista Exterior

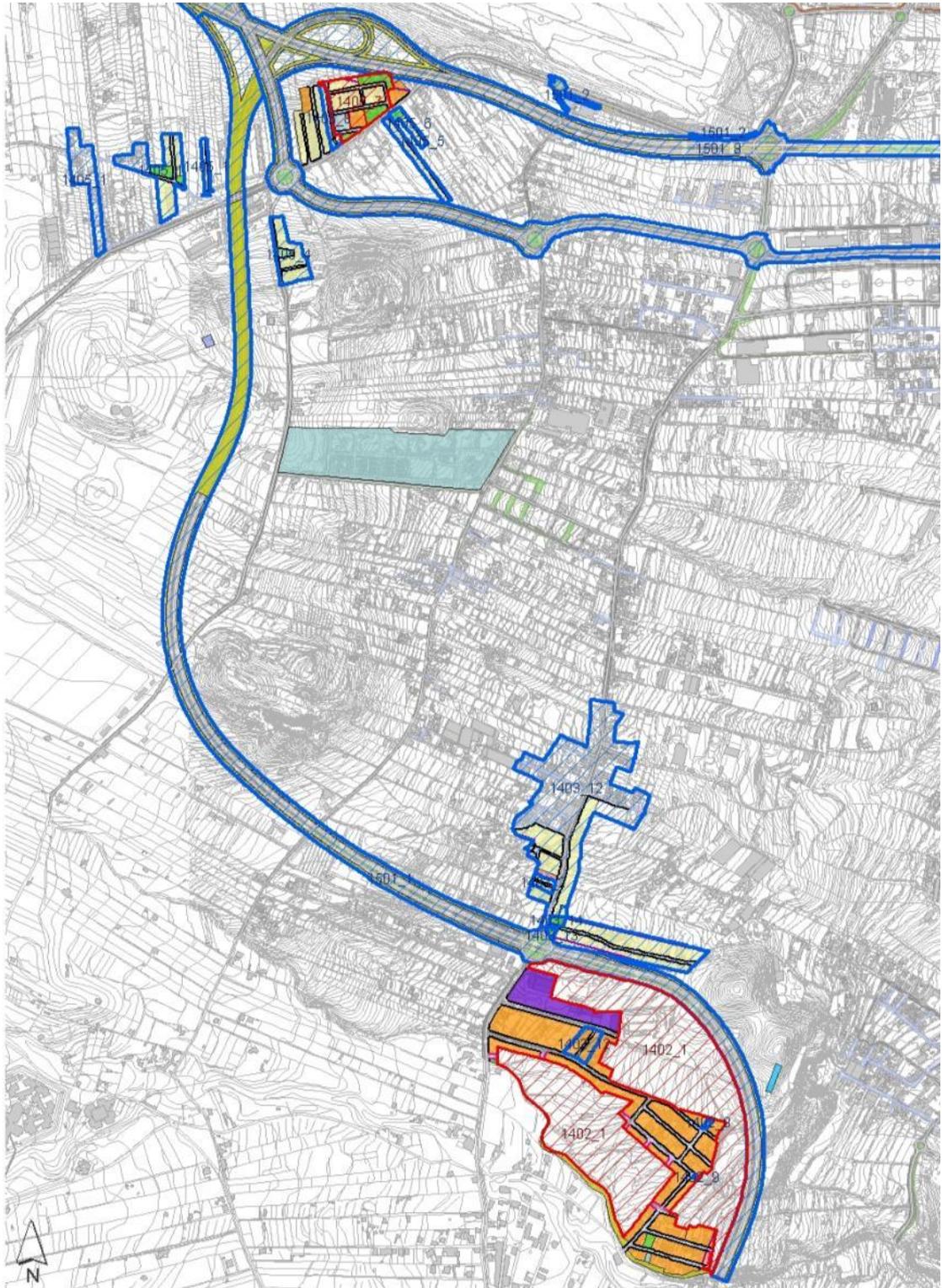


Figura 27: Planta General de la Autopista Exterior

La llamada Autopista Exterior, vía de futura ejecución prevista en el PTEOSVAM, que nace a la altura aproximada del Camino de la Mina y discurre por Los Baldíos hasta el límite con Santa Cruz en el barrio del Centenero.



Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM y propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el enlace con la Variante de la TF-5 hasta el Camino San Francisco de Paula
- b) Tramo 2: desde el Camino San Francisco de Paula hasta el límite municipal

1.5.1. Tramo 1: desde el enlace con la Variante de la TF-5 hasta San Francisco de Paula

La Autopista Exterior comienza mediante los dos ramales de conexión con la calzada norte de la Autopista TF-5 “variante” que, una vez unidos y realizado el cruce inferior de la TF-5 y de la Vía de Ronda, continúan hacia el sur. Los ramales provenientes de la calzada sur de la Autopista TF-5 se unen a la Autopista Exterior 270 m después del cruce de la TF-5. A partir de aquí la autopista se conforma como una vía de dos calzadas de 7,00 m, una por sentido, con dos carriles cada una, con arcenes exteriores de 2,50 m y arcenes interiores de 1,50 m. Las dos calzadas están separadas por una mediana ajardinada de 2,00 m de anchura. A unos 600 m de la unificación de los cuatro ramales en las dos calzadas descritas, en la correspondiente al sentido de circulación sur-norte, se amplía el número de carriles a tres de forma que dicha calzada pasa a tener una anchura de 10,50 m.



Figura 28: Tramo 1 de la Autopista Exterior

Los ramales de conexión para la glorieta elevada del Camino San Francisco de Paula se inician unos 460 m antes de la finalización del tramo. Todo el tramo discurre por terrenos rústicos definiendo las zonas de protección de la autopista mediante el **dominio público** a 8 m del borde de la cada calzada y la **línea de edificación** se localiza a 35 m.

La ejecución de la vía se gestiona mediante la gestión asistemática 1501_1 de tipo A_2 en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de programación del Plan General.

1.5.2. Tramo 2: desde el Camino San Francisco de Paula hasta el límite municipal

Este segundo tramo comienza en el enlace con el Camino San Francisco de Paula y finaliza en el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife y posee una longitud de unos 1.200 m. La vía está formada por dos calzadas, con mediana ajardinada de separación de 2 m, de tres carriles la calzada oeste (sentido norte-sur), después de unirse el ramal de aceleración del enlace, y de cuatro carriles la calzada este (sentido sur-norte), la cual pierde un carril al separarse el ramal de deceleración del enlace. Es decir, las calzadas de la autopista son de 10,50 y



14,00 m de anchura respectivamente, estando, además, dotadas de arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m.

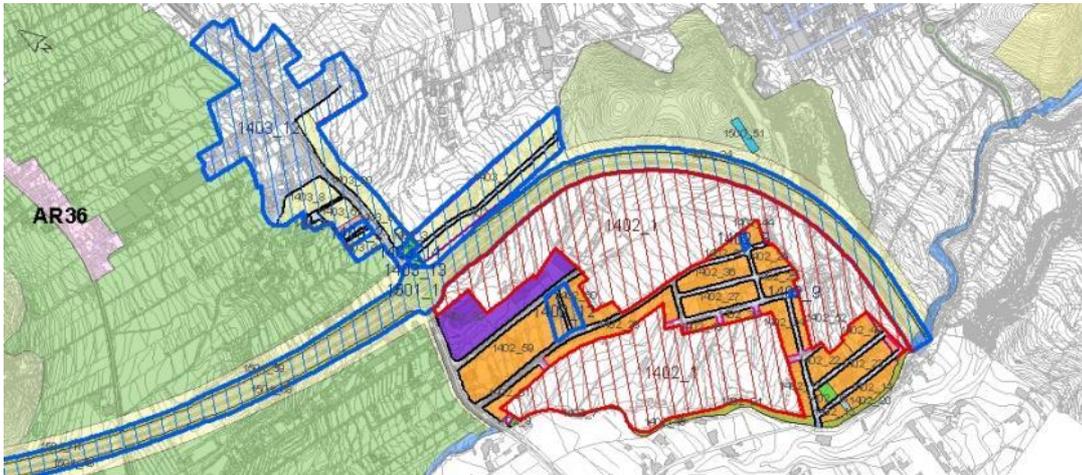


Figura 29: Tramo 2 de la Autopista Exterior

Para la protección de la Autopista se definen la zona de **dominio público** en el margen norte, situada a 8 m del borde de cada calzada, mientras que en el margen sur el Plan Parcial “El Centenero” que desarrolle el suelo urbanizable sectorizado no ordenado respetara la franja de **dominio público** y la **línea límite de edificación**. Para las piezas situadas en el margen norte, incluidas en el suelo urbano consolidado, la **línea de edificación** se define mediante la disposición de SMLF grafica situada detrás de los 25 m garantizando el dominio y la zona de servidumbre.

El trazado discurre, en su mayor sur por suelo urbanizable sectorizado no ordenado remitido al Plan Parcial “El centenero”. Al noroeste linda con suelo urbano, mientras que al noreste discurre por suelo rustico.

Al igual que en el Tramo 1 la ejecución de la vía y la glorieta superior se realiza mediante una gestión asistemática 1501_1 de tipo A-2, y su ejecución la deberá realizar el Gobierno de Canarias antes de finalizar el segundo cuatrienio de la programación del plan.

La pieza 1403_1 se encuentra clasificada como suelo urbano consolidado, con uso residencial de tipo vivienda unifamiliar, estando limitada la **línea de edificación** a 25 metros, garantizando la máxima franja no edificable en suelo urbano consolidado por la edificación salvaguardando una franja superior a la suma de los 8 m del dominio y 17 m de servidumbre. Esta franja queda definida por las disposiciones urbanas de separación mínima a lindero frontal SMLF de manera gráfica y el fondo máximo edificable.

Las piezas 1402_49, 1402_23 y 1402_14 de uso residencial colectiva independiente dentro de la bolsa de suelo urbano consolidado situado al sur poseen una SMLF grafica que salvaguarda la **línea de edificación** fuera de los 35 m. El Plan Parcial que se desarrolle en la bolsa de suelo SUSNO tendrá que garantizar la franja no edificable de los 35 m.

1.6. Circunvalación Norte

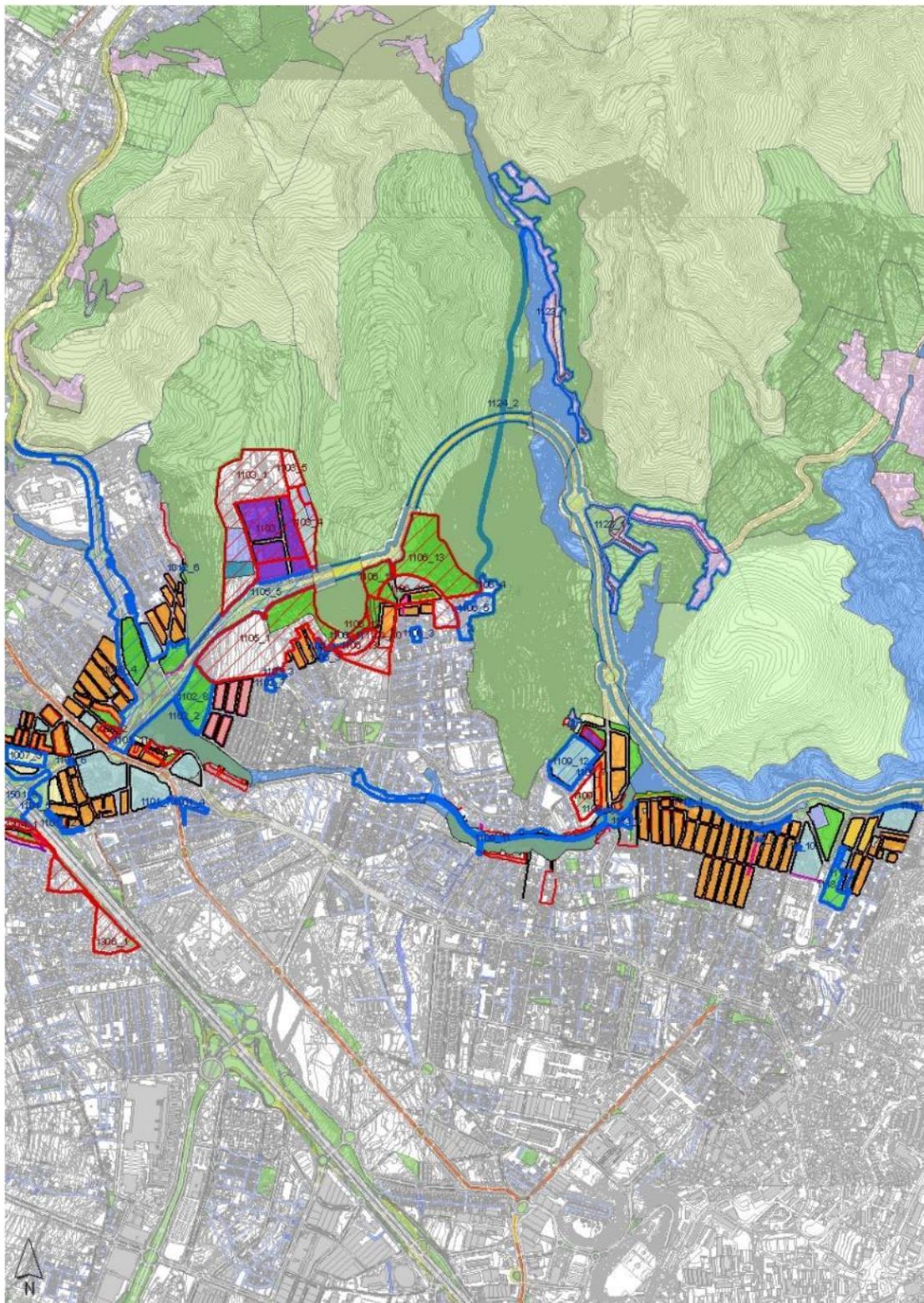


Figura 30: Planta General de la Circunvalación Norte

La denominada Vía de Circunvalación Norte, también de futura ejecución y definida por el PTEOSVAM, que, en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, discurre sensiblemente



paralela al Barranco de Santos a la altura del barrio Salud Alto (límite con Santa Cruz de Tenerife) para luego desviarse hacia el norte y, cruzada la carretera de Valle Tabares, girar hacia el suroeste para, pasando entre los barrios de La Verdellada y Pueblo Hinojosa, finalizar en la intersección con la Vía de Ronda (TF-13).

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM, (que la contempla como Carretera de interés regional) con muy ligeros ajustes y propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el límite municipal hasta La Piterita.
- b) Tramo 2: desde La Piterita hasta Montaña de Guerra.
- c) Tramo 3: desde Montaña de Guerra hasta el barrio Las Nieves.
- d) Tramo 4: desde el barrio Las Nieves hasta el cruce con la Ctra. Santa Cruz-Laguna.

1.6.1. Tramo 1: desde el límite municipal hasta La Piterita.

El primer tramo, que comienza en el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife, a la altura de la calle Tomás Cruz García y finaliza en el cruce con la Carretera de Valle Tabares, discurre por el Barranco de Santos de forma más o menos paralela al mismo. El tramo está formado por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas mediante mediana ajardinada de 2,50 m. Cada calzada posee dos carriles de 3,50 m, arcén exterior de 2,00 m y arcén interior de 0,75 m.



Figura 31: Tramo 1 de la Circunvalación Norte

En todo su recorrido, el tramo discurre por terrenos rústicos, estando dotado de las correspondientes franjas de **dominio público**, de 3 metros hacia el exterior de cada calzada, y quedando delimitada la **línea de edificación** por la banda de protección de infraestructuras suelo rústico de protección de infraestructura “SRPI”, a 25 m hacia el exterior de cada calzada, tal y como especifica la LCC para una carretera de interés regional.

El tramo no limita con ninguna pieza en el margen norte de la vía, pero sí lo hace en el sur con las piezas 1118_18, 1118_13, 1118_12, 1118_28, 1118_30, 1117_62, 1117_63, 1117_64, 1117_65 y 1117_56, destinadas a uso como equipamiento para servicios comunitarios la 1118_18, espacios libres la 1118_28, infraestructura hidráulica la 1118_30, residencial colectiva agrupada las 1118_12 y 1118_13, y, por último, residencial colectiva las 1117_62, 1117_63, 1117_64, 1117_65 y 1117_56. Todas ellas presentan el límite edificato-

rio fuera de la franja de 25 m definido para la línea de edificación prevista para las carreteras de interés regional.

La ejecución de la vía y la glorieta se encuentran dentro del ámbito de gestión asistemática 1105_5 de tipo A-2, y su ejecución la deberá realizar el Gobierno de Canarias antes de finalizar el segundo cuatrienio de la programación del plan.

1.6.2. Tramo 2: desde La Piterita hasta Montaña de Guerra

El segundo tramo, partiendo del extremo final anterior, finaliza en la glorieta de intersección con la continuación de la Carretera Valle Tabares para el acceso a Montaña de Guerra. El tramo está formado por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas mediante mediana ajardinada de 2,50 m. Cada calzada posee dos carriles de 3,50 m, arcén exterior de 2,00 m y arcén interior de 0,75 m.

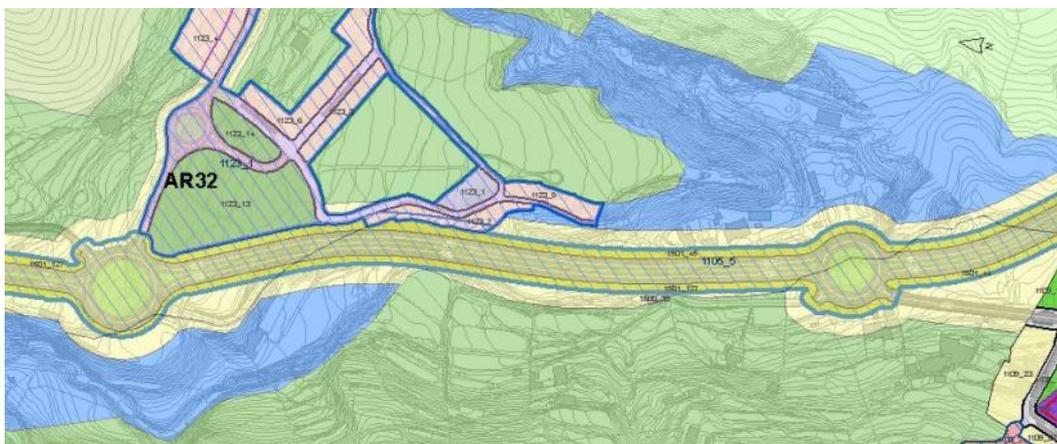


Figura 32: Tramo 2 de la Circunvalación Norte

Los extremos del tramo forman la intersección con la carretera Valle Tabares, el inicial en el tramo proveniente de La Piterita y el final como acceso al sector Montaña de Guerra.

La práctica totalidad del tramo discurre por suelos rústicos por lo que el viario presenta, en ambos márgenes, las zonas de protección preceptivas como son el **dominio público**, a 3 metros de cada calzada y la zona de protección de infraestructuras a 25 metros de cada calzada, que es quien regula la **línea de edificación**. Todo el tramo se engloba dentro del ámbito de gestión asistemático A2 1105_5 al igual que el tramo anterior.

En este tramo, el viario limita con la piezas existentes 1123_7 de uso residencial unifamiliar, dentro de un asentamiento rural, donde se dispone la **línea de edificación** a 18 m de la calzada, el **dominio público** se coloca a 3 m desde la alineación viaria, la **línea límite de edificación**, tal y como se recoge en la MANO “mínima área no ocupable” 1123_1 para reducir la afección de las construcciones existentes del asentamiento.

1.6.3. Tramo 3: desde Montaña de Guerra hasta el barrio Las Nieves

El tramo discurre, según el trazado del PTEOSVAM, entre las glorietas situadas junto al sector Montaña de Guerra, la inicial, y al sector Las Nieves, la final, ubicándose en su totalidad en terrenos rústicos. Está formado por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas con mediana ajardinada de 2,50 m. Cada calzada posee un carril de 3,50 m, arcén exterior de 2,00 m y arcén interior de 0,75 m.



Los primeros 350 metros del tramo discurren al aire para a continuación, seguir en túnel atravesando Montaña de Guerra durante 590 metros y finalizar de nuevo al aire en los últimos 160 metros.

Prácticamente la totalidad del tramo discurre por terrenos rústicos, salvo el tramo adyacente a la vía en el barrio de las Nieves. El viario presenta, en ambos márgenes, las zonas de protección preceptivas como son el *dominio público*, a 3 metros de cada calzada y la zona de protección de infraestructuras a 25 metros de cada calzada, que es quien regula la *línea de edificación* para las carreteras de interés regional.

La ejecución de la carretera se desarrolla mediante un sistema de gestión asistemática 1105_05 clasificado como A2, asignándose su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, Gobierno de Canarias y su ejecución se realizara según la programación del plan antes de finalizar el segundo cuatrienio del plan.



Figura 33: Tramo 3 de la Circunvalación Norte

1.6.4. Tramo 4: desde el barrio Las Nieves hasta el cruce con la Ctra. Santa Cruz-Laguna

El cuarto tramo de la Circunvalación Norte comienza en la glorieta situada junto al barrio de Las Nieves y finaliza en el paso inferior con la Carretera Santa Cruz-Laguna. Su trazado presenta la mayor variación del viario con respecto al definido en el PTEOSVAM: el enlace con la Vía de Ronda, que se modifica para mejorar la conexión con el viario existente mediante entradas/salidas directas y favorecer la conexión urbana de los núcleos de La Verdellada Vieja y La Verdellada Nueva. En este tramo la vía está formada por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas con mediana ajardinada de 2,50 m. Cada calzada posee dos carriles de 3,50 m, arcén exterior de 2,00 m y arcén interior de 0,75 m.



Figura 34: Tramo 4 de la Circunvalación Norte

Comienza el tramo con su trazado al aire, igual al definido en el PTEOSVAM, para pasar, a los 115 m, a trazado en túnel de 105 m de longitud que atraviesa el Pico de Los Palenzuela. A partir de aquí todo el trazado del tramo se desarrolla en superficie.

Una vez finalizado el túnel del Pico de Los Palenzuela, a unos 280 m se sitúa la glorieta elevado sobre la Circunvalación Exterior que propicia el acceso desde la misma hasta los sectores Valle Colino y Valle Colino Industrial mediante los correspondientes accesos desde cada calzada y desde dichos barrios. Al final de este enlace, comienza el correspondiente a la intersección con la Vía de Ronda. Se produce mediante la segregación, en ambas calzadas, de un carril de acceso a los dos sentidos de circulación de la Vía de Ronda, quedando temporalmente la Circunvalación Norte con calzadas de un carril hasta la incorporación de los ramales de conexión provenientes de la Vía de Ronda que completan la intersección.

El tramo discurre por terrenos rústicos desde su comienzo, hasta su salida del trazado en el túnel del comienzo, por lo que la franja sur de la carretera de interés regional está dotada de sus correspondientes zonas de protección a 3 m para el **dominio público** y 25 m para la **línea de edificación** esta última definida en el suelo rustico por la banda de suelo rustico de protección de infraestructura, mientras que en el SUSNO el Plan Parcial deberá respetar la **línea límite de edificación** situada a 25 m. .

En su margen sur, la circunvalación norte limita con las piezas 1105_31, 1105_17 y 1106_200, todas ellas clasificadas como espacio libre. Al discurrir el margen sur por zonas de espacios libres y de protección, no procede la definición de disposición de la edificación (**líneas de disposición obligatoria o separación mínima a lindero frontal**) en dichas piezas.

En su margen norte, la Circunvalación Norte limita con la pieza 1103_7, clasificada para equipamiento de servicios comunitarios, 1103_10 y 1103_9, clasificadas como actividad productiva industrial. Los límites legales para la edificación establecidos no afectan a la disposición de las piezas edificables. Las alineaciones de las piezas, se encuentra por detrás de los 25 m de la **línea de edificación** establecido para este tipo de vía.

Este último tramo se desarrolla mediante un sistema de gestión asistemática 1105_05 clasificado como A2, asignándose su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias y su ejecución al igual que los 3 tramos anteriores se realizará según la programación del plan antes de finalizar el segundo cuatrienio del plan.

1.7. Autovía Santa María del Mar-Guajara (TF-2)

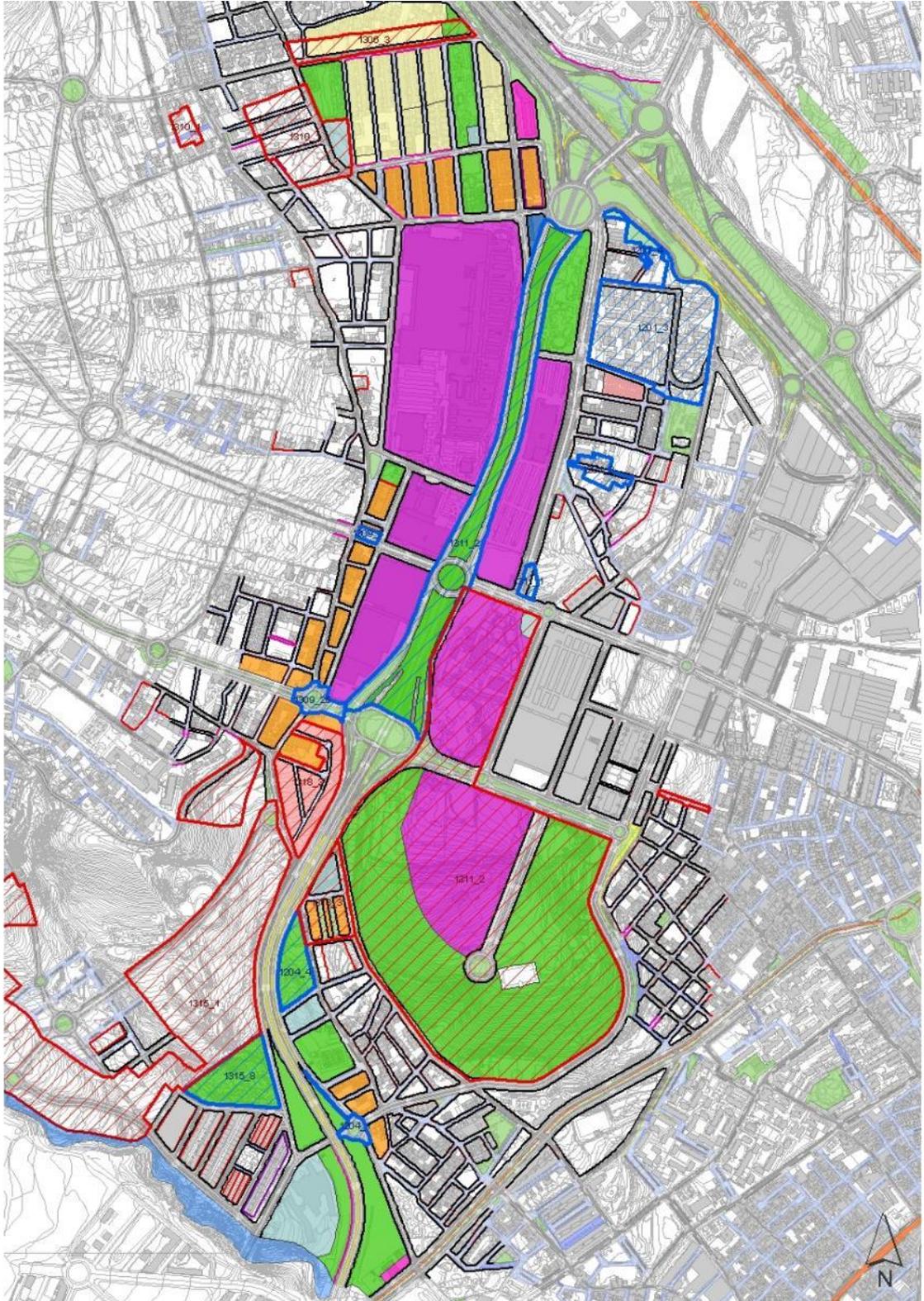


Figura 35: Planta General de la TF-2 Autovía desde Santa María del Mar hasta Guájara



Se trata de la actual autovía Santa María del Mar-Guajara (TF-2), cuyo origen se encuentra en el enlace de la TF-1 en Santa María del Mar, y conecta con el límite municipal de La Laguna en el área de la Plaza de Las Nieves (Geneto), continuando con su trazado actual hasta el enlace con la Autopista TF-5, en Guajara.

En el modelo de ordenación estructural del presente PGO, este eje tiene la consideración de *viario territorial*. A efectos de la Ley de Carreteras, se propone que este viario esté considerado íntegramente como **Autovía de Interés Regional**. El presente PGO propone el soterramiento de la carretera en el tramo comprendido entre el enlace de Montaña Pacho y el enlace de Guajara, siguiendo las indicaciones del Informe del Gobierno de Canarias al documento de la Aprobación Inicial. Dando mayor permeabilidad peatonal entre la zona comercial adyacente a la carretera de los núcleos de Geneto y Taco.

Para el presente PGO, la vía se puede dividir en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Plaza de Las Nieves hasta el Enlace de Montaña Pacho.
- b) Tramo 2: desde el Enlace de Montaña Pacho hasta el Enlace de Guajara.

1.7.1. Tramo 1: desde la Plaza de Las Nieves (Geneto) hasta el Enlace de Montaña Pacho.

El primer tramo de este viario, con una longitud aproximada de 1.133 m de longitud, coincidente con el trazado actual de la TF-2, tiene la consideración de Autovía. Esta discurre por suelo urbano en prácticamente toda la vía, salvo el tramo situado al norte de la AUH el Gramal cuyo suelo es SUSNO. En la ordenación del presente PGO, no se proponen cambios significativos en su geometría y configuración. Su origen se encuentra en el límite del Término Municipal, situado en torno al enlace de la Plaza de Las Nieves.



Figura 36: Tramo 1 de la TF-2 desde la plaza de las Nieves hasta Montapacho

El presente tramo se configura con una vía de dos calzadas de 7 metros, una por sentido, con dos carriles cada una, con arcenes exteriores de 2,5 metros. Las dos calzadas están separadas por una mediana ajardinada de 2 metros de anchura. Este viario se encuentra bordeado por dos vías de servicio, de una calzada de 7 metros. El *dominio público*, al tratarse de un viario existente, coincide con el espacio y con la calificación urbanística del viario delimitado por las alineaciones de las piezas adyacentes. De otra parte, al tratarse de un viario que discurre por Suelo Urbano Consolidado, implica que el límite exterior de la *banda de servidumbre*, siendo coincidente con la *línea de edificación*, quedara definido por las determina-



ciones urbanísticas definidas por el presente PGO se corresponderá con una distancia de 15 metros.

En los primeros 750 metros del presente tramo, el límite exterior de la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **banda de servidumbre**, queda definido por la determinación urbanística de **separación mínima de lindero frontal** que en las piezas 1204_65, 1316_10, 1316_7, 1204_93, 1315_53, 1315_54, 1204_104 y 1204_94, con un uso asignado de Espacio Libre Público, se encuentra situada a 15 metros.

A partir de los primeros 750 metros hasta el enlace de Montaña Pacho, el trazado discurrirá bordeando terrenos urbanos en su margen sur, mientras que en su margen norte se bordearán terrenos urbanizables sectorizado no ordenado. Al norte y al sur los márgenes se encuentran consolidados por las edificaciones recogidas dentro de las piezas 1318_116 y la pieza 1204_73. El **dominio público**, en tanto que se trata de un viario existente, coincide con el espacio con la calificación urbanística viaria delimitada por las alineaciones. El límite exterior de la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **banda de servidumbre**, queda definido por la determinación urbanística de **separación mínima de lindero frontal**, que en la pieza 1318_116, con uso de vivienda unifamiliar agrupada, se situará a 3 metros quedando fuera de los 15 m de la zona de servidumbre. Tanto en la pieza 1204_73, destinada a Viviendas Colectivas, como en la 1204_84 y 1311_11, destinadas a equipamientos y parque urbano respectivamente, no se verá afectado por la zona de servidumbre, dado que se encuentra fuera de los 15 m. Los ramales de conexión del enlace de Montaña Pacho se inician unos 375 antes de la finalización del tramo.

Sobre el presente tramo viario, el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.7.2. Tramo 2: desde el Enlace de Montaña Pacho hasta el Enlace de Guajara (TF-5).

El segundo tramo, coincidente con el trazado actual de la TF-2 partiendo del extremo final anterior, mantendrá la consideración de Autovía, y finalizará en el actual enlace de Guajara con la Autopista TF-5, categorizándose íntegramente como suelo urbano consolidado.



Figura 37: Tramo 2 de la TF-2 Autovía desde Montaña Pacho hasta la conexión con la TF-5

En la ordenación del presente PGO se propone el soterramiento de todo el tramo manteniendo en superficie los viarios adyacentes, los cuales funcionan como viarios urbanos de nivel 1. Mantiene su configuración como vía de dos calzadas de 7 m, una por sentido, con

dos carriles cada una y con arcenes exteriores de 2,5 metros. Las dos calzadas están separadas por una mediana de 2 metros de anchura.

El *dominio público*, en tanto que se trata de un *viario existente*, coincide con el viario delimitado por las alineaciones. La ordenación del PGO no supone una ampliación del dominio público respecto a la situación actual. El límite exterior de la *línea de edificación* coincidente con el borde exterior de la *banda de servidumbre*, queda definido por la determinación urbanística de *separación mínima al lindero frontal* que en las piezas de uso predominante comercial (1311_7, 1311_6, 1311_2 y 1311_5) y en la pieza 1311_4, destinada a Espacio Libre Público, se situará a 5 m de las vías situadas entre la pieza y la autovía, quedando fuera de los 15 m de la zona de servidumbre de la TF-2.

El presente PGO propone el soterramiento de todo el tramo, cuya ejecución se realizará mediante un ámbito de gestión asistemático 1311_2 de tipo A-2 y su ejecución se realizará a cargo del Gobierno de Canarias, antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.8. Vía de Ronda Este (TF-13a)

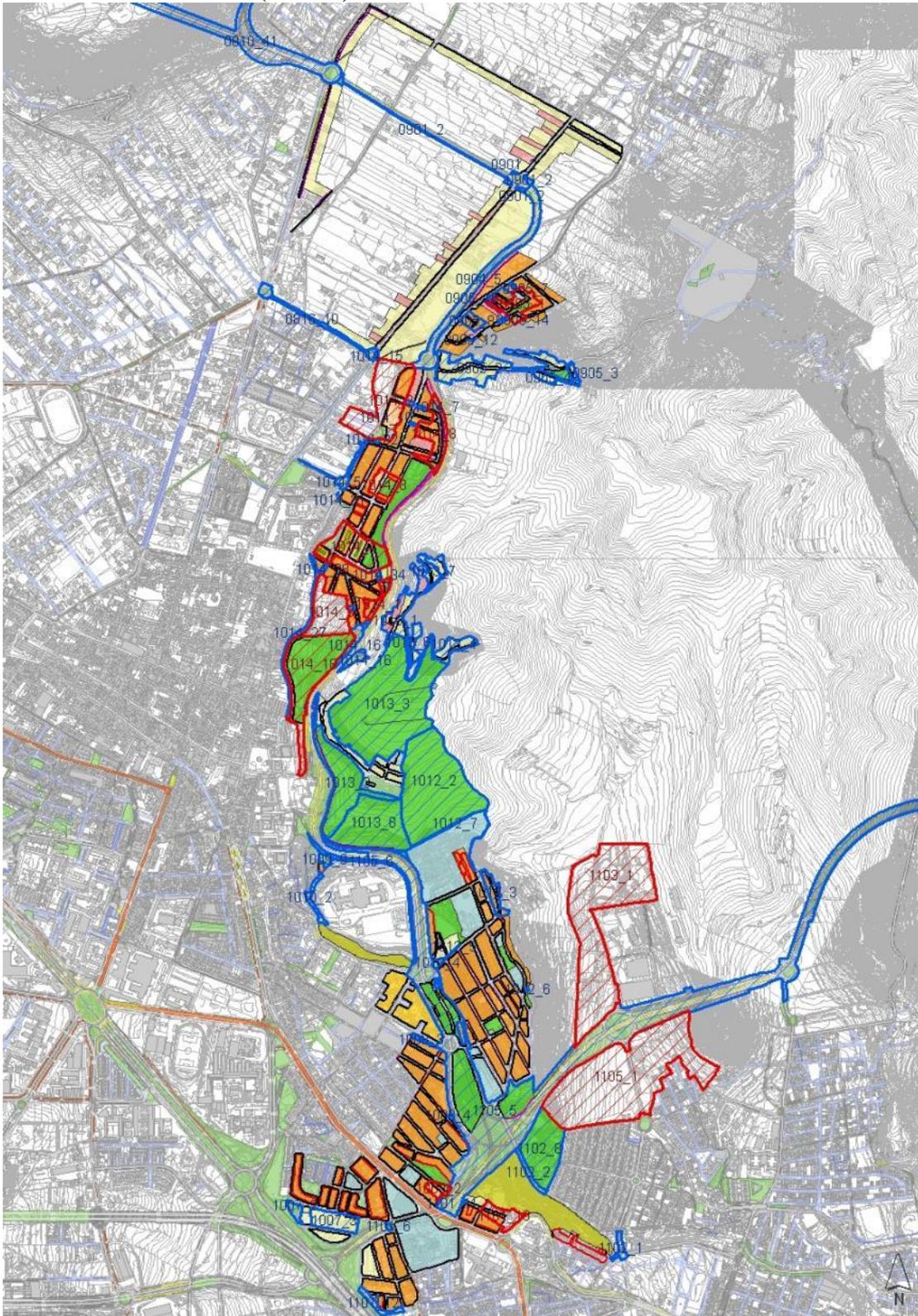


Figura 38: Planta General de la T-13 Vía de Ronda Este

La Vía de Ronda Este (TF-13a), se inicia en la TF-5, en el enlace donde también comienza la variante de ésta, y finaliza en el encuentro con la Avenida de la República Argentina. Este

PGO propone modificaciones importantes en el tramo entre la TF-5 y el Seminario, así como su calificación como Vía Rápida de Interés Insular.

Se propone su división en los siguientes tramos:

- Tramo 1: desde la intersección con la TF-5 hasta el paso inferior bajo la Carretera Santa Cruz-Laguna.
- Tramo 2: desde el paso inferior bajo la carretera Santa Cruz-Laguna hasta la Calle Arturo Vergara Rodríguez.
- Tramo 3: desde la Calle Arturo Vergara hasta el Camino Laderas San Roque.
- Tramo 4: desde el Camino Laderas San Roque hasta la C/ Pista Militar San Roque.
- Tramo 5: desde la Calle Pista Militar San Roque hasta el Camino del Bronco.
- Tramo 6: desde el Camino del Bronco hasta la Avenida República Argentina.

1.8.1. Tramo 1: Desde la intersección con la TF-5 hasta el paso inferior bajo la Carretera Santa Cruz-Laguna

Comienza el tramo en el paso inferior actual bajo la TF-5 y discurre por el mismo trazado que la actual Vía de Ronda, finalizando en el paso inferior de la misma bajo la Carretera Santa Cruz-La Laguna. El tramo se desarrolla dentro de suelo urbano consolidado.



Figura 39: Tramo 1 de la T-13 Vía de Ronda Este

Debido a la conexión con la Variante de la TF-5, la disposición de carriles se modifica con respecto a la situación actual. Así, desde la glorieta inferior, saldrá un único carril hacia el final del tramo mientras que el segundo se corresponde con el ramal de conexión con la Variante de la TF-5. Por lo tanto, la Vía de Ronda está formada por dos calzadas, separadas mediante mediana ajardinada de 2,50 m, con dos carriles de circulación de 3,50 m cada uno; cada calzada posee arcén exterior de 1,50 m. Este primer tramo, aún con modificaciones en cuanto al número de carriles, no presenta modificación de la infraestructura actual por lo que la zona de **dominio público** coincide con la actual.

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, mientras que el cumplimiento con las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincide con el borde exterior de la **zona de servidumbre** tratarse de un tramo existente. En este caso concreto la propuesta del PGO se define mediante las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación mediante: **línea de disposición obligatoria** de las piezas 1101_30 y 1101_18 clasificadas como residencial colectivos, y 1101_31, clasificada



como residencial unifamiliar con una *separación mínima alindero fronta*. Con estas disposiciones se garantiza la máxima amplitud libre de edificación compatible con las condiciones consolidadas de este tramo, colocándose la línea de edificación a 18m.

Las conexiones con el enlace de la TF-5 se ejecutaran mediante el ámbito de gestión asistemática 1501_8 de tipo A-2 y su ejecución correrá a cargo del Gobierno de Canarias cuya ejecución deberá estar finalizada según la programación del plan antes de la finalización del segundo cuatrienio.

1.8.2. Tramo 2: Desde el paso inferior bajo la carretera Santa Cruz-Laguna hasta la Calle Arturo Vergara Rodríguez

Este segundo tramo, comienza una vez realizado el paso inferior bajo la Carretera Santa Cruz-Laguna y finaliza a la altura de la Calle Arturo Vergara Rodríguez. Comienza el tramo manteniendo la sección de vía del primero, es decir, calzadas separadas por mediana de 2,50 m, de dos carriles de 3,50 m y arcén exterior de 1,50 m.



Figura 40: Tramo 2 de la T-13 Vía de Ronda Este

La calzada este, 80 m después del paso bajo la carretera Santa Cruz-Laguna, aumenta sus carriles de dos a tres, de forma que el más exterior continúa como Circunvalación Norte. De los carriles restantes, el oeste gira hacia el norte para, junto con el ramal proveniente de la calzada oeste de la Circunvalación Norte, formar la calzada oeste de la Vía de Ronda, y el este continúa para unirse con el carril proveniente de la calzada sur de la Vía de Ronda y acceder, tanto a la Circunvalación Norte, como al enlace de Valle Colino en ésta última. Por su parte la calzada oeste, a 80 m después del paso bajo la carretera Santa Cruz-Laguna, separa sus dos carriles, de forma que el situado más al este continúa como Circunvalación Norte y el situado más al oeste gira hacia el norte para alcanzar la calzada oeste de la Vía de Ronda.

La unión de todos los carriles que forman la calzada este se realiza a 370 m del comienzo del segundo tramo, 35 m después de pasar de trazado al aire a trazado en túnel. En cuanto a la calzada oeste, la unión de los dos carriles de la calzada se produce a 245 m del paso inferior, pasando de trazado al aire a trazado en túnel 125 m después. El trazado de la calzada oeste discurre de forma muy similar al trazado actual de la Vía de Ronda actual.

La totalidad del tramo, al ser tanto modificación del trazado actual como nuevo trazado, está dotado de su correspondiente elemento de protección: la zona de *dominio público* a 8 m a cada lado de las calzadas nuevas, mientras que los tramos que no se modifica su trazado mantiene el dominio público existente. Dado que es un tramo existente, *la línea de edificación* se propone coincidente con el borde exterior de *la zona de servidumbre* ser una carre-



tera existente que discurre por suelo clasificado como urbano, definiéndose en las piezas (1008_40, 1008_41, 1008_46, 1008_56, 1008_20 y 1106_16 con una *línea de disposición obligatoria* gráfica que se encuentra fuera de los 18 m que se establecen como servidumbre para las vías rápidas. Las piezas 1008_8, 1008_10 y 1008_53 se dispone la línea de edificación a 10 m que es la máxima amplitud compatible con las condiciones de consolidación.

Este segundo tramo de la Vía de Ronda discurre por el sistema de gestión 1105_5, clasificado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de programación del Plan General.

1.8.3. Tramo 3: Desde la Calle Arturo Vergara hasta el Camino Laderas de San Roque

El tramo discurre, desde la intersección con la Calle Arturo Vergara Rodríguez hasta la intersección de la Vía de Ronda con el Camino Laderas de San Roque, continuando el trazado de la vía en túnel 450 m más, a partir del cual el trazado vuelve a salir al aire. También, en el comienzo del tramo las calzadas discurren separadas, realizándose la unión 40 m después del comienzo del tramo.





Este tercer tramo de la Vía de Ronda discurre por el ámbito gestión 1105_5, clasificado como A2 (asistemática) y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, durante el segundo cuatrienio.

1.8.4. Tramo 4: desde el Camino Laderas San Roque hasta la Calle Pista Militar San Roque

El cuarto tramo de la Vía de Ronda discurre por el trazado actual de la misma desde la intersección con el Camino Laderas San Roque hasta la intersección con la Calle Pista Militar San Roque. Al igual que en la actualidad, la vía está formada por un calzada de dos carriles de 3,50 m, uno por sentido de circulación, con arcenes exteriores de 1,50 m, siendo su zona de dominio público la actual ya que en este tramo que no ha sufrido variación.



Figura 42: Tramo 4 de la T-13 Vía de Ronda Este

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, mientras que el cumplimiento con las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre**. Queda definido por la **separación mínima a lindero frontal** (SMLF) de forma gráfica situada a 18 m del borde de la calzada.

Este cuarto tramo de la Vía de Ronda permanece con las mismas características actuales. Únicamente se modifica el enlace con San Roque, que se gestiona mediante una gestión asistemática 1014_16 tipo A-2.

1.8.5. Tramo 5: desde la Calle Pista Militar San Roque hasta el Camino del Bronco

El quinto tramo de la Vía de Ronda, discurre por el trazado actual de la misma desde la intersección con la Calle Pista Militar San Roque hasta la intersección con el Camino del Bronco. Al igual que en la actualidad, la vía está formada por un calzada de dos carriles de 3,50 m, uno por sentido de circulación, con arcenes exteriores de 1,50 m, siendo su zona de **dominio público** la actual ya que en este tramo no sufre variación.



Figura 43: Tramo 5 de la T-13 Vía de Ronda Este

El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **zona de servidumbre** coincidente con la **línea de edificación** se traduce en las siguientes determinaciones:

- El margen este discurre por suelo rústico calificándose los 30m desde la alineación viaria como *suelo rustico de protección de infraestructura SRPI*, lo que garantiza la no edificabilidad de esta franja así como la línea de edificación de la LCC.
- En el margen oeste, el viario discurre por suelo urbano, las piezas edificables, la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** quedan determinadas por la disposición de *separación mínima a lindero frontal SMLF*, fondo máximo edificable (FME) y la **línea de disposición obligatoria (LDO)** garantizando en la franja de los 10 m la no edificabilidad de esta franja. Las piezas 1014_100, 1014_101, 1014_75 y 1014_34 la línea de edificación medida desde el borde de la calzada se localiza a 18 m, que es la máxima amplitud compatible con las condiciones consolidación de la edificación del tramo.

Las piezas colindantes al quinto tramo, todas ellas en el margen oeste de la vía son las 1014_21, 1014_2, 1014_71 y 1014_34. Las tres primeras están destinadas a espacios libres, mientras que las restantes lo están para uso residencial.

En el final del tramo, la Vía de Ronda discurre por el ámbito de gestión 0904_5, clasificado como A2 y destinado a la formación del enlace de tipo "Anillo Interior", por lo que, se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio.

1.8.6. Tramo 6: desde el Camino del Bronco hasta la Avenida República Argentina

El sexto y último tramo, utilizando el trazado actual de la Vía de Ronda, comienza en la intersección con el Camino del Bronco y finaliza en la glorieta de intersección con la Avenida República Argentina, manteniendo la glorieta intermedia de intersección con el Camino de las Mercedes. La vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m con arcén exterior de 1,50 m. En el tramo final, entre las dos glorietas de intersección, la vía posee, en su margen sur, un carril bici adosado que forma parte del anillo previsto en el PGO para la zona norte del casco de La Laguna.



Figura 44: Tramo 6 de la T-13 Vía de Ronda Este

La primera mitad del tramo discurre, por suelo urbano en el margen este mientras que en el margen oeste discurre por suelo rústico, mientras que la segunda mitad lo hace exclusivamente por suelo rústico. Todo el tramo posee la zona de **dominio público** actual de la vía, ya que el PGO no presenta ninguna modificación a la misma en este tramo.

El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** se traduce en lo siguiente:

- El tramo que discurre por suelo rústico calificándose los 30 metros desde la alineación viaria como suelo rústico de protección de infraestructura SRPI, garantizando la no edificabilidad de esta franja, cumpliendo con la línea de edificación establecida por la LCC.
- En el margen oeste las piezas edificables, la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** quedan determinadas por la disposición de **separación mínima a lindero frontal SMLF** y la **línea de disposición obligatoria (LDO)** garantizando en la franja de los 18 m la no edificabilidad de esta franja.

Este último tramo limita con las siguientes piezas definidas en el PGO: 0904_210904_7, clasificada como vivienda unifamiliar colectiva respectivamente, cumpliendo con las determinaciones comentadas en los párrafos anteriores.

Las actuaciones de mejora de carretera a lo largo de la misma se desarrollan mediante la gestiones asistemáticas 0904_5 y 0901_2 de tipo A-2. La primera está destinada a los ajustes en el trazado actual y su ejecución los deberá realizar el Gobierno de Canarias antes de finalizar el segundo cuatrienio según se recoge en la Programación del Plan. Para el segundo ámbito de gestión, 0901_2 su ejecución corre a cargo del Cabildo y deberá haberse ejecutado antes de la finalización del segundo cuatrienio.



1.9. Vía de Ronda Noroeste

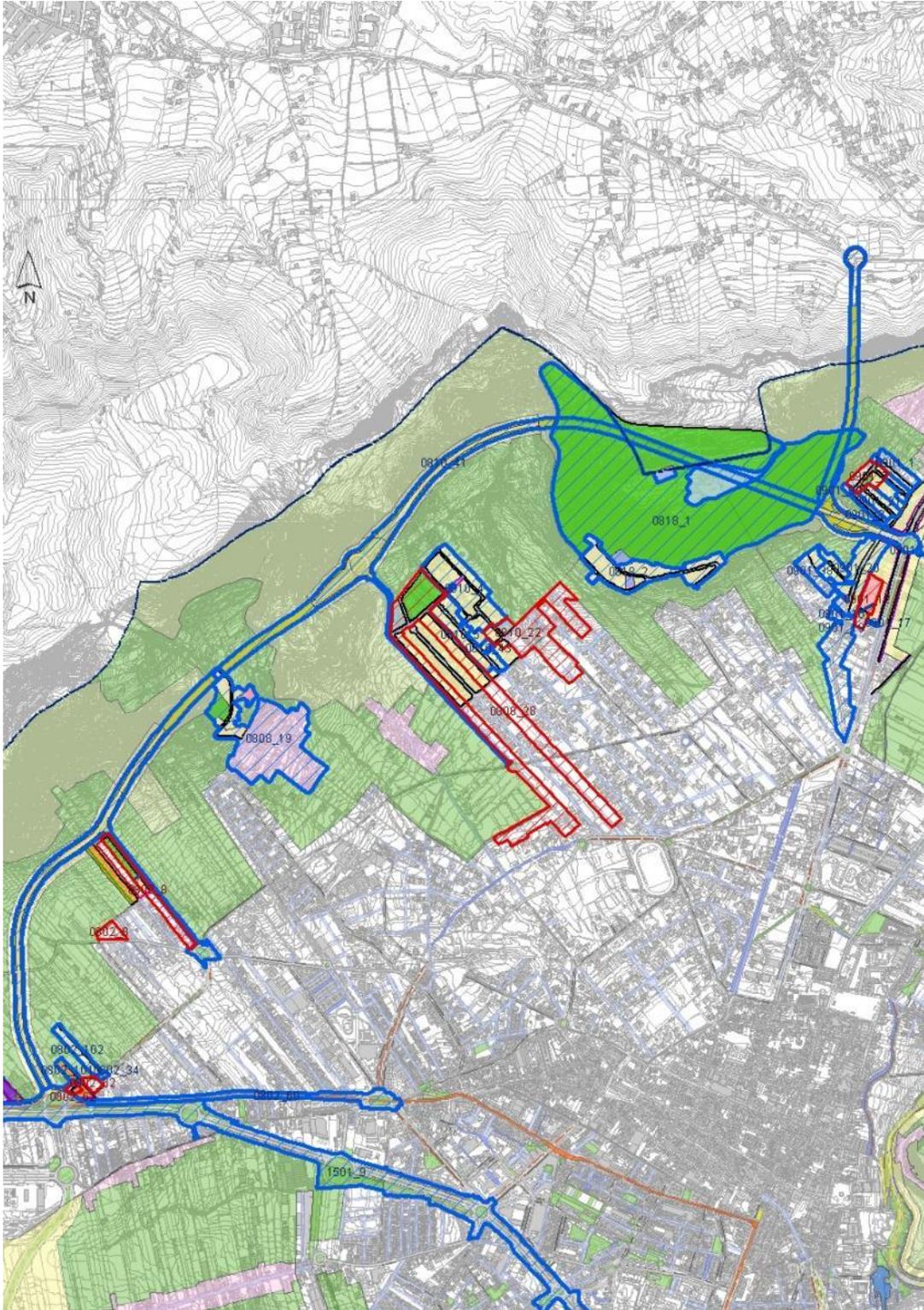


Figura 45: Planta General de la Vía de Ronda Noroeste

La Vía de Ronda Noroeste, de futura ejecución y prevista en el PTEOSVAM, que se iniciará en la glorieta sobre la Avenida República Argentina y continuará bordeando la Vega



Lagunera para luego girar hacia el sur y cruzando el Camino Tornero, finalizar en la ampliación del enlace actual del aeropuerto.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con algunos ajustes y propone su clasificación comocarretera de interés regional. Se propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Vía de Ronda Este hasta el eje Atalaya-Anillo Interior.
- b) Tramo 2: desde el eje Atalaya-Anillo Interior hasta el Camino Tornero.
- c) Tramo 3: desde el Camino Tornero hasta el enlace del aeropuerto.

La Vía de Ronda Noroeste, al ser de nueva creación, poseerá en toda su longitud un modelo de gestión asistemático 0810_41 del tipo A2 por lo que se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias y su ejecución deberá finalizar antes de la terminación del segundo cuatrienio tal y como se recoge en la programación del plan.

1.9.1. Tramo 1: desde la Vía de Ronda Este hasta el eje Atalaya-Anillo Interior

El primer tramo de la Vía de Ronda Noroeste, de 2.900 m comienza en la glorieta de intersección del Vía de Ronda Este con la Avenida República Argentina y, finaliza en la glorieta de intersección prevista en el sector San Lázaro-Tornero. En todo el tramo la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,5 m de ancho con arcenes exteriores de 3,50 m que, además de servir como elemento de seguridad vial, el PGO precisa bandas de vegetación en el extremo del arcén, mejorando la sección prevista en el PTEOSVAM. Salvo los primeros 200 m en el que se localizan los ramales de salida y entrada de forma directa entre la Variante de Tegueste con la Vía de Ronda Noroeste, en este arranque la Vía de Ronda Noroeste está conformada por 4 carriles, los dos centrales de doble dirección y los ramales de la Variante de Tegueste.

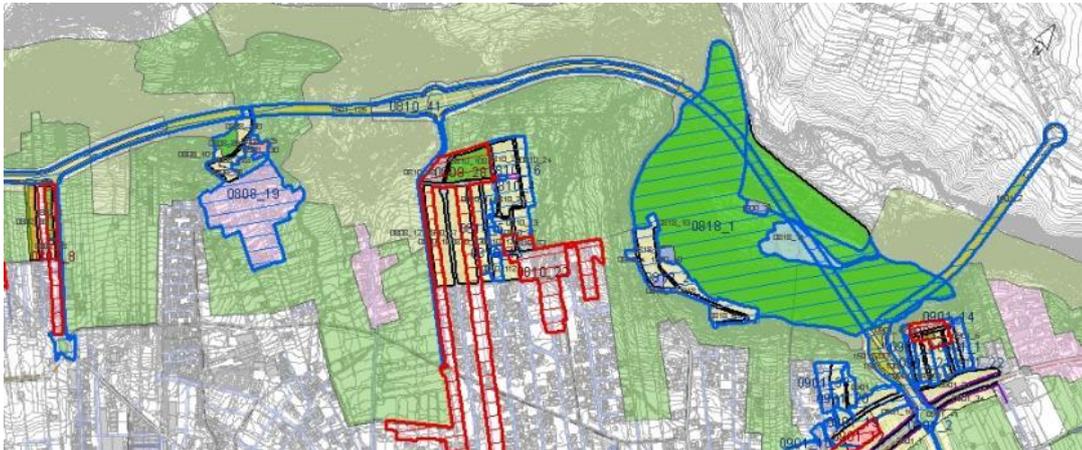


Figura 46: Tramo 1 de la Vía de Ronda Noroeste

En la parte central del tramo, a unos 1.900 m del inicio, se sitúa un enlace a distinto nivel que conecta la Vía de Ronda Noroeste con el viario urbano de los sectores Las Gavias-San Diego y Agüere.

El tramo comienza con el trazado de la vía al aire para pasar a trazado en túnel para atravesar la Montaña de la Mesa Mota (túnel de 800 m que comienza a unos 290 m del comienzo del tramo) y el Monte de San Diego (túnel de unos 730 m de longitud que comienza



unos 160 m después del enlace intermedio del tramo). La glorieta intermedia se localiza a distinto nivel de la Vía de Ronda Noroeste pasando por encima esta última.

La práctica totalidad del tramo discurre por terrenos rústicos salvo los primeros 100 m al comienzo del tramo y la parte del segundo túnel que discurre bajo el extremo noroeste del sector Las Gaviás-San Diego. Por lo tanto, el tramo completo de la vía está dotado en ambos márgenes de las correspondientes bandas de protección de 8 m como zona de **dominio público** y de 25m como *suelo rustico de protección de infraestructura SRPI*, salvaguardando la inedificabilidad de este tramo tal y como se indica para la **línea de edificación**, esta última exclusivamente para los tramos que discurre por terreno rústico.

Cuando la vía pasa por suelo urbano el límite exterior de la **banda de servidumbre**, coincidente con la **línea de la edificación**, queda definida por las determinaciones urbanísticas sobre las piezas adyacentes que fijan las **condiciones de disposición**. Estas se definen de forma gráfica mediante una *separación mínima*, que es la dimensión máxima compatible con las condiciones de disposición de las edificaciones existentes garantizando los 18 m. Los tramos que discurren en túnel lo hacen bajo las piezas 0818_10 y 0818_11, clasificada como espacio libre y equipamientos respectivamente.

Este primer tramo de la Vía de Ronda Noroeste discurre por el sistema de gestión 0810_41, clasificado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio según la programación del Plan General.

1.9.2. Tramo 2: desde el eje Atalaya-Anillo Interior hasta el Camino Tornero

El segundo tramo comienza en el enlace en T a nivel, final del primer tramo y finaliza en el paso superior (“cruce”), con el Camino Tornero. En este punto la vía de Ronda Noroeste se deprime permitiendo pasar el Camino Tornero a nivel de la urbanización. La vía continúa con las características del primer tramo; es decir, está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, de 3,50 m de anchura y arcenes exteriores de 3,50 m. Salvo en el tramo del enlace en T, en el que aparecen 3 carriles debido a la disposición de ramales de entrada y salida hacia el eje la Atalaya-Anillo Interior.



Figura 47: Tramo 2 de la Vía de Ronda Noroeste

Prácticamente la totalidad del tramo discurre por terrenos rústicos por lo que la vía está protegida por las correspondientes zonas de **dominio público** (8 m) aborde de la alineación viaria. Mientras que se dispone de una banda de 25 m a borde de la alineación viaria catego-



rizada como *suelo rustico de protección de infraestructura* (SRPI) garantizando la inedificabilidad cuando discurre por suelo rústico.

En la pieza 0802_80, la ***línea de edificación*** se ajusta al borde exterior del dominio público dado que la pieza se encuentra en suelo urbano consolidado y la pieza en dicho borde se encuentra actualmente edificada, quedando definida por la dimensión máxima compatible con las condiciones de disposición de las piezas existentes, en este caso mediante una ***línea de disposición obligatoria*** situada 15 m de la línea blanca del borde de calzada del tronco de la carretera.

Este segundo discurre por el sistema de gestión 0810_41, clasificado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de la programación del Plan General.

1.9.3. Tramo 3: desde el Camino Tornero hasta en el enlace nuevo del Aeropuerto

El tercer y último tramo, discurre desde el cruce con el Camino Tornero hasta la glorieta del enlace al aeropuerto, que se modifica de circular a ovalada para recoger de manera más fluida todos los tráficos de la zona.



Figura 48: Tramo 3 de la Vía de Ronda Noroeste

La vía, manteniendo un trazado similar al definido en el PTEOSVAM, está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura con aceras peatonales en los márgenes de la vía de 3,50 m.

El tramo, dotado de la correspondiente banda de protección de 8 m de anchura en ambos márgenes, que se corresponde con la zona de ***dominio público*** que establece la LCC para las carreteras de interés regional, está incluido dentro del sistema de gestión 0810_41, clasificado como A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de la programación del Plan General.

Este último tramo, en la mitad final de su recorrido, discurre por suelo rustico. Para estas últimas el PGO establece la correspondiente ***línea de edificación*** garantiza la inedificabilidad en los 25 m desde la calzada, mediante la clasificación de esta franja como SRPI.



1.10. Vía de Ronda Sur

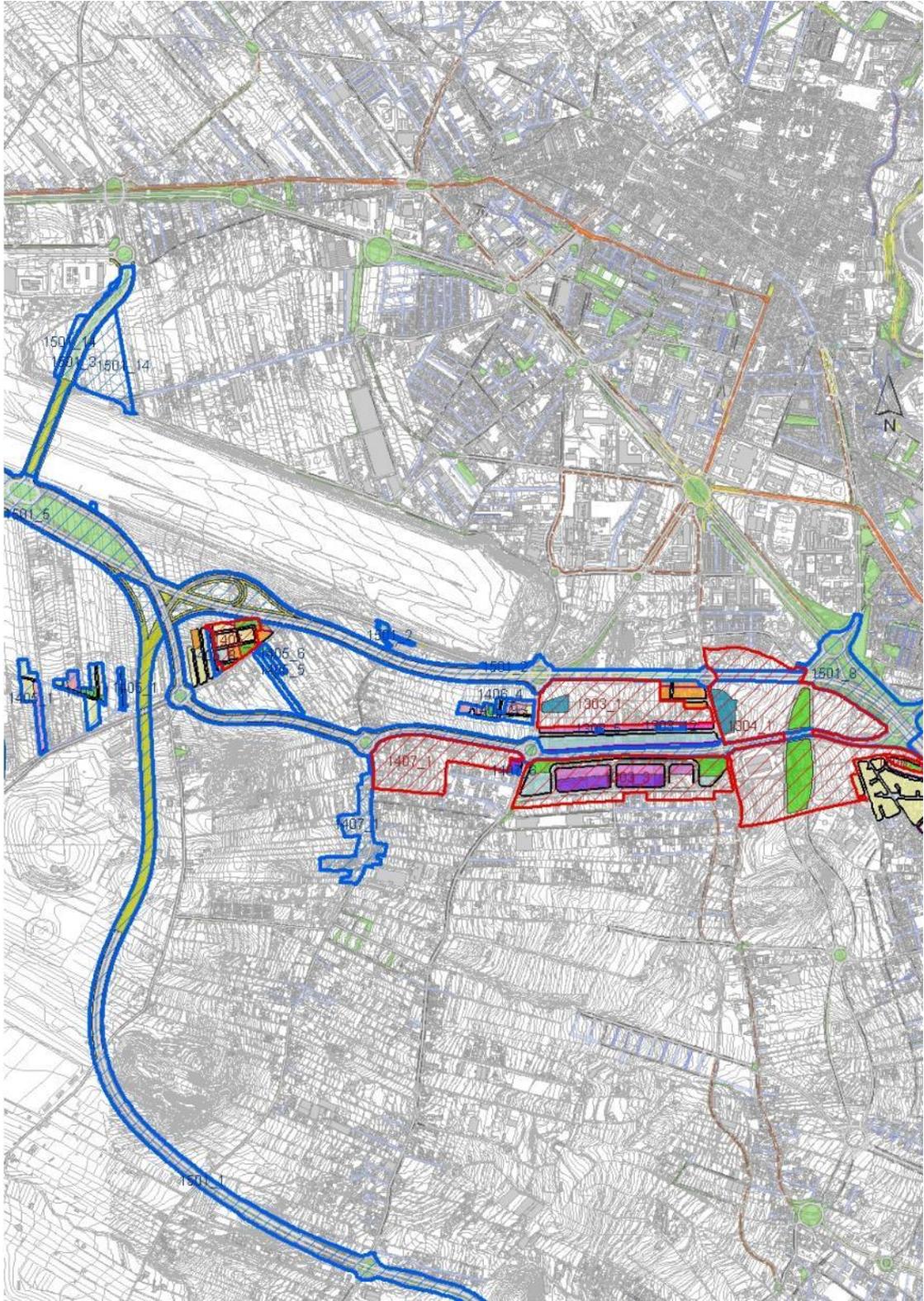


Figura 49: Planta General de la Vía de Ronda Sur



La Vía de Ronda Sur, también inexistente y prevista en el PTEOSVAM que, desde el enlace de San Lázaro, sigue en un primer tramo el actual acceso al aeropuerto para posteriormente atravesar en túnel la pista de vuelo, llegar al enlace con la variante de la TF-5 y, pasada ésta, girar en dirección este, cruzando la Carretera de la Esperanza (TF-24) y los caminos de El Medio, San Francisco de Paula, San Miguel de Geneto y San Bartolomé de Geneto, para finalizar en el enlace con la TF-5 donde da inicio la Vía de Ronda Este.

Este PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM con algunos ajustes y propone su clasificación comocarretera de interés insular. Se propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el enlace de acceso al aeropuerto hasta el cruce elevado sobre la variante de la TF-5.
- b) Tramo 2: desde el cruce elevado sobre la variante de la TF-5 hasta la intersección con la Carretera de la Esperanza (TF-24).
- c) Tramo 3: desde la intersección con la Carretera de la Esperanza (TF-24) hasta la intersección con el Camino del Medio.
- d) Tramo 4: desde la intersección con el Camino del Medio hasta la intersección con el Camino San Francisco de Paula.
- e) Tramo 5: desde la intersección con el Camino San Francisco de Paula hasta la conexión con la Vía de Ronda Este.

La Vía de Ronda Sur, al ser de nueva creación, poseerá en toda su longitud un modelo de gestión asistemático 1501_8 de tipo A2 por lo que se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Gobierno de Canarias.

1.10.1. Tramo 1: Desde el enlace al aeropuerto hasta el cruce sobre la Variante de la TF-5

El primer tramo, de unos 1.500 m de longitud, comienza en la mitad sur del enlace de accesos al aeropuerto y finaliza, una vez cruzado el recinto aeroportuario, en el punto de cruce, sin conexión, con la Variante de la TF-5. Inicialmente utiliza el trazado de acceso al aeropuerto, entre las dos glorietas actuales, para continuar por un trazado similar a la vía que actualmente bordea el límite aeroportuario hasta cruzar en túnel todo el campo de vuelos del aeropuerto y formar, al otro lado del recinto, una glorieta donde acceden los ramales de conexión con la TF-5 y el eje estructurante “Eje Medianías Altas” que prevé el PIOT. Desde esta glorieta gira hacia el este hasta el cruce elevado sobre la Variante de la TF-5.



Figura 50: Tramo 1 de la Vía de Ronda Sur



El tramo está formado por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada de ancho variable, con 1 m de anchura los primeros 130 m hasta llegar a la glorieta situada en el Camino de San Lázaro, y mediana de 15 m entre la glorieta de San Lázaro hasta el final de este tramo, con dos carriles de 3,50 m por calzada. En la parte que coincide con viario actual, están delimitadas por acera peatonal de 2 m de anchura, mientras que en el resto del tramo presentan arcenes exteriores de 4,50 m e interiores de 1.

En la parte del tramo en la que coincide con viario actual, el dominio público y la zona de servidumbre se corresponderá con el actual, mientras que donde el viario es de nueva construcción está delimitado por la correspondiente franja de 3 m de **dominio público** y de 12 m de SRPI garantizando la **línea de edificación** según lo establecido en la LCC. Esto se puede comprobar en la pieza 0701_2, clasificada como residencial unifamiliar.

Este tramo discurre dentro del ámbito de gestión asistemática 1501_3 de tipo A-2 (tramo comprendido entre la glorieta del Aeropuerto y el futuro enlace que une la Vía de Ronda Sur con la Variante de la TF-5, en congruencia con la clasificación de la carretera, su ejecución la deberá realizar el Cabildo de Tenerife antes de la finalización del segundo cuatrienio según la programación del plan. El tramo que discurre desde el enlace anterior hasta la futura glorieta situada en la Carretera de la Esperanza se gestiona con el ámbito asistemático 1501_8 de tipo A-2, su ejecución la deberá realizar el Cabildo antes de la finalización del segundo cuatrienio.

1.10.2. Tramo 2: Desde el cruce elevado sobre la variante de la TF-5 hasta la intersección con la Carretera de la Esperanza (TF-24)

El segundo tramo, de unos 410 m, comienza en el punto de cruce elevado sobre la Variante de la TF-5 y finaliza en la glorieta de intersección, a nivel, con la Carretera de la Esperanza (TF-24). En la mitad del tramo se produce el cruce inferior entre la Vía de Ronda Sur y los ramales de conexión de la Vía Exterior con la Variante de la TF-5.



Figura 51: Tramo 2 de la Vía de Ronda Sur

Manteniendo el trazado previsto en el PTEOSVAM, el tramo está formado por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada de 1 m de anchura, con dos carriles de 3,50 m por calzada, arcenes exteriores de 4,50 m e interiores de 1m.

La totalidad del segundo tramo discurre por terrenos rústicos por lo que el nuevo viario está dotado de los elementos de protección que establece la LCC: zona de **dominio público** de 3 m y de **suelo rustico de protección de infraestructura** (SRPI) de ancho 12 m garantizando la **línea de edificación**.



1.10.3. Tramo 3: Desde la intersección con la Carretera de La Esperanza (TF-24) hasta la intersección con el Camino del Medio

El tercer tramo, de unos 650 m, comienza en la intersección con la carretera TF-24 y finaliza en la intersección, mediante glorieta a nivel, con el Camino del Medio, manteniendo las características y dimensiones de los elementos de la vía definidos en el segundo tramo.

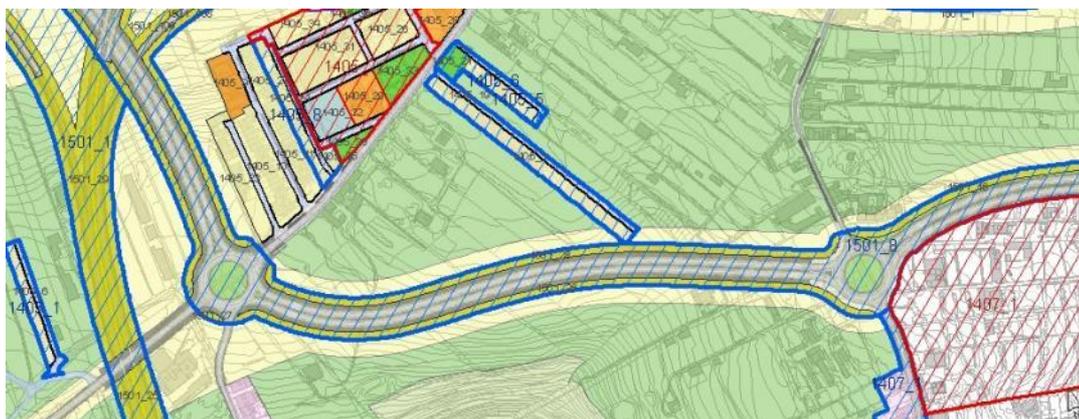


Figura 52: Tramo 3 de la Vía de Ronda Sur

Sin embargo, al contrario de lo previsto en la intersección con la TF-24, en la glorieta de intersección con el Camino del Medio se sustituyen los arcenes exteriores por aceras peatonales para favorecer la movilidad peatonal de los sectores próximos del cuarto tramo.

La totalidad del segundo tramo discurre por terrenos rústicos y suelo urbanizable no sectorizado, por lo que el nuevo viario está dotado de los elementos de protección que establece la LCC: zona de **dominio público** de 3 m yde **suelo rustico de protección de infraestructura** (SRPI) de 12 m garantizando la **línea de edificación**.

1.10.4. Tramo 4: Desde la intersección con el Camino del Medio hasta la intersección con el Camino San Francisco de Paula

El cuatro tramo se inicia en la glorieta de intersección con el Camino del Medio y finaliza en la correspondiente, también a nivel, al Camino San Francisco de Paula, manteniendo los elementos funcionales de la vía definidos con anterioridad. También se mantiene, en la glorieta de intersección con el Camino San Francisco de Paula, la sustitución de los arcenes exteriores por aceras. Una vez sobrepasada la primera glorieta, a unos 35 m de ella, de la calzada sur nace una vía de acceso al entramado urbano de la zona. Este tramo delimita al norte con suelo rustico de protección agraria mientras que los terrenos al sur se desarrollan en suelo urbanizable sectorizado no ordenado, remitido al Plan Parcial Los Baldíos.

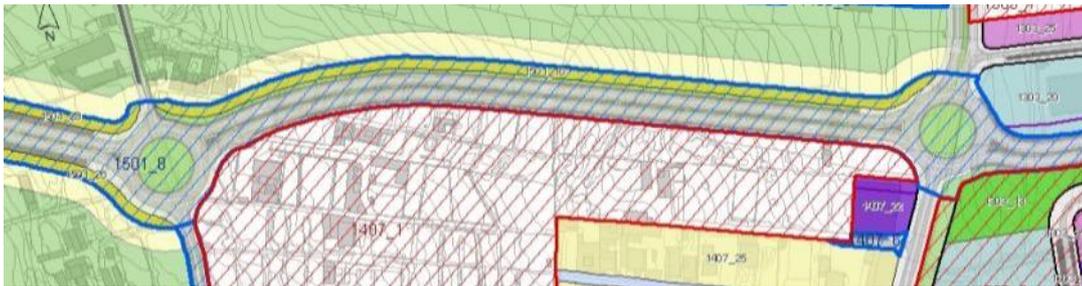


Figura 53: Tramo 1 de la Vía de Ronda Sur

Esta vía de nuevo trazado posee las dos franjas de protección como **dominio público** de 3 m de ancho para las dos calzadas, mientras que el *suelo rustico de protección de infraestructura* de 12 m únicamente se define para la calzada norte que es la situada en suelorrústico, mientras que al sur el plan parcial deberá cumplir los condicionantes establecidos por la ley para las carreteras de interés insular.

1.10.5. Tramo 5: Desde la intersección con el Camino San Francisco de Paula hasta la conexión con la Vía de Ronda Este

El quinto y último tramo, de unos 1.200 m, comienza en la glorieta de intersección con el Camino San Francisco de Paula y finaliza en el enlace inferior de la TF-5 donde comienza en la actualidad la Vía de Ronda. En la totalidad del tramo se mantienen las características de la vía definidas para los anteriores tramos.



Figura 54: Tramo 1 de la Vía de Ronda Sur

Comienza el tramo con el viario en superficie y, a unos 390 m nacen dos ramales que dan accesos a la glorieta elevada sobre la Vía de Ronda de intersección con el Camino San Miguel de Geneto. Desde ésta se mantiene el tronco de la Vía de Ronda a una cota inferior que los dos ramales que continúan para conectar también con el nuevo eje “Eje Central Geneto” mediante una glorieta elevada ovalada. Desde esta última, el ramal correspondiente a la calzada sur continúa para conectar con la Urbanización Guajara mientras que el correspondiente a la calzada norte se conecta a ésta antes de finalizar el tramo. Las dos calzadas del tramo están dotadas de las correspondientes franjas de protección de **dominio público** de 3 m de anchura. Estas, en el tramo comprendido entre la intersección con San Miguel de Ge-

neto y el Eje Central de Geneto se sobreponen con los ramales por lo que no producen afectación alguna a las piezas definidas por el PGO.

Este tramo discurre por suelo urbano y urbanizable. El tramo comprendido entre las glorietas de San Francisco de Paula y de San Miguel de Geneto discurre por suelo urbano, al norte suelo urbano consolidado y al sur de la vía por suelo urbano no consolidado. Al este, el tramo comprendido entre la glorieta de San Miguel de Geneto y la glorieta bajo la TF-5 discurre por suelo urbanizable sectorizado no ordenado, cuyo desarrollo se remite al Plan Parcial Geneto Norte.

El límite exterior de la **banda de servidumbre** coincidente con la **línea de edificación**, queda definido por las determinaciones urbanísticas sobre las piezas adyacentes que fijan las condiciones de disposición, *separación mínima a lindero frontal* SMLF, la cual se describe de forma gráfica en las piezas del norte del viario y que se encuentra a 12 m del borde de la calzada. La pieza 1303_20, clasificada como equipamiento de servicios comunitarios y que dentro de sus determinaciones de la pieza recoge una *separación mínima a lindero frontal* (SMLF) gráfica de modo que cumple con los 12 m del borde de la calzada.

Mientras que en la pieza 1303_13 clasificada como espacio libre posee una disposición de *separación mínima a lindero frontal de 5 m*. Las piezas 1304_23, 1304_25 de uso parque urbano garantizaran la **línea de edificación** mediante la inedificabilidad de la franja de 12 m adyacente a la vía.

Las piezas edificables que se recojan dentro del plan parcial deberán cumplir los condicionantes establecidos por la ley para las carreteras de interés insular.

Este tramo al igual que los 3 tramos anteriores la vía se gestiona mediante el ámbito asistemático 1501_8 de tipo A-2 y su ejecución según su clasificación corresponde al Cabildo, la cual debe estar finalizada antes de la finalización del segundo cuatrienio.



1.11. Carretera de la Esperanza TF-24

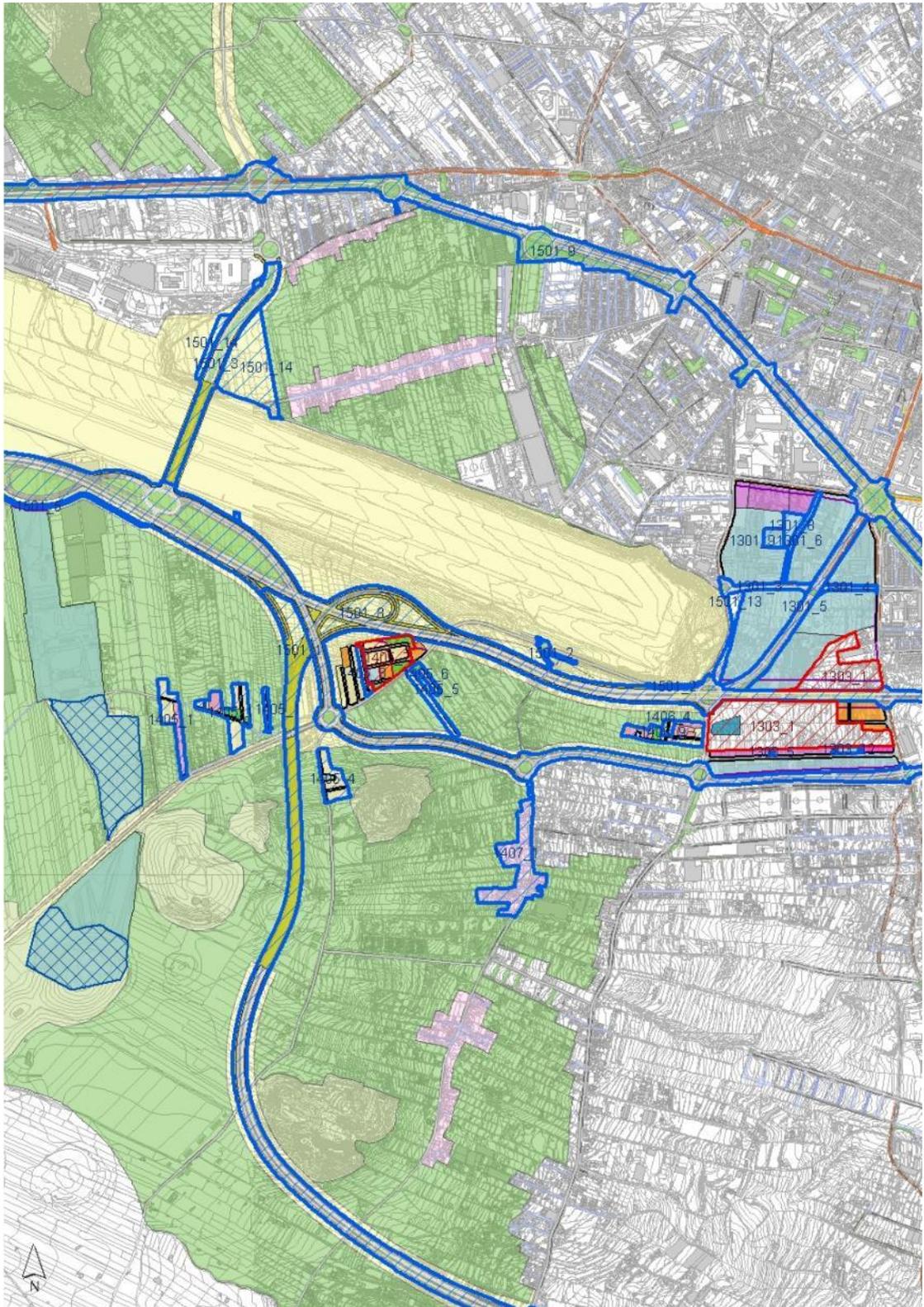


Figura 55: Planta General de la TF-24 Carretera de la Esperanza

La Carretera de La Esperanza (TF-24), en la actualidad, tiene su inicio en la glorieta de Padre Anchieta y acaba en el límite municipal con El Rosario.



Este PGO propone que se desclasifique el primer tramo entre Padre Anchieta y el futuro enlace con la Vía de Ronda Sur (a la altura del Camino de la Mina). Esto se produce dado que ejecutados la Ronda Sur y la Variante de la TF-5, el viario formaría parte de la red de comunicación interna dentro de la trama urbana, mientras que para el cuarto y último tramo se mantienen las características actuales con la clasificación de carretera convencional de interés insular.

Se propone su división en los siguientes tramos:

- Tramo 1: desde el enlace de Padre Anchieta hasta la intersección con la Variante de la TF-5.
- Tramo 2: desde la intersección con la Variante de la TF-5 hasta el paso superior sobre la Variante de la TF-5.
- Tramo 3: desde el paso superior sobre la Variante de la TF-5 hasta la intersección con la Vía de Ronda Sur.
- Tramo 4: desde la intersección con la Vía de Ronda Sur hasta el Límite Municipal del Rosario.

1.11.1. Tramo 1: Desde el enlace de Padre Anchieta hasta la intersección con la Variante de la TF-5

Este primer tramo, de unos 750 m de longitud, forma parte del trazado que se propone desclasificar y comienza en el enlace de Padre Anchieta y finaliza en la intersección con la Variante de la TF-5, utilizando el trazado actual de la Carretera TF-24. En tanto que es un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del *dominio público, zona de servidumbre* y la *línea de edificación*. Dado que cambia su carácter de carretera insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.



Figura 56: Tramo 1 de la TF-24 Carretera de la Esperanza

Está formado por una vía de dos calzadas, una por sentido de circulación, dotadas de dos carriles de 3,50 metros cada una, con acera peatonal de 7,00 metros para el margen este y 3,50 metros para el oeste. La separación de calzadas se realiza mediante mediana ajardinada de 3,00 metros de anchura.

Hacia la mitad del tramo se prevé la construcción de una glorieta a nivel para conectar con el Campus de Guajara y con el viario urbano del sector Coromoto Sur. Hasta esta intersección, la vía presenta en ambos márgenes carriles bici en las aceras. Además, en la calzada situada al este el carril derecho se transforma como carril bus.



La transformación de carretera a vía urbana se gestionará mediante el ámbito asistemático 1301_5 del tipo A-2y su transformación como calle urbana la deberá realizar el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio. Dicha transformación queda condicionada a la ejecución de la Ronda Sur y de la Variante de la TF-5 dado que hasta que estas vías no estén ejecutadas la Carretera de la esperanza seguirá recogiendo tráfico de paso y no locales.

1.11.2. Tramo 2: Desde la intersección con la Variante de la TF-5 hasta el paso superior sobre la Variante de la TF-5

Este segundo tramo, también comprendido dentro del tramo que se pretende desclasificar, comienza realmente a unos 40 m al norte de la intersección con la Variante de la TF-5 en el Camino San Francisco de Paula y utiliza el trazado actual de la conexión de dicho camino con el trazado actual de la Carretera TF-24. Con este nuevo trazado urbano se pretende mantener la conexión con el Camino del Medio y sus sectores asociados, y con el sector Carretera de la Esperanza los cuales, una vez construidas tanto la Vía de Ronda Sur como la Variante de la TF-5 perderían su conectividad actual.

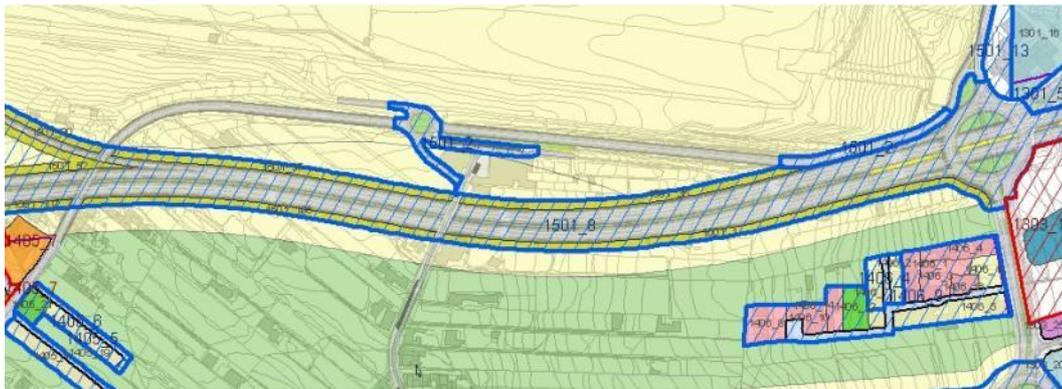


Figura 57: Tramo 2 de la TF-24 Carretera de la Esperanza

Este tramo está formado por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, de 3,50 m de anchura con arcenes exteriores de 1,50 m. A unos 575 m del comienzo del tramo se sitúa la glorieta a nivel que sirve de intersección con el Camino del Medio y con el Camino del Matadero (carretera que discurre paralela al vallado sur del aeropuerto), aproximadamente en la posición actual de dicha intersección.

Al igual que el tramo anterior dado que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del *dominio público*, *zona de servidumbre* y la *línea de edificación*, puesto que cambia su carácter de carretera insular a vía urbana.

La futura conexión de la Carretera de la Esperanza con San Francisco de Paula se realizará mediante la gestión asistemática 1501_8 de tipo A-2 y su ejecución le realizará el gobierno de Canarias. Sin embargo la glorieta con el Camino del Medio se realizará mediante la gestión asistemática 1501_2 de tipo A-2 y su ejecución la deberá realizar el Ayuntamiento antes de la finalización del segundo cuatrienio tal y como se recoge en la programación del plan.



1.11.3. Tramo 3: Desde el paso superior sobre la Variante de la TF-5 hasta la intersección con la Vía de Ronda Sur

El tercer tramo, nuevamente formando parte del tramo desclasificado de la TF-24, por lo que no es necesario el cumplimiento del *dominio público*, *zona de servidumbre* y la *línea de edificación*

Discurre desde el paso elevado sobre la Variante de la TF-5 hasta la glorieta de intersección de la Vía de Ronda Sur con la Carretera de La Esperanza. Durante los 445 m de longitud utiliza el trazado y la superficie de ocupación actual de la TF-24, y mantiene las características definidas en el tramo anterior.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.



Figura 58: Tramo 3 de la TF-24 Carretera de la Esperanza

1.11.4. Tramo 4: Desde la intersección con la Vía de Ronda Sur hasta el límite municipal del Rosario

Este cuarto y último tramo, coincidente con el tramo que mantiene su clasificación, comienza en la intersección con la Vía de Ronda Sur y finaliza en el límite municipal del Rosario.



Figura 59: Tramo 4 de la TF-24 Carretera de la Esperanza

Durante los 1.800 m de longitud del tramo, la carretera está formada por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de ancho y con arcenes exteriores de 1,75 m de ancho.

Dado que se trata de un tramo de una vía en el que el PGO no produce modificación alguna, el *domino público* coincide con el actual. Las nuevas actuaciones que se realicen adosadas a dicha vía cumplirán con la *línea de edificación* coincidente con el borde exterior de la *zona de servidumbre*. Como se puede observar la única pieza que se ve afectada por las disposiciones de la carretera es la pieza 1405_16 con uso residencial vivienda unifamiliar agrupada se dispone una *separación mínima a lindero frontal* (SMLF) de manera gráfica garantizando la *línea de edificación* situada a 12 m medido desde la calzada.

Al igual que el tramo anterior sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.



1.12. Carretera a Tejina TF-13b

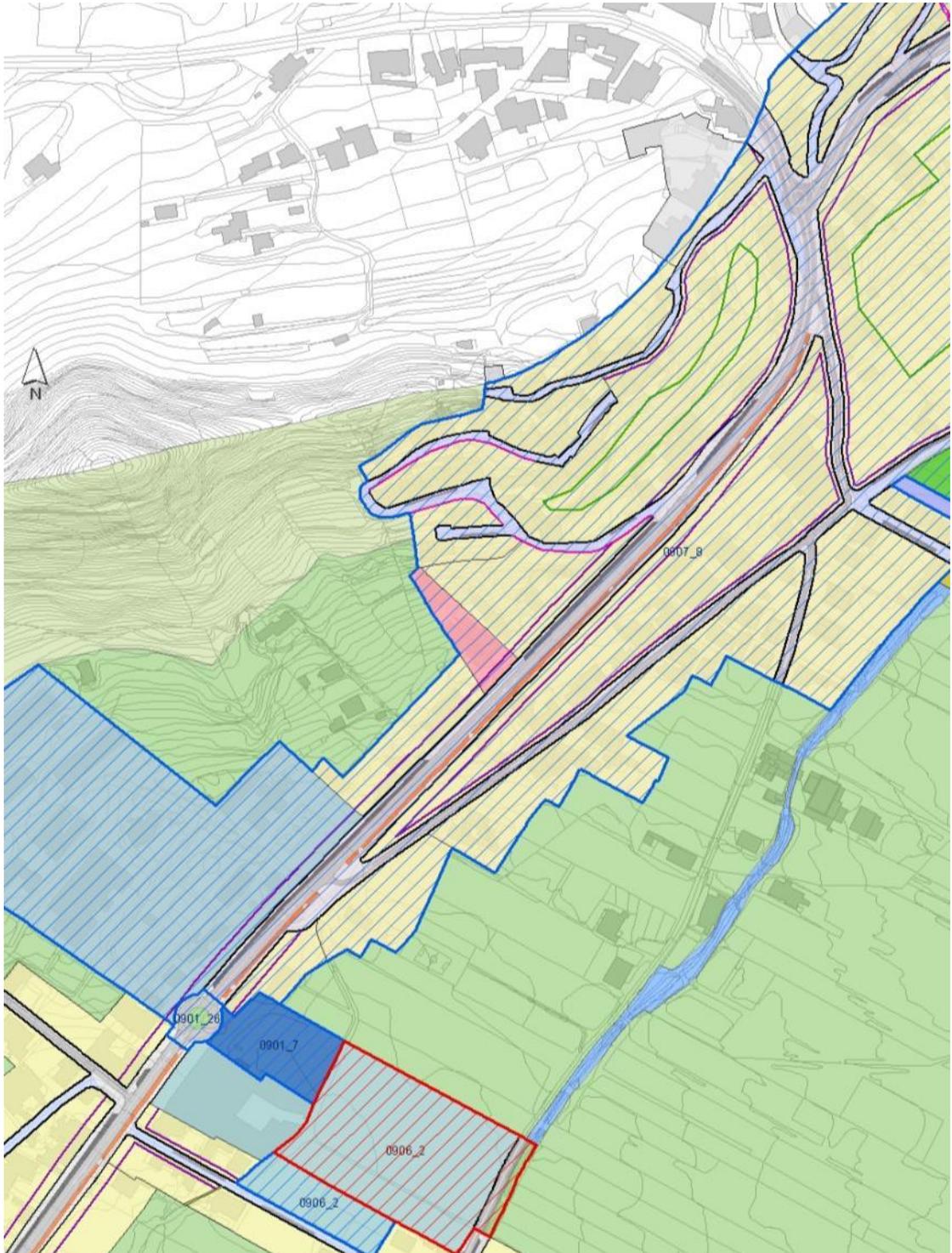


Figura 60: Planta General de la TF-13b Carretera a Tejina

La Carretera a Tejina (TF-13b) discurre entre la glorieta de la Vía de Ronda Este con la Avenida de la República Argentina hasta Las Canteras, donde se desvía hacia el Oeste entrando en el término municipal de Tegueste.



Este PGO mejora sus condiciones dimensionales y propone que se clasifique como carretera convencional de interés insular. Se propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Avenida República Argentina al Camino Viejo de las Mercedes.
- b) Tramo 2: desde el Camino Viejo de las Mercedes al límite municipal de Tegueste.

1.12.1. Tramo 1: Desde la Avenida República Argentina al Camino Viejo de las Mercedes

Este primer tramo de unos 320 m comienza en la glorieta de intersección de la Vía de Ronda Este con la Avenida República Argentina y utiliza el trazado actual de la vía con aumento de la superficie ocupada. Por lo tanto, la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura, aceras en ambos márgenes de 2,50 m de anchura y, como continuación del previsto en el caso de La Laguna, carril bici de 2,20 m de ancho junto a la acera este de la vía. También en el margen oeste de la vía de este primer tramo se prevé zonas de estacionamiento en línea de vehículos de 2,50 m de anchura.



Figura 61: Tramo 1 de la TF-13b Carretera a Tejina

El **dominio público** ya que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

En cumplimiento de las disposiciones legales relativas a **línea de edificación y banda de servidumbre** al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como urbano, se define en las piezas (0901_40, 0901_34, 0901_41, 0906_2, 0906_3, 0901_21 y 0901_9 con uso residencial unifamiliar mediante una **separación mínima** al lidero frontal de manera gráfica, garantizando los 12 m.

Las piezas 0901_22 y 0901_49 clasificada como infraestructura de transporte y equipamiento comunitario, recoge dentro de sus determinaciones una **separación mínima a lindero frontal** (SMLF) 5 garantizando la zona de servidumbre. Mientras que para la pieza 0903_17, con uso defensa se dispone una (SMLF) grafica.

Las actuaciones a realizar en esta vía se reducen a crear una rotonda delante de la infraestructura de transporte que se gestionará mediante un ámbito asistemático 0901_26 de tipo A-2, dicha ejecución la deberá realizar el Cabildo antes de finalizar el segundo cuatrienio tal y como se recoge en la programación del plan.



1.12.2. Tramo 2: Desde el Camino Viejo de las Mercedes al límite municipal de Tegueste

El segundo tramo, de unos 770 m de longitud, partiendo del final del tramo anterior, finaliza en el límite municipal de Tegueste y utiliza el trazado actual de la carretera con un aumento de la superficie de ocupación. Este tramo presenta las características geométricas del tramo anterior, incluyendo el carril bici del margen este de la vía hasta la glorieta de intersección con la Carretera TF-12.

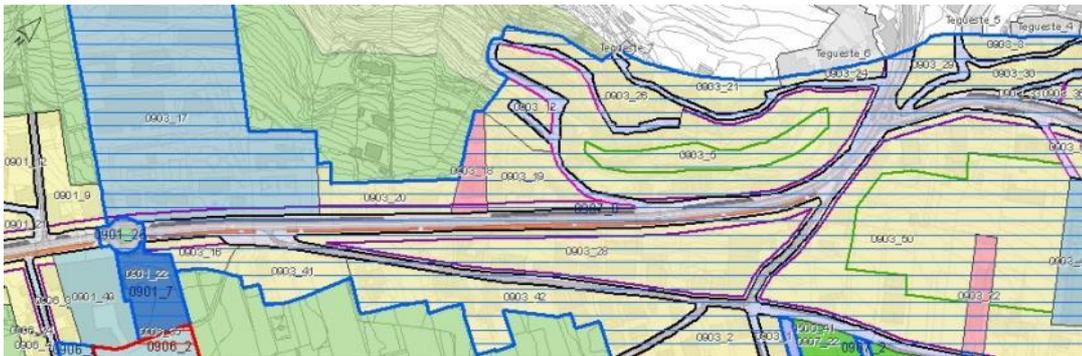


Figura 62: Tramo 2 de la TF-13b Carretera a Tejina

Al igual que en el tramo anterior el **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

El margen este de la vía limita con las piezas 0903_16, 0903_41, 0903_28, 0903_50 y 0903_29, clasificadas como residencial unifamiliar. En el margen oeste, las piezas limítrofes con la vía son las 0903_17, con uso defensa, y 0903_20, 0903_19, 0903_5 y 0903_24 clasificadas como residencial unifamiliar, y 0903_18, como residencial unifamiliar agrupada.

En cumplimiento de las disposiciones legales relativas a **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como urbano, definiéndose en las piezas edificables mediante una **separación mínima al lidero frontal (SMLF)** gráfica en todas las piezas, respetando la separación de 12 m respecto a la línea blanca de la carretera.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.13. Conexión desde la Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste

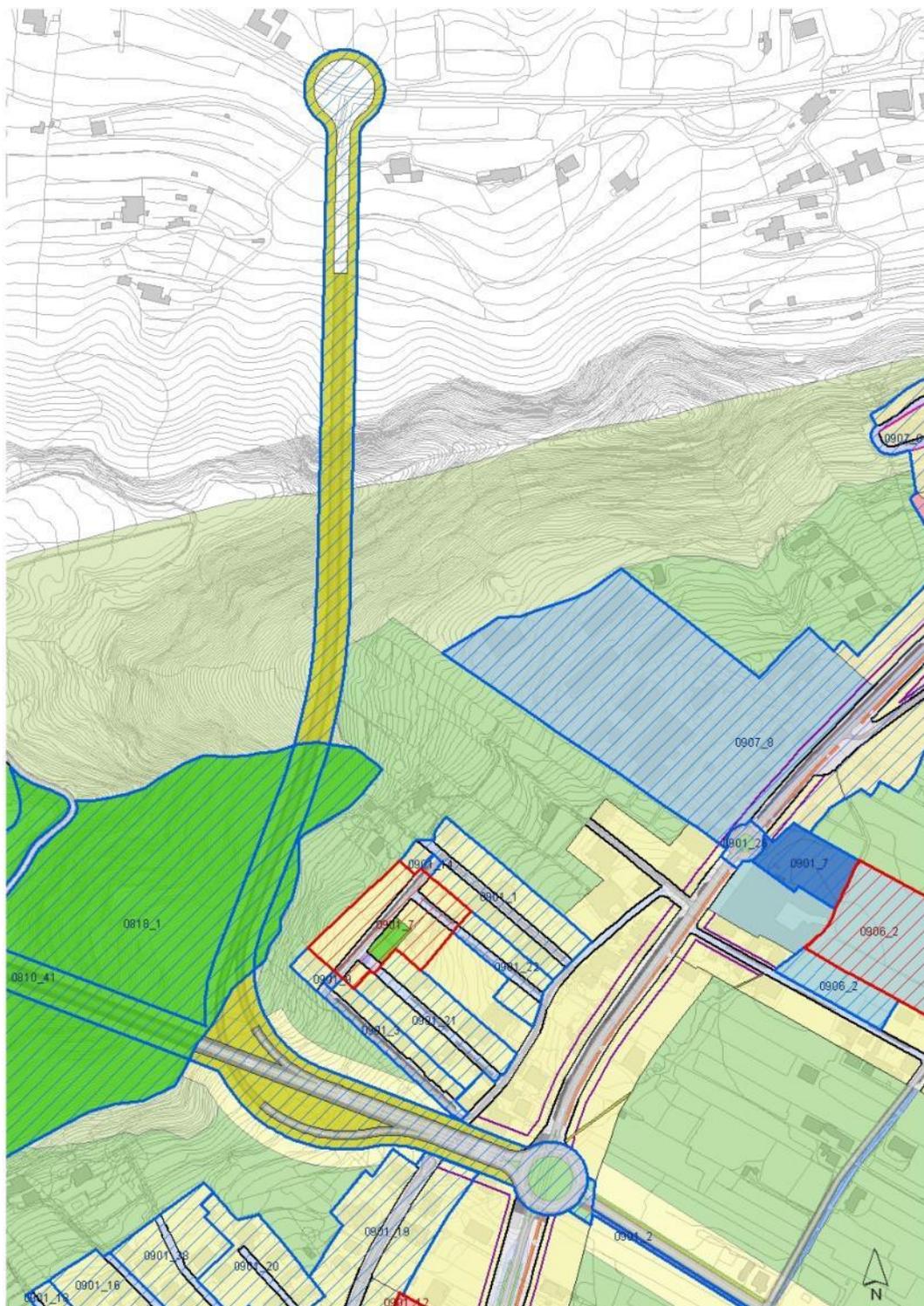


Figura 63: Planta General de la Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste

La Conexión de la Vía de Ronda Noroeste con Tegueste, de futura ejecución y prevista en el PTEOSVAM, arranca mediante ramales de salida e incorporación próxima a la glorieta existente en la intersección de la Avenida República Argentina y la Carretera Vía de Ronda



existente, conectando con la TF-13 en el Municipio de Tegueste, a la altura de Pedro Álvarez.

El presente PGO recoge las características dimensionales y de diseño del PTEOSVAM, con algunos ajustes. A efectos de la Ley de Carreteras, se propone que este viario este considerado íntegramente como **Carretera de Interés Regional**. Para el Presente Plan General de Ordenación, esta vía no será dividida en tramos.

1.13.1. Tramo Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste.

El único tramo del presente viario, consta de una longitud aproximada de 950 m, comienza próximo a la glorieta existente en la intersección de la Avenida República Argentina y la Carretera Vía de Ronda existente, y utilizando un trazado similar al previsto en el PTEOSVAM, finaliza en la glorieta de intersección prevista con la TF-13, a la altura de Pedro Álvarez. En todo el tramo la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación de 3,5 metros de ancho, con arcenes exteriores de 2,0 metros, destinados a servir como elemento de seguridad vial.



Figura 64: Tramo 1 de la Vía de Ronda Noroeste hacia Tegueste

Los ramales de incorporación a la Vía de Ronda Noroeste comienza como vía al aire, luego en túnel para atravesar la Cumbre El Rincón (370 metros aproximadamente, situado a unos 100 metros aproximadamente del comienzo del tramo), y finaliza en el término municipal de Tegueste, con trazado de vía al aire de 130 metros.

La totalidad del tramo situado dentro de los límites municipales discurre por suelos rústicos. Al tratarse de un viario de nuevo trazado, el **dominio público** se definirá como dos franjas adyacentes a la correspondiente alineación viaria, con un ancho de 3,00 metros, que según lo indicado en las determinaciones urbanísticas, serán calificadas como **espacios libres de protección**.

Al tratarse de un viario de nueva ejecución, la determinación de la **línea de edificación** se materializará en la categorización de una franja de terreno categorizado como **suelo rústico de protección de infraestructuras**, que según ha sido definida anteriormente, se ha fijado coincidente con la línea de edificación derivada de la normativa legal, que en el caso de las vías rápidas se deberá disponer a una distancia de 25 metros desde el borde de la calzada.

Esta carretera, al tratarse de un viario de nueva creación, se incluye en toda su extensión un recinto de gestión A2 (el 0810_41), correspondiendo la obtención de suelo (expropiación) y la ejecución material al Gobierno de Canarias.



1.14. Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo (TF-13c)

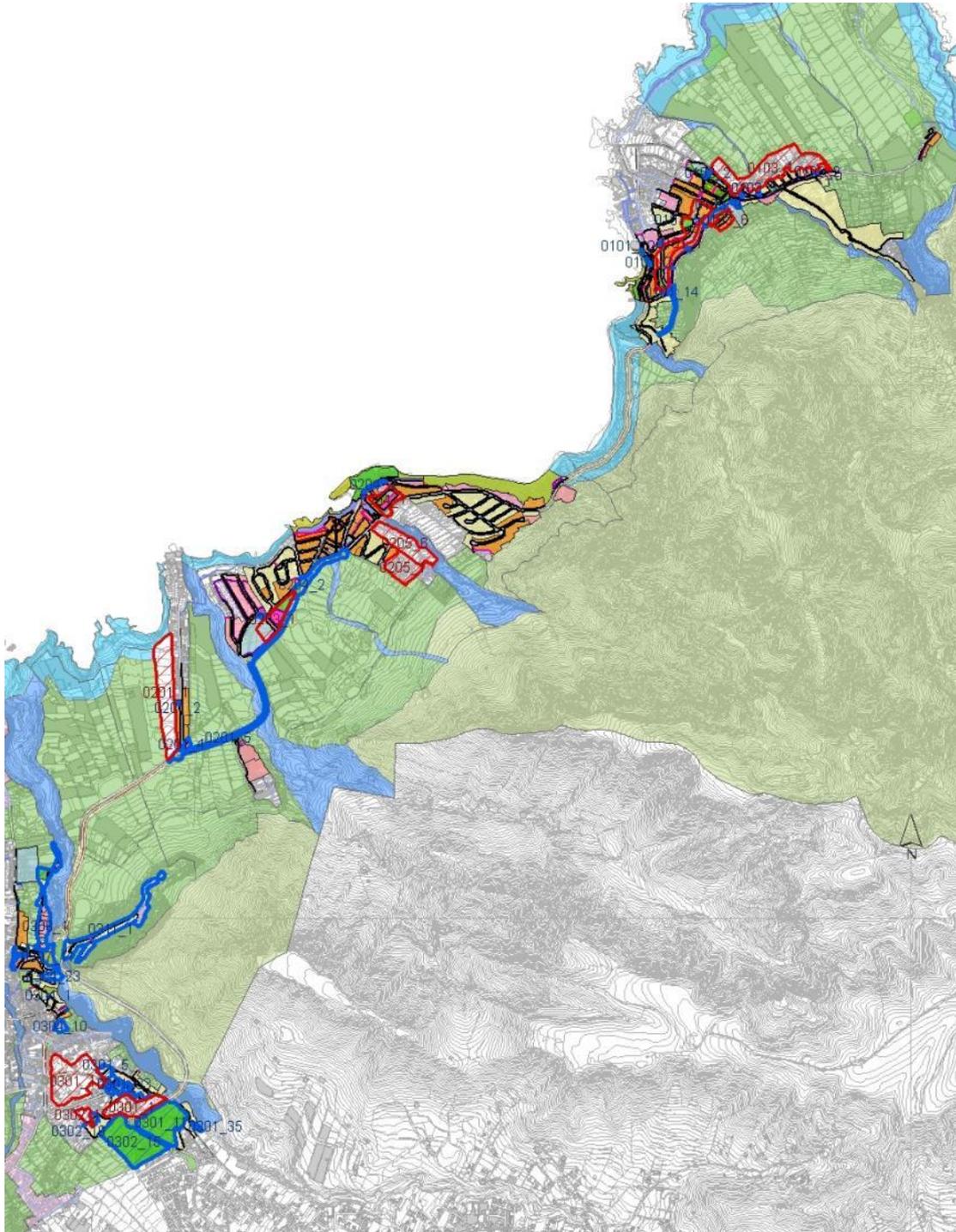


Figura 65: Planta General de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

Se trata de la actual carretera entre Tejina y La Punta del Hidalgo, que nace en el límite municipal de Tegueste, llega a la glorieta de conexión con la variante este de Tejina y sigue por el viejo trazado hasta finalizar en el núcleo de la Punta.



En el modelo de ordenación estructural del PGO, este eje tiene la consideración de *via-rio territorial de nivel 1*. A efectos de la Ley de Carreteras, este PGO recoge las características dimensionales con puntuales actuaciones de mejora de su funcionalidad, y propone que se clasifique como **Carretera Convencional de Interés Insular** hasta el inicio del núcleo urbano de la Punta del Hidalgo, desde ahí hasta el final del actual trazado, este PGO propone que se desclasifique.

Para el presente PGO, la vía se puede dividir en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el límite de Tegueste a la glorieta de conexión con la Variante Este de Tejina.
- b) Tramo 2: desde la glorieta de conexión con la Variante Este de Tejina hasta el núcleo de Lagunamar
- c) Tramo 3: desde la glorieta de Lagunamar hasta la nueva glorieta situada en la Avenida de los Pescadores en Bajamar.
- d) Tramo 4: desde la glorieta en la Avenida de los Pescadores hasta la final del núcleo de Bajamar
- e) Tramo 5: desde la salida de Bajamar hasta la entrada de La Punta del Hidalgo.
- f) Tramo 6: desde la entrada en el núcleo de La Punta del Hidalgo hasta la nueva glorieta situada a la altura de la Calle Océano Atlántico
- g) Tramo 7: desde la glorieta situada en la Calle Océano Atlántico hasta la finalización de la Carretera General Punta del Hidalgo

1.14.1. Tramo 1: Desde el límite de Tegueste hasta la glorieta de conexión con la Variante Este de Tejina

Coincide con el tramo actual de la TF-13 y se desarrolla por suelo rustico de protección agraria. En la ordenación del PGO se configura con una calzada de 7 m de doble sentido con carriles de 3,50 m, sin aparcamiento y arcenes en sus extremos de ancho variable.



Figura 66: Tramo 1 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

El *dominio público* en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, al tratarse de una carretera existente.

El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la *línea de edificación* coincide con el borde exterior de la *zona de servidumbre* al ser una carretera existente que dis-



curre por suelo clasificado comorústico, se define en las piezas (0301_48 y 0302_12), con uso espacio libre, mediante una *separación mínima* al lidero frontal de 5 m.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.14.2. Tramo 2: Desde la glorieta de conexión con la Variante Este de Tejina hasta el núcleo de Lagunamar

Este tramo coincide con el actual de la Variante de la TF-13 y continua por el trazado antiguo hasta el núcleo de Lagunamar.

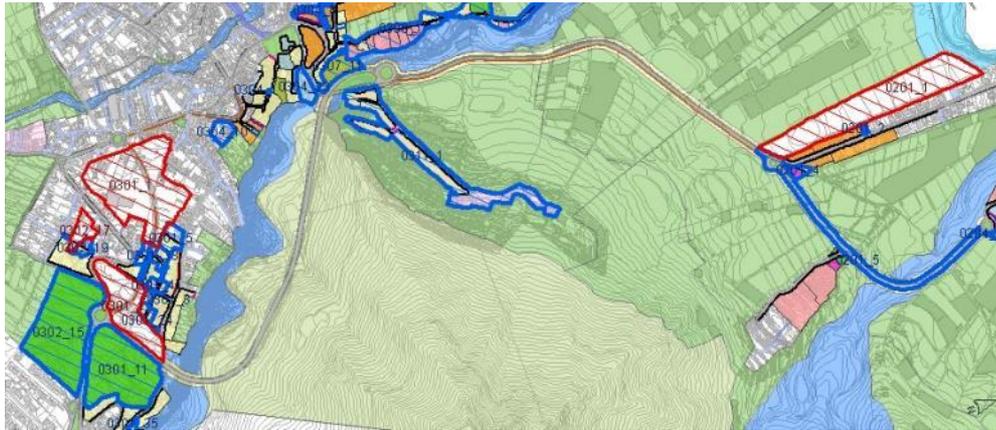


Figura 67: Tramo 2 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

En los primeros 180 m, este tramo categorizado como suelo urbanizable sectorizado no ordenado se configura con una calzada de 10,50 m con dos carriles sentido subida (de los cuales uno de ellos desaparece antes de llegar a la glorieta existente) y un carril sentido bajada con un ancho de carril de 3,50 m, sin aparcamiento y arcenes de ancho 1,50 m. El **dominio público**, en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, al tratarse de una carretera existente. El cumplimiento de las disposiciones legales de carreteras, **zona de servidumbre** y **línea límite de edificación**, las tendrá que asumir el Plan Parcial “La Asomada” cuando se desarrolle.

En los siguientes 950 m, este tramo discurre por suelo rústico de protección paisajística. Dicho tramo discurre por Espacio Natural Protegido *Parque Rural de Anaga*. El tramo viario está configurado por una calzada de 10,50 m, con tres carriles de 3,50 m carriles (dos carriles de subida y uno de bajada) y arcenes en sus extremos de 1,50 m. Dado que es una carretera existente, el **dominio público** coincide con el espacio con calificación viaria delimitado por las alineaciones existentes, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo. En cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre**, el PGO clasifica una banda de 12 m como *suelo rústico de protección de infraestructura* en cuyo borde se dispone la **línea de edificación** por tanto en su interior se incluye la **zona de servidumbre**.

Los siguientes 170 m discurren por suelo rústico de protección hidrológica, este tramo se remata con la glorieta existente al final de la Variante de Tejina, está configurada con una calzada de 10,50 m con un carril sentido subida que se convierte posteriormente en dos y un carril sentido bajada y arcenes en sus extremos de 1,50 m. El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, al tratarse de una carretera existente. El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edifica-**

ción, coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como rústico, se protege mediante un espacio libre de protección, categorizado como suelo rústico de protección de infraestructuras, garantizando la inedificabilidad de los 12 m a borde la línea blanca de la carretera.

Los siguientes 1.000 m discurren por suelo rústico rematándose en la futura glorieta situada a la altura de la calle Club Náutico. El tramo viario está configurado por una calzada de doble sentido de 7,00 m y arcenes exteriores de 3,00 m con la particularidad que el arcén situado aguas arriba aloja un carril bici que conecta con el núcleo de Bajamar. Dado que es una carretera existente, el **dominio público** coincide con el espacio con calificación viaria delimitado por las alineaciones existentes, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo. En cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre**, el PGO clasifica una banda de 12 m como *suelo rústico de protección de infraestructura* en cuyo borde se dispone la **línea de edificación** por tanto en su interior se incluye la **zona de servidumbre**.

Los últimos 700 m discurren por suelo rústico y delimita con los pequeños núcleos urbanos de Club Náutico y Polier. El trazado se configura por una calzada de doble sentido de 7 m, arcenes de ancho variable en sus extremos continuando con el carril bici situado en el arcén aguas arriba y acera y franja ajardinada adosadas al arcén aguas abajo.

Al ser una carretera existente, el **dominio público** coincide con el espacio con calificación viaria delimitado por las alineaciones existentes, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo. En cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincide con el borde exterior de la **zona de servidumbre**, el PGO clasifica una banda de 12 m como *suelo rústico de protección de infraestructura* en cuyo borde se dispone la **línea de edificación** por tanto en su interior se incluye la **zona de servidumbre**. La pieza urbana situada al norte que limitan con la carretera, 0201_18 con uso comercial, dispone de una SMLF gráfica que garantiza la **línea de edificación** situada a 12 m. Al sur la carretera limita con los espacios verdes 0202_6 y 0202_3.

En este segundo tramo se propone el ámbito de gestión asistemática 0201_5 de tipo A-2 para disponer una glorieta situada a la altura de la calle Club Náutico ajustar el trazado de la carretera entre la glorieta y el núcleo de Lagunamar, cuya ejecución corresponde ejecutar al Cabildo de Tenerife antes de finalizar el segundo cuatrienio una vez aprobado el plan, tal y como se recoge en la Programación del Plan.

1.14.3. Tramo 3: Desde Lagunamar hasta la Avenida de los Pescadores en Bajamar

Este tramo de nuevo trazado previsto en el PGO sustituye al trazado actual dentro de los límites definidos del tramo, debido a que la primera mitad actual, que discurre por el interior de la pieza 0203_21 es sustituida en el planeamiento por el viario límite de la urbanización Lagunamar; y la segunda mitad actual del tramo se desclasifica como carretera convencional de interés insular para convertirse en viario urbano, dado que se trata de un viario que compone la red de comunicación interna dentro de la trama urbana. La propuesta de ordenación del Plan General mantiene la continuidad de la red de carreteras una vez suprimido, dando como alternativa el tramo situado al sur, el cual se clasifica como carretera convencional de interés insular. Este tramo tiene una longitud aproximada de 420 m aproximadamente.



Figura 68: Tramo 3 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

Este nuevo tramo se configura mediante una mediana ajardinada central de ancho 1,50 m con calzadas unidireccionales de una carril de ancho 3,50 m y arcenes exteriores de 1 m. Adosado al arcén aguas arriba se incorpora el carril bici que conecta Tejina con Bajamar, mientras que adosado al arcén aguas abajo y las piezas 0203_21, 0203_22, 0203_25 y 0203_26 se dispone una acera de 2,00 m que permite los desplazamientos peatonales en el entorno de las piezas antes comentadas.

Al tratarse de un tramo nuevo, el **dominio público**, además del espacio entre alineaciones con calificación viaria, se amplía el tramo nuevo a ambos lados con dos piezas de 3,00 m de ancho según el RCC, con la calificación de **espacio libre de protección** de carreteras.

Dado que los extremos sur del tramo viario nuevo discurre por suelo rústico, se categoriza como **protección de infraestructura** la banda definida por la paralela a 12 m desde la línea blanca, con esta dimensión se cumple con las **zonas de servidumbre** así como la **línea de edificación** garantizando la in edificabilidad de esos terrenos. El margen adosado al suelo urbano, la **línea de edificación** coincide con el borde exterior de la **zona de servidumbre** quedando definida en las piezas (0203_21, 0203_25 y 0203_26) mediante una **separación mínima al lindero frontal (SMLF)** de 9 m, garantizando al igual que en el suelo rústico la in edificabilidad de ese suelo a 12 m desde la línea blanca.

El nuevo viario posee una gestión asistemática 0204_2 de tipo A-2, encargada de resolver el nuevo tramo de carretera situado entre las dos glorietas y la debe realizar el Cabildo antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.14.4. Tramo 4: Desde la Avenida de los Pescadores hasta el final del núcleo de Bajamar

Este tramo tiene una longitud aproximada de 1.500 m aproximadamente, coincidiendo con el trazado actual de la TF-13 con la particularidad de comenzar con una nueva glorieta a la altura de la Avda. de los Pescadores que permite la accesibilidad al área urbana de Bajamar Casco y finaliza en la salida de Bajamar.



Figura 69: Tramo 4 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

Los primeros 270 m del tramo discurren por suelo rústico en el margen sureste mientras que en el margen noroeste discurre por suelo urbano consolidado hasta la nueva rotonda situada a la altura del Gran Poder. Este tramo sufre una ampliación hacia el sureste quedando definido el viario de la siguiente manera: la vía que aloja los tráficos de paso queda definida por una mediana ajardinada de 2,00 m y calzadas unidireccionales de 4,00 m y arcén exterior en el margen sureste al cual se le adosa el carril bici hasta la glorieta Avenida del Gran Poder por la cual discurrirá hasta terminar en la Avenida Marítima del Arenal. La calzada del margen noroeste está bordeada por franjas verdes y a su vez funciona como elemento de separación entre la carretera convencional y el tramo de calle que mejora la accesibilidad a la Avenida de los Pescadores. Este tramo de calle “vía de servicio” adosado a la carretera convencional dispone de un carril de 3,50 m, con banda de aparcamiento en línea de 2,25 m y acera de ancho variable.

Al tratarse de un tramo con ampliación, el *dominio público* se amplía, además del espacio entre alineaciones con calificación viaria, se amplía el tramo hacia el sureste con una pieza de 3,00 m de ancho, según el (RCC) con la calificación de *espacio libre de protección* de carreteras.

Dado que el margen sureste del tramo viario ampliado discurre por suelo rústico, se categoriza como *protección de infraestructura* la banda definida por la paralela a 12 m desde la línea blanca, con esta dimensión se cumple que dentro del suelo rústico del nuevo trazado se cumpla con las *zonas de servidumbre* así como la *línea de edificación* garantizando la inedificabilidad de esos terrenos. Sin embargo el margen noroeste está dentro de suelo urbano, la *línea de edificación* coincide con la *zona de servidumbre* quedando definida por las piezas (0204_5, 0204_17, 0204_16 y 0204_14) mediante una *línea de disposición obligatoria* y en la pieza 0204_31 mediante una *separación mínima a lindero frontal* a 3 m, garantizando la inedificabilidad de ese suelo a 12 m desde la línea blanca.

En este primer sub-tramo, la ampliación del viario se gestiona mediante la gestión asistémica 0204_2 del tipo A2, que será el encargado de transformar y ampliar el tramo viario, su ejecución corresponde al Cabildo y se deberá realizar antes de finalizar el segundo cuatrienio.

Los segundos 280 m aproximadamente, discurren por suelo urbano, teniendo carácter de travesía dado que se encuentra consolidado los dos márgenes de la vía por piezas edificables. Al sureste la carretera limita con un SUSNO el cual se desarrollara mediante el Plan Parcial “Montalamar”, el cual tendrá que tener en cuenta la descripción del tramo de carretera que ahora se describe y garantizará las disposiciones de la edificación para este tipo de carretera.

Este este segundo sub-tramo coincide con el trazado actual, aunque a la altura de la calle San Juan se dispone una nueva rotonda partida que permite realizar el cambio de sentido. La morfología de la vía queda definido por una calzada de doble sentido de circulación 7,00 m, aparcamiento en línea en ambos márgenes de la vía, siempre que exista ancho suficiente y acera en sus laterales de ancho variable.

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, al tratarse de una carretera existente.

El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con la **zona de servidumbre** al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como urbano, se definen las piezas (0204_6, 0205_14, 0204_28, 0204_35, 0204_25, 0204_26 y 0204_27) mediante una **separación mínima** al lidero frontal o línea de disposición obligatoria que garantiza la inedificabilidad de los 12 m de la línea de edificación.

En este tramo únicamente se define la gestión 0204_1 gestión sistemática de tipo S2, encargada de desarrollar la nueva glorieta a la altura de la Calle de San Juan.

El tercer sub-tramo, de unos 950 m, se desarrolla por suelo urbano consolidado salvo los primeros 100 m que lindan con suelo urbanizable no sectorizado en el margen este. Al igual que el tramo anterior este viario tiene carácter de travesía configurada de la siguiente manera: calzada de doble sentido de circulación de 7 m, sin aparcamiento y aceras de ancho variable en sus extremos.

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual. El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con la **zona de servidumbre** al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como urbano consolidado, definiéndose en las piezas (0204_36, 0204_38, 0206_17, 0206_16, 0206_4, 0206_6, 0206_18, 0206_22, 0206_2, 0206_3, 0206_7, 0206_14, 0206_15, 0206_19, 0206_20 y 0206_21) mediante una **separación mínima** al lidero frontal de 3m, de 5 m y 7 m, garantizando la mayor franja inedificabilidad.

1.14.5. Tramo 5: Desde la salida del núcleo de Bajamar hasta la entrada en el núcleo de La Punta del Hidalgo.

Este tramo coincide con el tramo actual de la TF-13 con una longitud aproximada de 850m se desarrolla por suelo rústico. En la Ordenación del PGO se configura con una calzada de 7,00 de doble sentido con carriles de 3,50 m, sin aparcamiento y arcenes en sus extremos de ancho 2,00 m.

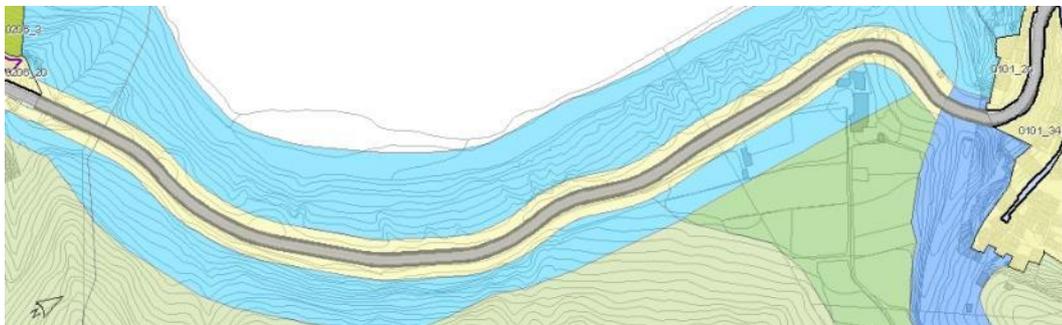


Figura 70: Tramo 5 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, al tratarse de una carretera existente.



El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con la **zona de servidumbre** al discurrir por suelo rústico, se categoriza como **protección de infraestructura** la banda definida por la paralela a 12 m desde la línea blanca, con esta dimensión se cumple con las **zonas de servidumbre** así como la **línea de edificación** garantizando la inedificabilidad de esos terrenos.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.

1.14.6. Tramo 6: Desde la entrada en el núcleo de La Punta del Hidalgo hasta la nueva glorieta situada a la altura de la Calle Océano Atlántico

Este tramo coincide con el tramo actual de la TF-13 con una longitud aproximada de 740 m se desarrolla por suelo urbano con la peculiaridad de que los últimos 370 m, lindan al este con suelo rústico.

En la Ordenación del PGO se propone la desclasificación del tramo comprendido entre la glorieta situada en la prolongación de la calle Océano Pacifico hasta el final del tramo, convertirlo como viario urbano, dado que es uno de los dos últimos tramos de la carretera en el cual únicamente se recogen tráficos finalista hacia la Punta del Hidalgo. Este viario se configura con una calzada de 6,50 m de doble sentido con carriles de 3,50 m, sin aparcamiento y arcén de ancho variable colindando con suelo rústico y aceras de ancho superiores a 2,00 colindando con suelo urbano.

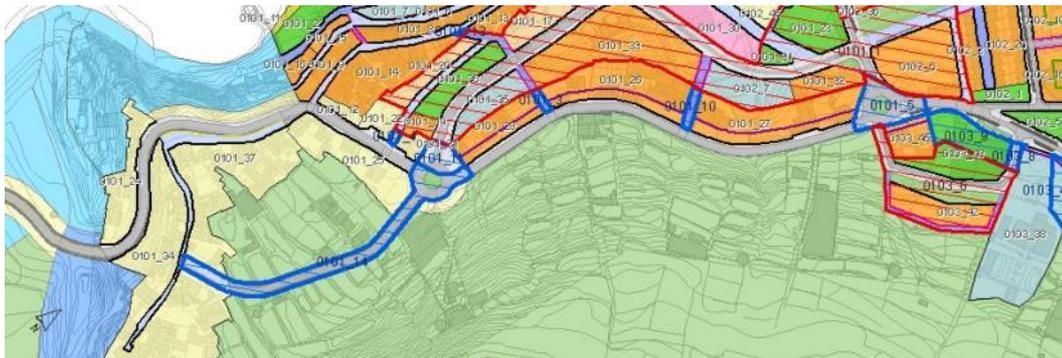


Figura 71: Tramo 6 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

En tanto se propone que pase de carretera insular a viario urbano, no es preceptivo el cumplimiento del **dominio público**, **zona de servidumbre** y la **línea de edificación**.

La ejecución de las futuras glorietas situada se ejecutara con cargo a la gestión asistemática:

- La glorieta de océano pacífico según los ámbitos 0101_11 del tipo A-5, 0101_14 de tipo A -2.
- La glorieta Océano Atlántico mediante la gestión 0105_5 de tipo A-5.

Estas actuaciones siempre que se apruebe su desclasificación, las deberá realizar el Ayuntamiento, antes de finalizar el segundo cuatrienio.



3.14.7. Tramo 7: Desde la glorieta situada en la Calle Océano Atlántico hasta la finalización de la Carretera General Punta del Hidalgo

Al igual que el tramo anterior el presente PGO plantea su desclasificación como carretera convencional de interés insular. Este tramo con una longitud de 1200 m aproximadamente el presente propone desdoblarse el viario en los primeros 640 m convirtiéndolo como calle y el resto mantener la configuración actual quedando definida de la siguiente manera:

Los primeros 640 m se transforman en una calle unidireccional con un carril de 3,50 m, aparcamiento en línea en ambos lados de la calzada de ancho 2,25 m y aceras de ancho variable. Los últimos 560 m se mantiene la configuración actual con una calzada de 7,00 m y arcenes exteriores de ancho variable cuando lindan con suelo rustico y con aceras de ancho variable cuando lindan con piezas edificables.



Figura 72: Tramo 7 de la Carretera Tejina-La Punta del Hidalgo

Al igual que el tramo anterior, en tanto que es un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del *dominio público*, *zona de servidumbre* y la *línea de edificación*.



1.15. Carretera que atraviesa Tejina (TF-13d)

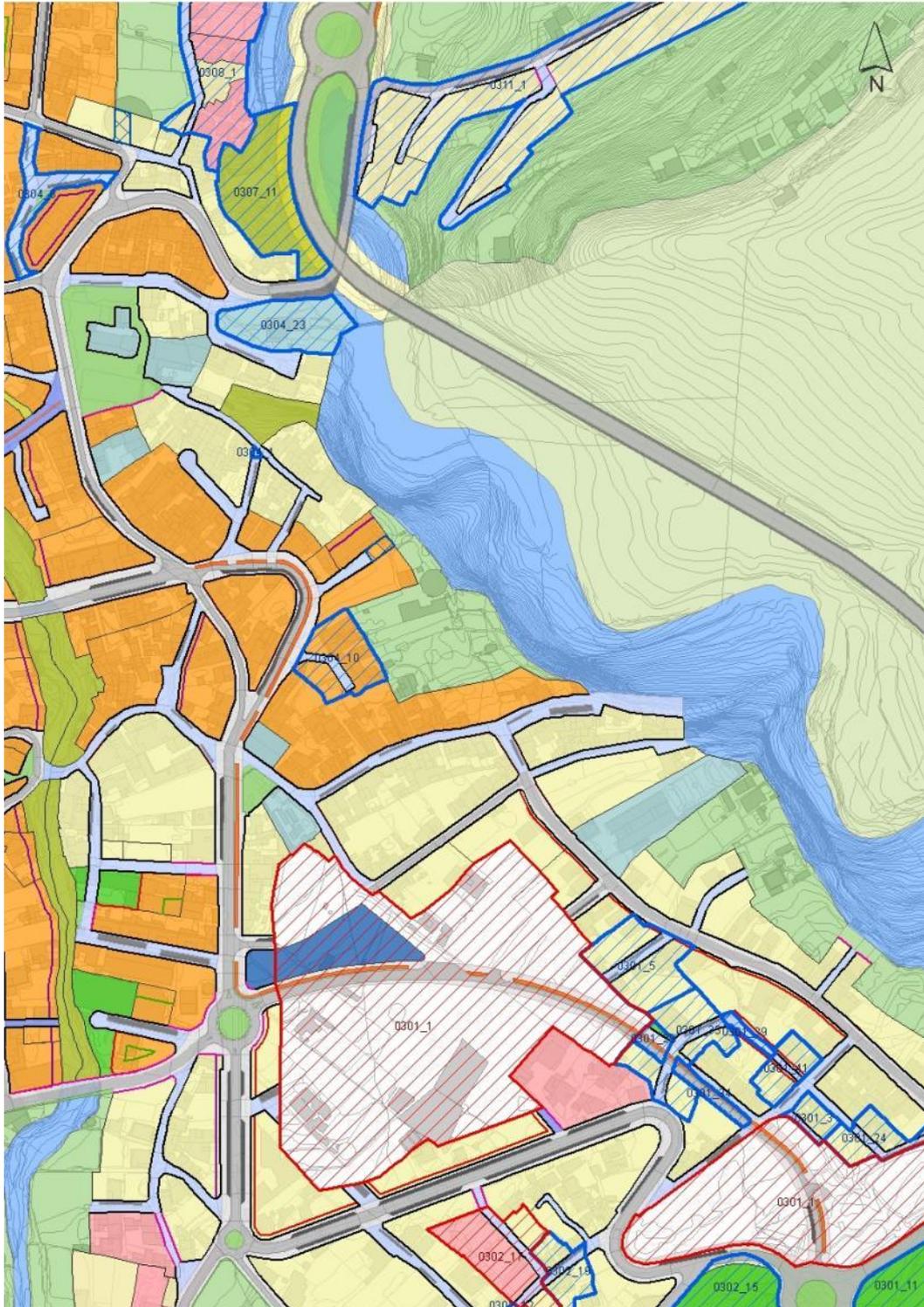


Figura 73: Planta General de la T-13d Carretera que atraviesa Tejina

Esta carretera se corresponde con el antiguo tramo de la carretera TF-13 que atraviesa Tejina (TF-13d), desde la glorieta de inicio de la Variante Este hasta la dispuesta a la altura del Camino de Arico.



Este PGO propone su desclasificación como carretera, dado que se trata de un tramo viario que compone la red de comunicación interna dentro de la trama urbana. La propuesta de ordenación del Plan General mantiene la continuidad de la red de carreteras una vez suprimido, dando como alternativa la Variante Este de Tejina, en uso en la actualidad.

En tanto cuanto se desclasifica como carretera, no es necesario el cumplimiento del **dominio público**, **zona de servidumbre** y la **línea de edificación**. Dado que cambia su carácter de carretera insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

Se propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la glorieta de inicio de la Variante Este hasta el Camino Mulato
- b) Tramo 2: desde el Camino Mulato hasta la Calle Tomás González Rivero
- c) Tramo 3: desde la Calle Tomás González Rivero hasta la Calle Felipe Castillo
- d) Tramo 4: desde la Calle Felipe Castillo hasta la glorieta final de la Variante Este

1.15.1. Tramo 1: Desde la glorieta de inicio de la Variante Este hasta el Camino Mulato

El primer tramo desclasificado parte de la glorieta de inicio de la Variante Este de Tejina y, utilizando el trazado actual de la carretera, finaliza en la intersección con el Camino Mulato. La calle está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,5 m de ancho, con zonas de estacionamiento en línea de 2,5 m de ancho en ambos márgenes y aceras peatonales, también en ambos márgenes, de 2,0 m de anchura mínima.



Figura 74: Tramo 1 de la T-13d Carretera que atraviesa Tejina

Los extremos del tramo están formados por glorietas a nivel para la gestión de las correspondientes intersecciones.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.15.2. Tramo 2: desde el Camino Mulato hasta la Calle Tomás González Rivero

El segundo tramo, comienza en la intersección de la calle con el Camino Mulato hasta la intersección con la Calle Tomás González Rivero. Inicialmente utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación de la carretera y mantiene la sección tipo y las características dimensionales definidas para el primer tramo.



Figura 75: Tramo 2 de la T-13d Carretera que atraviesa Tejina

Una vez producido el cruce, mediante una glorieta a nivel, con el eje “La Pova” (U2-24) a unos 150 m del inicio del tramo, se elimina la banda de estacionamiento del margen este de la vía para dar continuidad al carril bici previsto en el PGO. Esta tipología de la calle se mantiene unos 200 m, hasta la intersección con la Calle San Sebastián, donde la calzada se divide en dos, una por sentido de circulación, debido a la escasez de espacio disponible.

Así la calzada en dirección norte mantiene el trazado actual de la carretera mientras que la calzada en dirección sur utiliza el correspondiente a la calle Tomás González Rivero. Para la dirección norte la calzada está formada por un carril de 3,5 m, banda de estacionamiento en línea en el margen oeste de 2,5 m de anchura, carril bici de 2,2 m en el margen este y aceras peatonales, en ambos márgenes, de 2,00 m de anchura mínima. Para la dirección sur, la calzada está formada por un carril de 3,5 m de anchura con aceras peatonales en ambos márgenes de 1,80 m de anchura mínima.

Sobre este tramo las actuaciones de ejecución previstas se engloban dentro de los ámbitos asistemáticos 0301_16 de tipo A-5 y 0301_19 de tipo A-2 encargados de ejecutar la glorieta, dicha ejecución la realizará el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio tal y como se recoge en la Programación del Plan.

1.15.3. Tramo 3: desde la Calle Tomás González Rivero hasta la Calle Felipe Castillo

Este tercer tramo, que se inicia en la intersección con la Calle Tomás González Rivero y finaliza en la intersección con la Calle Felipe Castillo, utiliza el trazado actual de la carretera. El tramo de calle, está conformado por una calzada de doble sentido de circulación con 3,25 m de ancho para cada carril y aparcamiento en línea en ambos márgenes de ancho 2,50 m y aceras en sus extremos de ancho variable.



Figura 76: Tramo 3 de la T-13d Carretera que atraviesa Tejina



Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.15.4. Tramo 4: desde la Calle Felipe Castillo hasta la glorieta final de la Variante Este

El cuarto y último tramo, nuevamente se desarrolla por el trazado de la carretera actual y mantiene el uso para vehículos, salvo el tramo comprendido entre la calle Arriba y la calle Tomas Gonzales Rivero, el cual se convierte en Peatonal. Este último tramo comienza en la intersección con la Calle Felipe Castillo y finaliza en la glorieta final de la Variante Este de Tejina.



Figura 77: Tramo 4 de la T-13d Carretera que atraviesa Tejina

La calzada está formada por dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,5 m de anchura, con aceras peatonales de 2,00 m de anchura mínima y, en las zonas donde la sección lo permite, bandas de estacionamiento en línea de 2,50 m de anchura. Salvo el tramo situado frente a la plaza de la iglesia, el cual está configurado con un único sentido de circulación, sentido subida hacia la calle Arriba.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.



1.16. Variante Suroeste de Tejina

La Variante Suroeste de Tejina, de nuevo trazado, tal y como se recoge en el artículo 1.7 de la Normativa del PTEOSVAM de Tenerife, *se remite el estudio pormenorizado de la “subunidad comarcal Tegueste-Tejina” al Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, a desarrollar por el Cabildo Insular de Tenerife.*



1.17. Carretera Tejina-Tacoronte (TF-16)

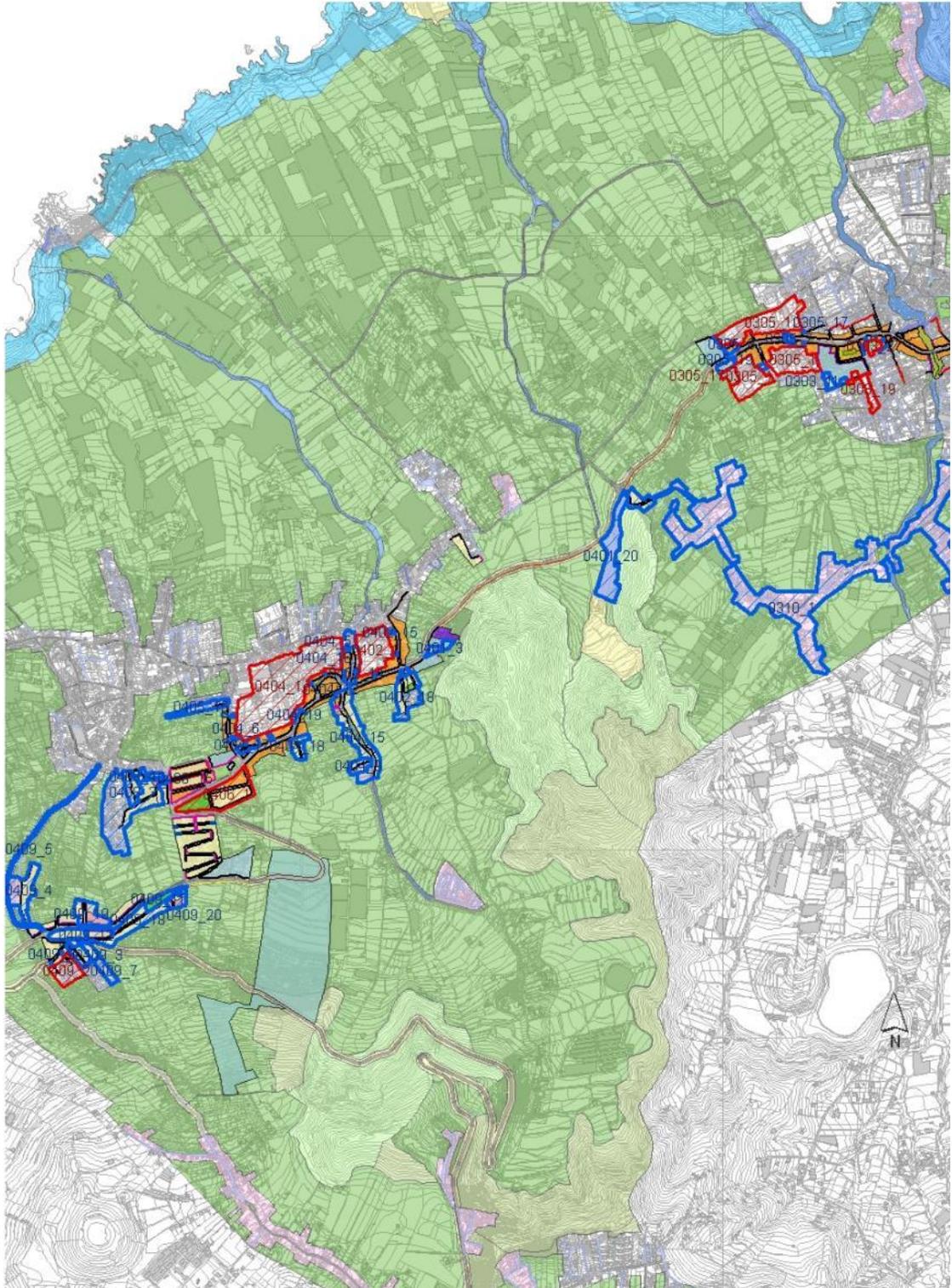


Figura 78: Planta General de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

La Carretera Tejina-Tacoronte (TF-16), coincidente con su trazado actual, que se inicia en el Ramal del núcleo de Tejina (cruce con el tramo viejo de la TF-13) y acaba poco después de pasado Valle de Guerra, en el límite municipal de Tacoronte.

Este PGO mejora las condiciones dimensionales y propone que se clasifique como **carretera convencional de interés insular**, salvo el tramo que discurre por el casco urbano de Tejina, desde la futura variante sur, que se propone su desclasificación como calle urbana, así como la siguiente división en tramos:

- a) Tramo 1: desde el límite municipal de Tacoronte hasta la Carretera del Boquerón.
- b) Tramo 2: desde la Carretera del Boquerón al extremo este del AUH Calle El Vino.
- c) Tramo 3: desde el extremo este de la AUH Calle El Vino hasta el extremo oeste de la AUH La Carta 11.
- d) Tramo 4: desde el extremo oeste de la AUH La Carta 11 hasta la Calle El Calvario.
- e) Tramo 5: desde la Calle El Calvario hasta el “Eje Central Valle de Guerra” (U1-36).
- f) Tramo 6: desde el Eje Central Valle de Guerra (U1-36) hasta la Calle Nueva de Valle Guerra.
- g) Tramo 7: desde la Calle Nueva de Valle Guerra hasta la Calle del Abeto.
- h) Tramo 8: desde la Calle del Abeto hasta la entrada al núcleo de Tejina
- i) Tramo 9 y 10: desde la entrada del núcleo de Tejina hasta la Calle del Drago.

1.17.1. Tramo 1: desde el límite municipal de Tacoronte hasta la Carretera del Boquerón

El primer tramo de unos 315 m, de trazado coincidente con la carretera actual TF-16, comienza en el límite municipal de Tacoronte y finaliza en la intersección con la Carretera del Boquerón TF-156. La carretera está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de ancho y arcenes exteriores de 2,50 m.



Figura 79: Tramo 1 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

Hasta las proximidades del casco urbano de Valle Guerra, la carretera discurre por terrenos rústicos. El resto del tramo, unos 60 m antes del final del mismo, se desarrolla por suelo urbano consolidado en su margen norte.

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual, el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincide con el borde exterior de la **zona de servidumbre** al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como urbano, definiéndose en las piezas (0409_11 con uso residencial unifamiliar) mediante una **separación mínima** al lidero frontal de 5 m. Cuando el viario se desarrolla por suelo rustico la **línea de edificación** coincide con la **zona de servidum-**



bre se establecen mediante una banda de 12 m medidos desde la calzada calificándolo como *suelo rustico de protección de infraestructura* (SRPI) salvaguardando lo recogido por la LCC.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.17.2. Tramo 2: desde la Carretera del Boquerón hasta el extremo este de la AUH Calle El Vino

El segundo tramo, de unos 900 m de longitud, comienza en la intersección de la carretera TF-16 con la Carretera del Boquerón y finaliza en el punto de cruce de la TF-16 con el límite este de la AUH “Calle El Vino”. Utilizando el trazado actual de la carretera, el tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m con acera peatonal o arcén en ambos márgenes, en función que el margen límite con terrenos urbanos o rústicos respectivamente, de 2,00 m de anchura mínima. También, en los tramos urbanos con suficiente anchura, la vía está dotada de banda de estacionamiento en línea de 2,50 m de anchura.

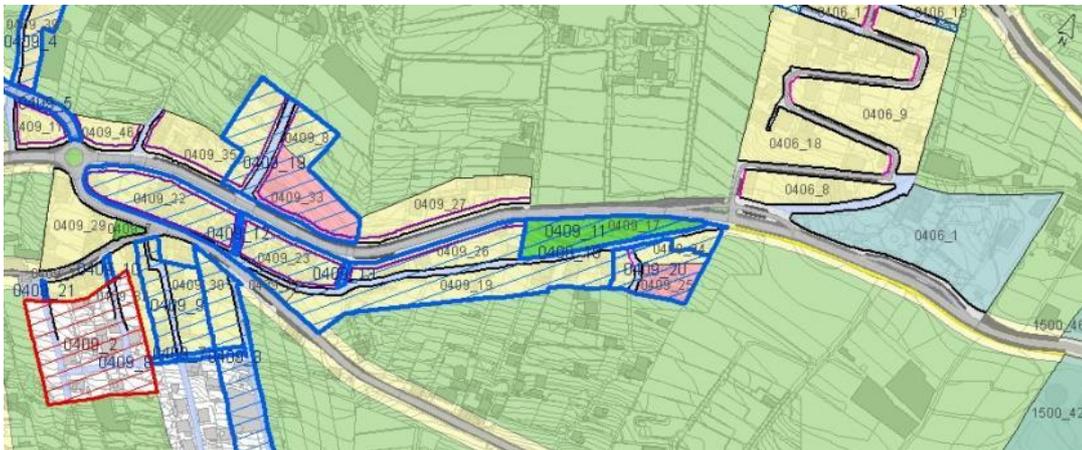


Figura 80: Tramo 2 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

Al final del tramo, para favorecer la accesibilidad de la pieza destinada a equipamiento urbano 0406_1, se ha dotado a la carretera, en su margen norte, de dos calzadas con un carril de circulación y bandas de aparcamiento en línea.

La parte del tramo que discurre por suelo rústico, se protegen por el correspondiente *suelo rustico de protección de infraestructura* SRPI de 12 m de anchura.

Este segundo tramo, en su margen norte, limita con la pieza 0409_33, con uso residencial unifamiliar agrupada y 0409_27, 0409_35, 0409_46, 0409_22, 0409_23, 0409_26 con uso residencial unifamiliar y la 0409_17, con uso de espacio libre. Para todas ellas el PGO define la correspondiente *línea de edificación* coincidente con el borde exterior de *la zona de servidumbre* mediante *la separación mínima a lindero frontal* (SMLF) de 5m.

Sobre este tramo viario el PGO no se plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.17.3. Tramo 3: Del extremo este del AUH Calle El Vino al extremo oeste de La Carta 11

El tercer tramo, de unos 810 m, discurre en su totalidad por terrenos rústicos utilizando el trazado actual de la carretera. Esta, está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura con arcones exteriores de 4,00 m en el margen este y de 2,75 m en el margen izquierdo junto con franja verde de 1,50 m.



Figura 81: Tramo 3 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

El presente PGO define la correspondiente banda de *suelo rustico de protección de infraestructuras* para este tramo, en ambos márgenes, de 12 m de anchura de acuerdo con lo indicado en la LCC. El **dominio público** al ser un viario existente coincide con el actual.

Sobre este tramo viario el PGO no se plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.17.4. Tramo 4: desde el extremo oeste del AUH La Carta 11 hasta la Calle El Calvario

El cuarto tramo, de unos 550 m, comienza en el extremo final del tramo anterior, en su intersección con el límite oeste del AUH “La Carta 11” y finaliza en la intersección de la Carretera TF-16 con la Calle El Calvario.

La carretera, que mantiene el trazado actual de la misma, está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura, aceras peatonales en ambos márgenes de, al menos, 2,00 m de anchura y bandas de estacionamiento en línea o en batería, en función del ancho disponibles, en ambos márgenes. Esta configuración se mantiene hasta el giro al este que se produce en la vía, a partir del cual y hasta el final del tramo, el tronco de la TF-16 poseerá una o dos vías de servicio (dos, una por sentido de circulación, hasta la intersección con el Camino Cercado de La Iglesia, y una, para el sentido de circulación oeste-este, hasta el final del tramo). Con esta configuración, el tronco mantiene los dos carriles de circulación de 3,50 m y las vías de servicios, separadas del tronco por zona ajardinada de 1,50 m, están formadas por un carril de 3,50 m con acera en el margen exterior de 2,00 m de anchura mínima y franjas de estacionamiento, en línea o batería en función de la anchura disponible.

El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

La totalidad del tramo se desarrolla en terreno urbano, en ambos márgenes, siendo colindante con las piezas 0404_18, 0404_44, 0404_16, 0404_17, y 0404_1, todas ellas clasificadas como residencial colectiva. Para todas ellas el PGO define la correspondiente **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de **la zona de servidumbre** mediante **la línea de disposición obligatoria** (LDO) gráfica, garantizando la mayor franja posible debido a su estado de consolidación.

En este tramo se recoge la construcción de la glorieta, recogida en el ámbito de actuación de gestión asistemática de tipo A-5 con código 0404_19, cuya ejecución la deberá ejecutar el Cabildo antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.17.6. Tramo 6: Del Eje Central Valle de Guerra (U1-36) a la Calle Nueva de Valle Guerra

El tramo 6 de la carretera TF-16 presenta, debido a la escasez de espacio disponible, tanto en la actualidad como en el PGO, la bifurcación de la calzada. Así, comenzando desde el extremo final del tramo 5, la carretera definida en el PGO utiliza el trazado actual dotándolo de dos carriles de 3,50 m de anchura con aceras de ancho variable.

A partir de aquí la carretera la forman dos calzadas, utilizando el trazado actual de ambas calzadas, de forma que cada una de ellas está formada por un carril de 3,50 m con aceras a ambos márgenes de, al menos, 2,00 m de anchura y, en función de la anchura disponible, bandas de estacionamiento en línea de 2,50 m en uno o ambos márgenes de las calzadas.



Figura 84: Tramo 6 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

Todo el tramo discurre por terrenos urbanos y la carretera limita con las piezas 0404_13, 0404_41, 0404_27, 0404_36, 0404_42, 0404_3, 0404_26, 0404_2, 0404_6, 0404_60 y 0404_61. Para todas ellas el PGO define la correspondiente **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de **la zona de servidumbre** mediante **la línea de disposición obligatoria** (LDO), garantizando la mayor franja posible debida al alto grado de consolidación por la edificación en ambos márgenes de la carretera. El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Tampoco se prevé ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.



1.17.7. Tramo 7: Desde la Calle Nueva de Valle Guerra hasta la Calle del Abeto

El séptimo tramo, de unos 250 m de longitud, comienza en la intersección de la carretera con la Calle Nueva de Valle Guerra, una vez finalizada la bifurcación de la calzada, y finaliza unos 25 m después de la intersección con la Calle El Abeto. Utilizando el trazado actual de vía, el PGO dota a esta carretera de una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura y aceras peatonales en ambos márgenes de 2,00 m de ancho mínimo. En función de la superficie disponible, debido al alto grado de consolidación de la edificación en los márgenes de la carretera, se propone en uno o en los dos márgenes, bandas de estacionamiento en línea de 2,50 m de anchura.



Figura 85: Tramo 7 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

El **dominio público** ya que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Todo el tramo se desarrolla por terreno urbano, siendo colindante con las piezas 0402_36, 0402_57, 0402_58, 0402_59, 0402_30, 0402_43 y 0402_42 con uso de vivienda libre colectiva. Para todas ellas el PGO define la correspondiente **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** mediante la **línea de disposición obligatoria** (LDO), garantizando la mayor franja posible que permite el alto grado de consolidación.

En este tramo tampoco se prevé actuaciones específicas en la vía por lo que no se incluye ningún ámbito de gestión.

1.17.8. Tramo 8: desde la Calle El Abeto hasta la entrada al núcleo de Tejina

Este tramo de uno 1.650 m, comienza en la intersección de la TF-16 con la Calle El Abeto y finaliza en la intersección entre el Camino Granito y la Carretera TF-16, en las inmediaciones del casco urbano, utilizando el trazado actual de la TF-16. A unos 1.100 m aproximadamente, el PGO establece la intersección con el viario estructurante urbano "Camino Pico Bermejo" en la posición actual del enlace existente.

El tramo está formado por una calzada de dos carriles de circulación de 3,50 m de anchura con acera o arcén exterior, en función de que la carretera límite con terrenos urbanos o rústicos respectivamente, de 2,00 m de anchura mínima. En la totalidad del tramo, en el margen este de la vía se contempla la ubicación de un carril bici de 2,20 m de anchura para comunicar los cascos urbanos de Tejina y Valle de Guerra.

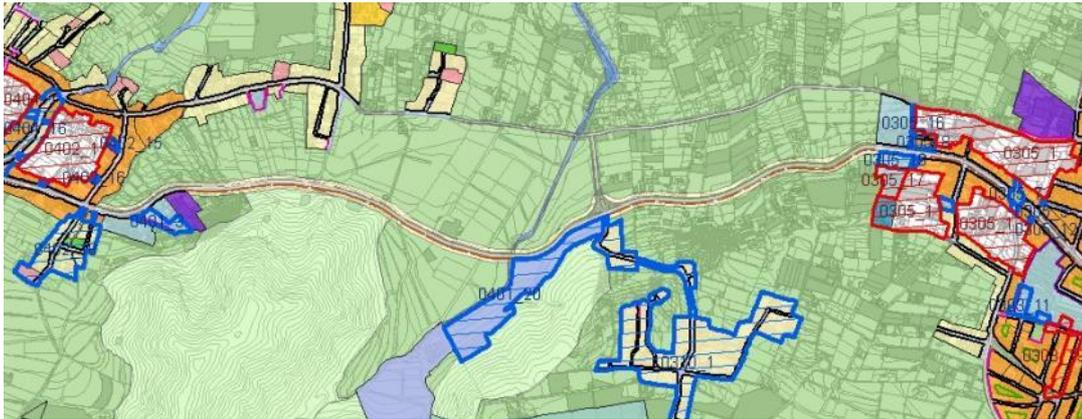


Figura 86: Tramo 8 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

El **dominio público** al ser un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Salvo los primeros 170 m, el margen este-sur del tramo discurre en su totalidad por terrenos rústicos, mientras que el margen oeste-norte lo hace por terrenos rústicos a partir de la glorieta de intersección prevista. En estos últimos la **línea de edificación** coincide con el borde exterior de **la zona de servidumbre**, se salvaguarda mediante una banda de **suelo rustico de protección de infraestructura** colocando la línea de edificación a 12 m de la calzada.

En el tramo urbano es colindante con las piezas 0401_38, clasificada como industria ligera, 0401_8 y 0401_1, clasificadas como equipamiento de servicios comunitarios. Para todas, el PGO establece la correspondiente limitación de edificación a 5 m de la alineación viaria mediante una **separación mínima a lindero frontal** numérica con valor de 5 m, de acuerdo con lo indicado en la LCC.

En este tramo tampoco se prevé actuaciones específicas en la vía por lo que no se incluye ningún ámbito de gestión.

1.17.9. Tramo 9: Desde la entrada al núcleo de Tejina desde Valle de Guerra hasta la Calle El Drago

Cuando el Cabildo Insular de Tenerife, desarrolle la ordenación pormenorizada de la “subunidad comarcal Tegueste-Tejina” en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, se desarrollara la Variante Suroeste de Tejina, pasando este tramo a tener un uso exclusivamente urbano ya que todos los movimientos desde el este de Tejina hacia Valle de Guerra y Tacoronte se realizarán por la futura variante Suroeste de Tejina. Por tanto, este PGO propone su desclasificación como carretera y convertirlo como viario urbano principal dentro de la trama urbana de Tejina.

El tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido, de 3,50 m de anchura, con aceras peatonales en ambos márgenes de 1,80 m de anchura mínima y bandas de estacionamiento en línea en ambos márgenes. También, como continuidad del carril bici que el PGO establece como conexión entre Tejina y Tacoronte, en este tramo el margen sur de la vía está dotado del dicho carril, de 2,20 m de anchura, para conectar con el casco de Tejina y su zona peatonal.

En tanto que es un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del **dominio público**, **zona de servidumbre** y la **línea de edificación**. Dado que cambia su carácter de



carretera insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

En este tramo, la ejecución de la glorieta situada a la altura del Camino la Povase ejecuta con cargo al ámbito de gestión asistemática 0305_7 de tipo A-5, cuya ejecución debe realizar el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio, tal y como se recoge en la Programación del Plan.



Figura 87: Tramo 9 de la TF-16 Carretera Tejina-Tacoronte

1.18. Carretera Borde Norte de Tejina y Valle de Guerra

La carretera Borde Norte de Tejina y Valle de Guerra, de nuevo trazado, tal y como se recoge en el artículo 1.7 de la Normativa del PTEOSVAM de Tenerife, “*se remite el estudio pormenorizado de la “subunidad comarcal Tegueste-Tejina” al Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, a desarrollar por el Cabildo Insular de Tenerife*”.

1.19. Carretera Tejina-La Barranquera (TF-161)

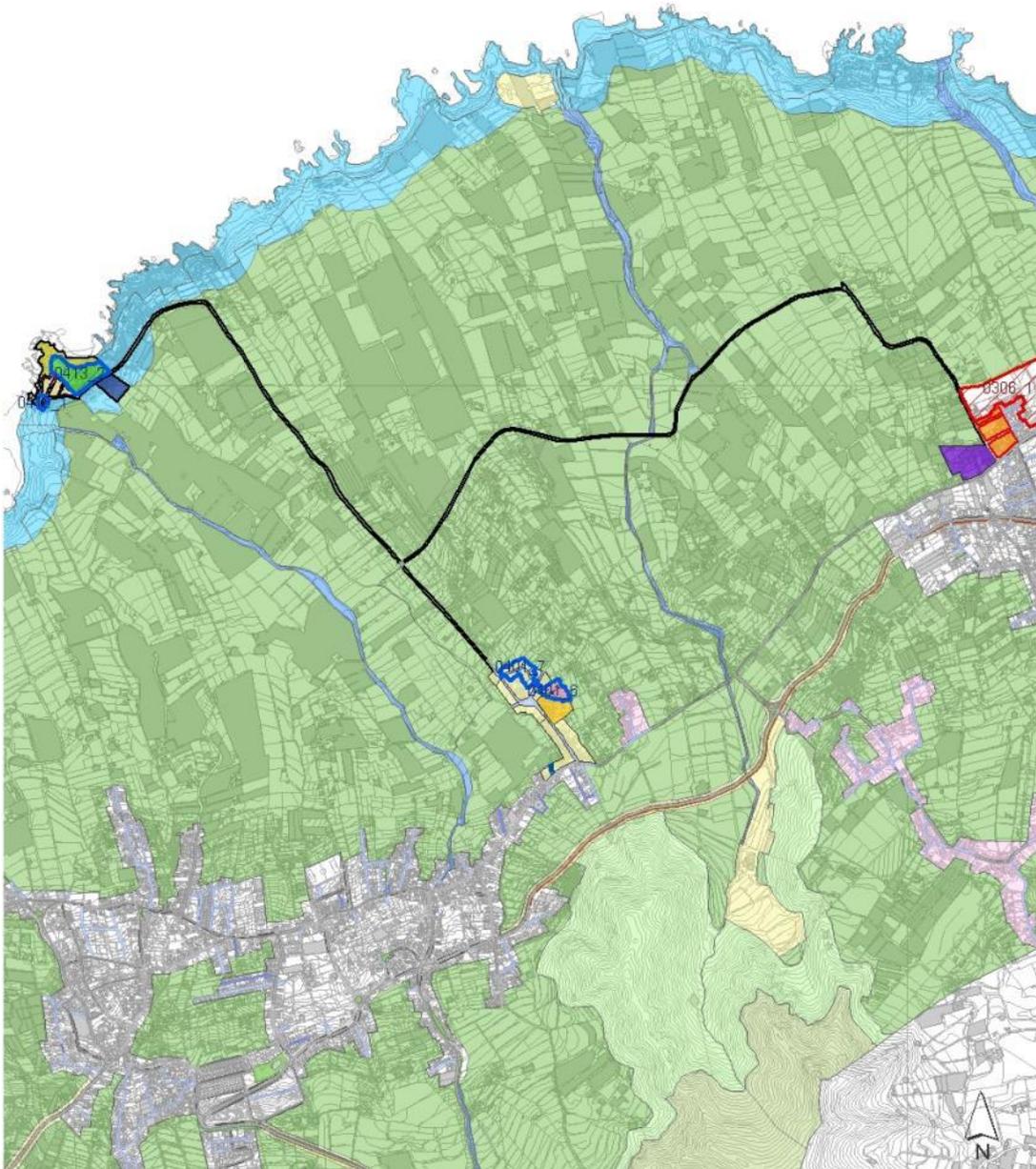


Figura 88: Planta General de la TF-161 Carretera Tejina-La Barranquera

Se trata de un viario de poca relevancia territorial, el presente PGO no establece alteraciones respecto de su trazado actual y propone que se clasifique como carretera convencional municipal.



Esta carretera conecta la Barranquera con los núcleos de Valle Guerra y Tejina. Por ello se organiza en dos tramos viarios, el primer tramo nace del núcleo de Valle de Guerra en la intersección entre el Camino el Cantillo y la Calle Ignacio Perez Garcia y finaliza en la calle El Delfín en el Área Urbana Homogénea La Barranquera. El segundo tramo coincide con el Camino la Costa (Tejina) hasta la intersección con el camino El Guincho (Valle Guerra). Ambos tramos se organizan mediante viarios rústicos con una calzada de doble sentido de circulación con carriles de 2,50 m, sin aparcamiento ni aceras, únicamente se acondicionan arcenes de 1 m.

En tanto que es una carretera que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del *dominio público, zona de servidumbre y la línea de edificación*. Dado que cambia su carácter de carretera insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

Sobre este viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.

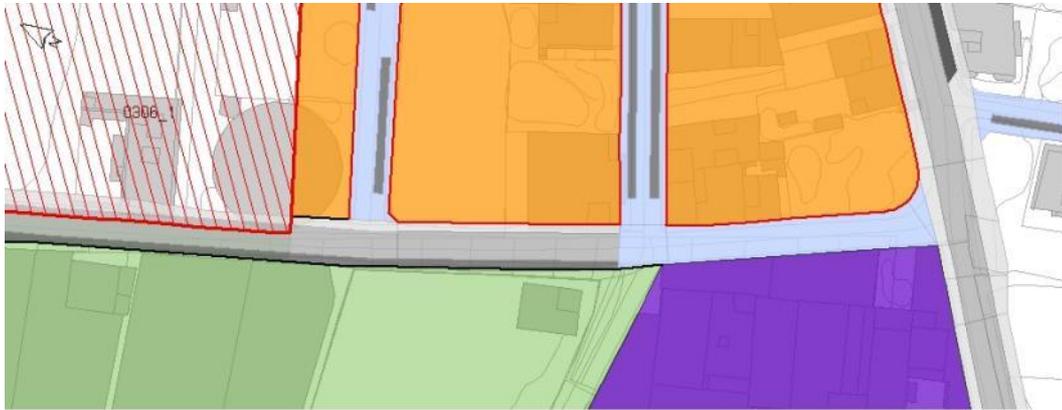


Figura 89: Tramo 1 de la TF-161 Carretera Tejina-La Barranquera

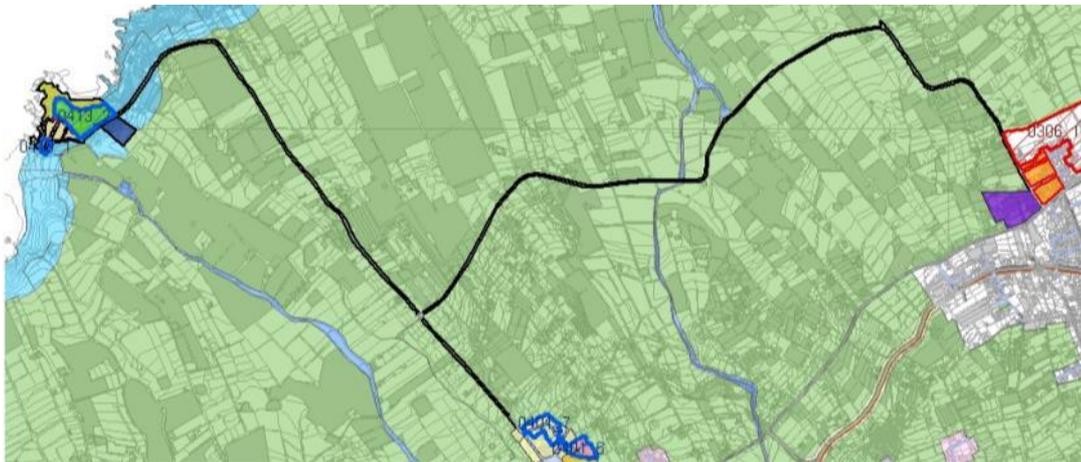


Figura 90: Tramo 2 de la TF-161 Carretera Tejina-La Barranquera



1.20. Carretera del Boquerón

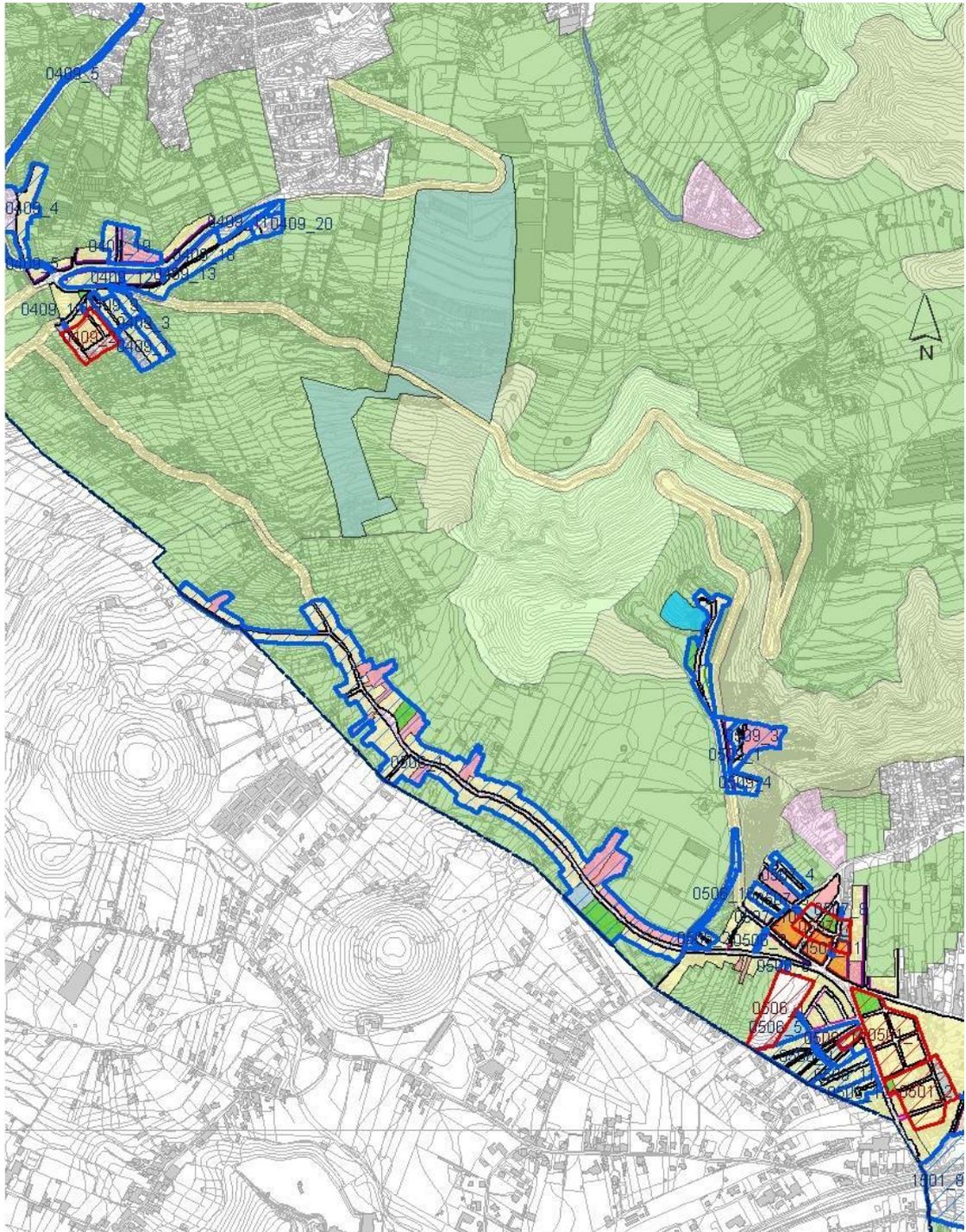


Figura 91: Planta General de la carretera del Boquerón

Se trata de la actual carretera TF-156, entre la Autopista del Norte (TF-5) en el enlace de Guamasa y la carretera TejinaTacoronte, al norte del núcleo de Valle de Guerra. En el modelo de ordenación estructural del PGO, este eje tiene la consideración de *viario territorial de nivel 1*. A efectos de la Ley de Carreteras, se propone que este viario sea clasificado como *carretera convencional insular*.



Esta carretera se puede dividir en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el enlace con la TF-5 hasta el camino del Majano.
- b) Tramo 2: Camino del Majano hasta Santa Rosa de Lima.
- c) Tramo 3: desde Santa Rosa de Lima hasta el camino del Pajar.
- d) Tramo 4: desde el fin del desdoblamiento hasta el asentamiento de El Charcón.
- e) Tramo 5: entre el asentamiento rural del Charcón y el situado al este de Valle Guerra
- f) Tramo 6: desde el asentamiento rural al este de Valle Guerra hasta la TF-16.

1.20.1. Tramo 1: Desde el enlace con la TF-5 hasta el camino del Majano

El PGO propone la simplificación del actual nudo de Guamasa ampliando las glorietas existentes, recogiendo la incorporación de los nuevos carriles de la TF-5. Se mantiene el paso inferior de la autopista posibilitando la mejor conexión de las tramas urbanas de los núcleos de Guamasa y Los Rodeos entre sí y con la autopista. De dicho enlace parte el inicio de esta carretera, integrándose en una misma sección viaria los correspondientes tramos actuales de la carretera general del Norte (TF-152) con los caminos del Candil y de las Acacias (tramo sur). Este primer tramo tiene la consideración de travesía urbana, y se categoriza íntegramente como suelo urbano consolidado.



Figura 92: Tramo 1 de la carretera del Boquerón

Este tramo se configura con una calzada de 7 metros y dos sentidos, sin aparcamiento, y aceras a ambos lados: la norte limitada por la alineación consolidada de las piezas 0501_19, 0501_23, 0501_39 y 0501_40 de ancho variable con una media de 3 metros; y la sur, de 2 metros de ancho, lindante con un espacio ajardinado que separa este tramo de la glorieta.

En tanto *viario existente* (si bien objeto de una actuación de remodelación), no se amplía el **dominio público** actual, que quedará conformado por la extensión completa de la carretera (ancho entre las alineaciones definidas por el PGO) más la pieza adyacente al sur con la calificación de espacio libre de protección. De otra parte, al tener el carácter de *travesía urbana*, el límite exterior de la **banda de servidumbre**, coincidente con la **línea de edificación**, queda



definido, hacia el norte, por la determinación urbanística de la separación mínima al lindero frontal que, en la pieza 0501_39 es de 3 metros, la 0501_23 una SMLF grafica de 3 m, y en la pieza 0501_40 una SMLF de 3 metros, lo que supone que la línea de edificación se situaría a 6 y 8 metros respectivamente, inferior a los 12 metros del RCC.

Para la ejecución de las necesarias obras de adecuación de los actuales espacios viarios (y eventuales obtenciones públicas de suelo) se delimita el ámbito de gestión asistemática 1501_8, que comprende la totalidad de los terrenos afectados por la remodelación del enlace de Guamasa, incluyendo este tramo. Esta actuación se adscribe a la modalidad A2 y se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Cabildo de Tenerife, que habrá de estar culminada antes de la finalización del segundo cuatrienio de programación del Plan General.

1.20.2. Tramo 2: Camino del Majano hasta Santa Rosa de Lima

Este segundo tramo, coincidente con el trazado actual de la TF-156, se corresponde con el Camino del Majano con la consideración de travesía urbana¹¹, categorizándose íntegramente como suelo urbano. En la ordenación del PGO se configura con una calzada de 7 m y dos sentidos, sin aparcamiento y aceras a ambos lados de ancho variable: al este (limitada por las alineaciones de las piezas 0501_40, 0501_42, 0501_14, 0501_5, 0501_2 y 0501_1) entre 1,70 y 3 m (salvo un ensanchamiento existente de 14 m al centro de la pieza 0501_40), con un ancho medio de 2,25 m; y al oeste (limitada por las alineaciones de las piezas 0506_4, 0506_39, 0506_8, 0506_16 y 0506_6), entre 2,25 y 4 metros de ancho. Este tramo se remata en una glorieta de nueva ejecución para resolver la conexión con el camino de Santa Rosa de Lima, que ocupa parcialmente el ámbito de gestión transitorio 0501_1 de tipo S1 y supone una pequeña modificación de la ordenación del PGO-2004 (mínima disminución de la superficie del espacio libre público de la pieza 0501_1).



Figura 93: Tramo 2 de la carretera del Boquerón

El **dominio público**, en tanto *viario existente*, coincide con el espacio con la calificación urbanística viaria delimitado por las alineaciones. La ordenación del PGO supone una ampliación del dominio público respecto de la situación actual, ya que en muchas piezas se definen las alineaciones viarias hacia el interior de las actuales parcelas privadas. Los consiguientes ensanchamientos de la carretera se resolverán a través de la modalidad de gestión

¹¹Si bien actualmente las parcelas edificadas con frente a este tramo no alcanzan las dos terceras partes de su longitud, una vez culminada la ejecución del ámbito de gestión transitorio 0501_1 (cuya vigencia se mantiene en el presente PGO) se cumplirá sobradamente esta condición. De otra parte, este tramo cuenta con entramado de calles transversales a ambos lados del mismo (artículo 45 LCC).



asistemática A1, con cargo a los propietarios privados (cesión gratuita y urbanización del tramo de acera) en el momento en que soliciten cualquier acto de ejecución.

Al tener el carácter de *travesía urbana*, el límite exterior de la **banda de servidumbre**, coincidente con la **línea de edificación**, queda definido por las determinaciones urbanísticas sobre las piezas adyacentes que fijan las *condiciones de disposición*. En la mayoría de las piezas con uso predominante unifamiliar (0501_40, 0501_42, 0506_4, 0506_39, 0506_16 y 0506_6) se fijan *separaciones mínimas a lindero frontal* de 3 m y de 5 metros en las piezas 0501_2 y 0501_5, también unifamiliares; en las de espacios libres públicos (0505_1, 0505_14 y 0506_8) se establece la misma determinación con un valor mínimo de 5 m. Con estas separaciones se garantiza la máxima amplitud libre de edificaciones compatibles con las condiciones consolidadas de este tramo.

Sobre este tramo viario no se plantea ninguna actuación específica y por tanto, no se incluye en ningún ámbito de gestión. No obstante, en los terrenos interiores a sus dos márgenes se delimitan varios ámbitos de gestión, sistemáticos y asistemáticos, cuyos viarios conectan transversalmente con este tramo. La práctica totalidad de los mismos se corresponden con caminos o serventías existentes que en la actualidad están abiertos al tránsito para dar acceso a las parcelas y edificaciones interiores, con unas dimensiones y servicios deficientes; la ordenación propuesta implicará la ejecución por los propietarios privados de las obras de urbanización para que los viarios alcancen unas condiciones mínimas de funcionalidad.

1.20.3. Tramo 3: Desde Santa Rosa de Lima hasta el Camino del Pajar

Sobre este tramo se produce la propuesta más relevante de este PGO en relación a la Carretera del Boquerón que consiste en su desdoblamiento, para que los movimientos hacia Valle de Guerra sean por el trazado actual y en dirección TF-5 se desvíen por un nuevo tramo que llega hasta el camino de Garimba, continuando por éste hasta su confluencia con la actual carretera, donde se recuperan los dos sentidos de circulación. El tramo de nueva ejecución y el citado del camino de Garimba (adecuadamente reconvertido) pasarán a tener, junto con el tramo actual, el carácter legal de carretera.



Figura 94: Tramo 3 de la carretera del Boquerón

En los primeros cien metros aproximadamente, este tramo (categorizado como suelo urbano y con el carácter de *travesía*) se configura con una calzada de 7 metros y dos sentidos,



con bandas laterales en ambos márgenes de aparcamiento en hilera y aceras de anchos variables: al sur (limitada por las alineaciones consolidadas de las piezas 0506_6 y 0506_10) con sección media de 4 metros; y la norte (limitada por las alineaciones rectificadas de las piezas 0507_9 y 0507_8), con 2 metros de ancho medio. La ordenación del PGO implica la ampliación del **dominio público** (coincidente con el espacio con calificación viaria) respecto de la situación actual, ya que en las dos piezas situadas al norte se definen las alineaciones viarias hacia el interior de las actuales parcelas privadas. El límite exterior de la **banda de servidumbre**, coincidente con la **línea de edificación**, queda definido por las determinaciones urbanísticas sobre las piezas adyacentes que fijan las *condiciones de disposición*. En las dos piezas al norte con uso predominante de vivienda colectiva se define una *línea de disposición obligatoria (LDO)* paralela a la alineación y a 3 metros de ésta, con la intención de configurar una fachada continua hacia la carretera; en las piezas al sur, unifamiliares en tipología de adosados, se fijan *separaciones mínimas a lindero frontal* de 5 metros. Con estas condiciones se consigue que la banda delimitada por la línea de edificación (medida desde los bordes de la calzada) tenga unos anchos medios de 7,5 y 11 metros hacia el norte y sur, respectivamente, que sea máxima amplitud compatible con las condiciones consolidadas de este tramo.

En los siguientes 130 metros, la continuación de la actual carretera hacia Valle de Guerra discurre entre piezas consolidadas (travesía) dentro de suelo urbano consolidado, pero con una sección distinta al proponerse con un único sentido: calzada de 3,5 metros, una banda de aparcamiento en hilera y aceras con anchos medios de 2 metros. El **dominio público** se amplía ligeramente al rectificar las alineaciones consolidadas en casi todas las piezas lindantes con la carretera (0507_8, 0507_6 y 0507_31 al norte, y 0506_5, 0506_12 y 0506_15, al sur). El límite exterior de la **banda de servidumbre**, coincidente con la **línea de edificación**, queda definido en las piezas de uso predominante unifamiliar (0507_31, 0506_5, 0506_12 y 0506_15) mediante una *separación mínima al lindero frontal* de 3 metros, y en las piezas de vivienda colectiva (0507_8 y 0507_6) definiendo una *línea de disposición obligatoria (LDO)* paralela a la alineación también a 3 metros. De esta forma, limitando las afecciones sobre las edificaciones consolidadas y gracias a la reducción del ancho de calzada, se consigue ampliar respecto de la situación actual el ancho de la banda delimitada por la línea de edificación que pasa a tener 5 metros hacia el sur y 7,5 hacia el norte.

Este tercer tramo de la carretera del Boquerón en su trazado actual sigue hasta la confluencia con el nuevo ramal con una longitud aproximada de 90 metros ya fuera del núcleo urbano de Guamasa. Se propone una sección transversal con calzada de 3,5 metros, un amplio arcén al oeste de 6 metros y de 2 metros al este. El **dominio público** (espacio entre alineaciones con calificación viaria) se mantiene coincidente con el actual, al tratarse de una carretera existente. Como discurre sobre suelo rústico se categoriza como **de protección de infraestructuras**, definiendo una banda cuyos límites exteriores son dos paralelas a sendas alineaciones a 12 metros de distancia; con esta dimensión se cumple a ambos lados que la totalidad de las zonas de **servidumbre** así como las dos **líneas de edificación** quedan dentro de esta categoría de suelo rústico, garantizándose consiguientemente la inedificabilidad de esos terrenos.

La parte del actual camino Garimba (o calle Lázaro López) que pasa a formar parte de la TF-156 discurre, con una longitud aproximada de 325 metros, entre piezas dentro del núcleo urbano y se categoriza como **suelo urbano consolidado**, asignándosele el carácter de travesía. La sección que propone el PGO se conforma por una calzada de 3,5 metros, bandas alternas de aparcamiento en hilera y dos aceras de anchos variables debido a la necesidad de definir alineaciones irregulares por los condicionantes de las edificaciones consolidadas. El **dominio público** se amplía ligeramente al rectificar las alineaciones consolidadas en casi todas las piezas lindantes con la carretera (0506_5, 0506_9, 0506_13 y 0506_14 al norte y

0506_10, 0506_29, 0506_32, 0506_30, 0506_33 y 0506_11 al sur). El límite exterior de la **banda de servidumbre**, coincidente con la **línea de edificación**, queda definido en todas las piezas (de uso predominante unifamiliar) mediante una *separación mínima al lindero frontal* de 2 metros, que es la dimensión máxima compatible con las condiciones de disposición de las edificaciones existentes.

El último componente de este 3º tramo de la carretera del Boquerón lo constituye el ramal de nueva ejecución que enlaza la actual TF-156 con el camino de Garimba a la altura del camino del Pajar (que se prolonga, en Tacoronte, con el nombre de camino El Trazo). Se delimita con un ancho constante de 6,50 metros y una sección transversal conformada por una calzada central de 3,5 metros de un único sentido (dirección sur) y dos arcenes de 1,5 metros. Al tratarse de un tramo de carretera de nueva ejecución, el **dominio público**, además del espacio entre alineaciones con calificación viaria, se amplía a ambos lados con dos piezas de tres metros de ancho (RCC) con la calificación de **espacios libres públicos de protección**. De otra parte, como discurre sobre suelo rústico se categoriza como **de protección de infraestructuras**, definiendo una banda cuyos límites exteriores son dos paralelas a sendas alineaciones a 12 metros de distancia; con esta dimensión se cumple a ambos lados que las zonas de **servidumbre** así como las dos **líneas de edificación** quedan dentro de esta categoría de suelo rústico, garantizándose consiguientemente la inedificabilidad de esos terrenos.

Sobre este tercer tramo de la carretera del Boquerón se delimita el ámbito de gestión asistemática A2 destinados a la ejecución pública de las correspondientes actuaciones según la ordenación del PGO. El ámbito (0506_16) comprende los terrenos del nuevo ramal de conexión entre la actual TF-156 y el camino de Garimba, tanto los ocupados por la nueva vía como los de las piezas adyacentes de espacios libres de protección; se asigna su ejecución, en congruencia con la clasificación de la carretera, al Cabildo de Tenerife, que habrá de culminarla antes de la finalización del segundo cuatrienio de programación del Plan General.

1.20.4. Tramo 4: Desde el fin del desdoblamiento hasta el asentamiento de El Charcón

Este cuarto tramo, con una longitud aproximada de 500 metros, coincide con el trazado actual de la TF-156. El PGO mantiene la sección transversal existente, configurada mediante calzada de 6 metros de dos sentidos, arcén en ambos lados. Los primeros 180 metros de este tramo discurren sobre suelo rústico categorizado a ambos lados de **protección de infraestructuras**. En el resto del tramo, la carretera linda, primero al lado este y luego al oeste, con piezas del asentamiento rural de El Charcón; consiguientemente, el espacio calificado como viario se categoriza como suelo rústico de **asentamiento rural**, mientras que los terrenos del lado opuesto (primero al oeste y luego al este) se categorizan como suelo rústico de **protección de infraestructuras**. En el frente con la pieza 0509_19, la carretera cuenta con una vía de servicio (calle de coexistencia) para el acceso a una promoción de viviendas adosadas que, sin embargo, no se considera parte de este viario ni tiene por tanto la consideración legal de carretera. Esta situación se traslada a las piezas 0509_9 y 0509_12.

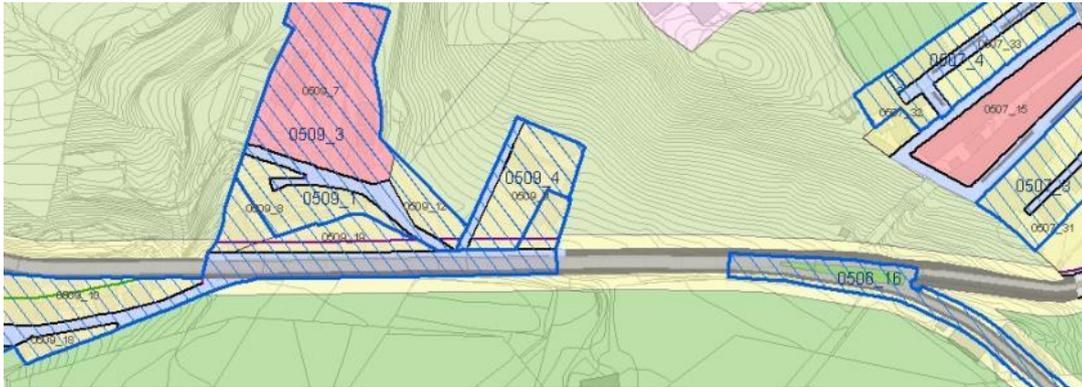


Figura 95: Tramo 4 de la carretera del Boquerón

Como se trata de una carretera existente, el **dominio público** coincide con el espacio con la calificación urbanística viaria delimitado por las alineaciones, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo. De otra parte, el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **zona de servidumbre** y a la **línea de edificación** (ambas coincidentes) se traduce en las siguientes determinaciones urbanísticas:

- a) En la primera parte que discurre completamente sobre suelo rústico, los terrenos adyacentes a ambos lados, con un ancho de 12 metros, están categorizados como suelo rústico de protección de infraestructuras, con lo que se garantiza su in edificabilidad.
- b) En la parte que linda con las piezas 0509_9, 0509_19 y 0509_8, los terrenos del lado oeste se categorizan también como suelo rústico de protección de infraestructuras hasta una profundidad de 12 metros, mientras que en las piezas del asentamiento rural se propicia la mayor banda frontal in edificable posible estableciendo sobre estas tres piezas la determinación de separación mínima a lindero frontal mediante una línea paralela a 10 metros del borde de la calzada (sólo 2 metro menos que la dimensión exigida para la línea máxima de edificación, que se justifica dada la categorización de este enclave como asentamiento rural).
- c) En la última parte lindante con las piezas 0509_10, los terrenos del lado este se categorizan también como suelo rústico de protección de infraestructuras hasta una profundidad de 12 metros, mientras que en las citadas piezas del asentamiento rural se establece una línea de fondo máximo edificable que conforma una banda edificable de 15 metros de profundidad paralela a la calle de Zoilo Miranda; de tal modo la parte de esta pieza (en ladera de fuerte pendiente) hacia la TF-156 queda como espacio no edificable. Además, los tramos de alineación que delimitan esta pieza 0509_10 con la TF-156 se califican como secundarios, de modo que desde la carretera no pueda darse acceso a las parcelas.

Las actuaciones recogidas en el presente tramo viario se recogen dentro del ámbito de gestión asistemático 0509_1 de tipo A-3. Las actuaciones de acondicionamiento las debe realizar el Cabildo de Tenerife antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.20.5. Tramo 5: Entre el asentamiento rural del Charcón y el situado al este de Valle Guerra

Este quinto tramo, con una longitud aproximada de 3 kilómetros, coincide con el trazado actual de la TF-156. El PGO mantiene la sección transversal existente, configurada mediante calzada de 6 metros de dos sentidos, sin aparcamiento ni aceras, con ensanchamientos puntuales en los arcones a lo largo del recorrido. La totalidad del tramo discurre sobre suelo rústico categorizado a ambos lados de **protección de infraestructuras**. En tanto la carretera



existente, el *dominio público* coincide con el espacio con calificación viaria delimitado por las alineaciones, sin que desde el PGO se proponga ninguna ampliación del mismo.



Figura 96: Tramo 5 de la carretera del Boquerón

El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la *zona de servidumbre* y a la *línea de edificación* (ambas coincidentes) se verifica mediante la categorización como suelo rústico de *protección de infraestructuras* de los terrenos comprendidos entre dos líneas paralelas a los bordes de la calzada a 12 metros de éstas (distancia legal de la línea de edificación), sobre los cuales se prohíbe todo acto de edificación.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.20.6. Tramo 6: Desde el asentamiento rural al este de Valle Guerra hasta la TF-16

Este sexto tramo, con una longitud aproximada de 850 metros, discurre, salvo en una pequeña parte, entre piezas edificables: primero las de un asentamiento rural poco antes de llegar a Valle Guerra, y luego las de la trama del suelo urbano de la AUH-0409 en el extremo sur del núcleo. Si bien se mantiene el trazado de la TF-156, este PGO plantea la ampliación de su sección transversal (y, consiguientemente, del *dominio público*) según se detalla:

- a) En el tramo entre el inicio del suelo urbano consolidado se mantiene la sección transversal actual (calzada y arcenes) sin que, por lo tanto, este PGO proponga ninguna ampliación del dominio público.
- b) En el tramo que discurre por suelo urbano consolidado (entre las piezas 0409_21, 0409_22 y 0409_19 al norte y la 0409_30, 0409_7 y 0409_29 al sur) se ensancha la sección transversal ampliando la calzada a 7 metros y disponiendo aceras a ambos lados y dos bandas de aparcamientos cuando la sección transversal la permite. Estos ensanchamientos de la carretera se resolverán en el marco de la modalidad de gestión asistemática A1, con cargo a los propietarios privados (cesión gratuita y urbanización del tramo de acera) en el momento en que soliciten cualquier acto de ejecución.

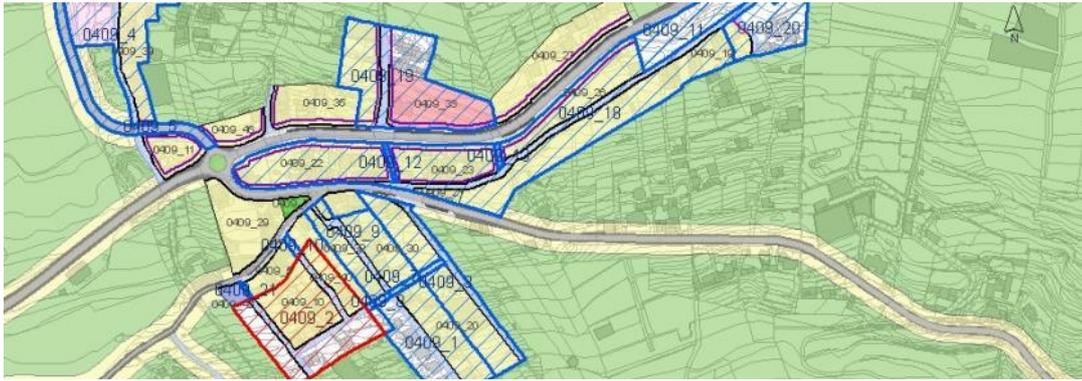


Figura 97: Tramo 6 de la Carretera del Boquerón

El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la *zona de servidumbre* y a la *línea de edificación* (ambas coincidentes) se verifica como se detalla a continuación:

- a) En el tramo inicial hasta el suelo urbano consolidado mediante la categorización como suelo rústico de *protección de infraestructuras* de los terrenos comprendidos entre dos líneas paralelas a los bordes de la calzada a 12 metros de éstas (distancia legal de la línea de edificación), sobre los cuales se prohíbe todo acto de edificación.
- c) En los terrenos lindantes con la carretera e incluidos en las piezas edificables del suelo urbano consolidado, se establece una *separación mínima a lindero frontal* de 3 metros (salvo en la pieza 0409_21 que el máximo admisible es de 2 metros), distancia que compatibiliza adecuadamente las exigencias legales con la disposición de las edificaciones existentes, máxime cuando se trata de una travesía.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.



1.21. Antigua Carretera General del Norte (TF-152)

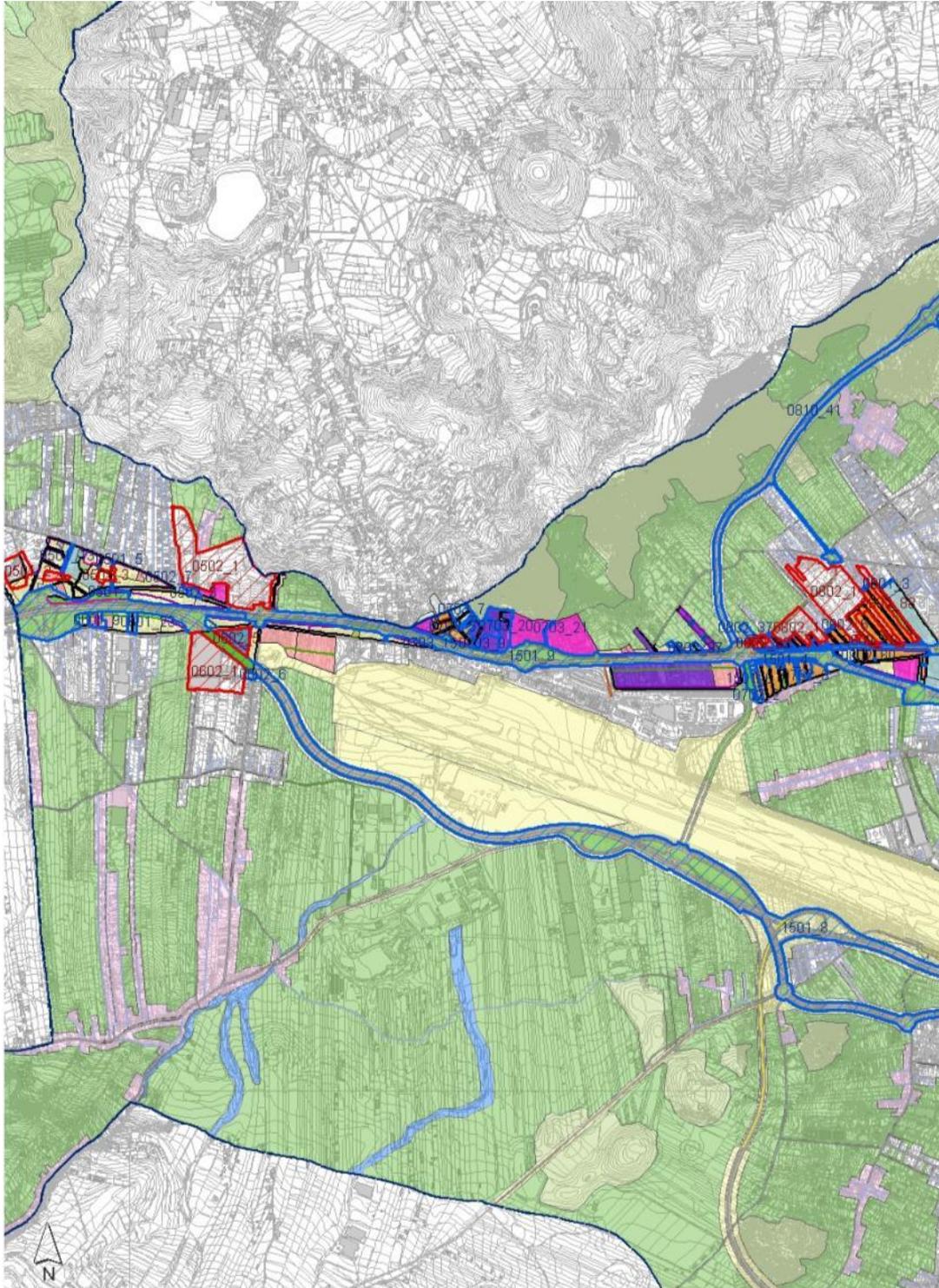


Figura 98: Planta General de la TF-152 antigua Carretera General del Norte

La antigua Carretera General del Norte (TF-152) mantiene su trazado actual como vía de servicio de la TF-5 con inicio en la Glorieta de San Benito y final en el Enlace de Guama-sa, dentro del municipio.

Este PGO propone su **desclasificación** como carretera dado que se trata de un tramo viario que compone la red de comunicación interna dentro de la trama urbana, dividiéndola en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Glorieta de San Benito hasta el Enlace del Aeropuerto actual.
- b) Tramo 2: desde el Enlace del Aeropuerto actual al nuevo Enlace del Aeropuerto.
- c) Tramo 3: desde el nuevo Enlace del Aeropuerto hasta la Carretera del Portezuelo.
- d) Tramo 4: desde la Carretera del Portezuelo hasta nuevo enlace con el Camino La Cañada.
- e) Tramo 5: desde el nuevo enlace con el Camino La Cañada hasta el Enlace de Guamasa.

Dado que es un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del **dominio público, zona de servidumbre y la línea de edificación**. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

1.21.1. Tramo 1: Desde la Glorieta de San Benito hasta el Enlace del Aeropuerto actual

Este primer tramo, de unos 970 m, discurre desde la Glorieta de San Benito hasta el actual enlace de acceso al Aeropuerto de Tenerife Norte utilizando el trazado actual de la carretera, pero reduciendo los sentidos de circulación a uno: el sentido oeste-este, así como añadiendo al trazado la plataforma correspondiente a la prolongación de la Línea 1 del tranvía hasta el Aeropuerto.



Figura 99: Tramo 1 de la TF-152 antigua Carretera General del Norte

La vía está formada por una calzada de un carril de circulación, para el sentido oeste-este, de 3,50 m de anchura, carril bici de 2,20 m y acera peatonal de 2,00 m en el margen norte de la calzada. En los primeros 560 m, también se prevé acera peatonal en el margen sur de la vía, adosada a la plataforma del tranvía, hasta la ubicación de la nueva glorieta de intersección prevista en la Avenida Quinto Centenario para conectar con esta carretera.

En las proximidades del final del tramo, la plataforma del tranvía discurre a menor cota que la calzada puesto que, en el enlace de acceso al aeropuerto, el tranvía pasa por debajo del enlace remodelado.

Las actuaciones en esta vía se incluyen dentro del ámbito de gestión asistemática 0802_60 de tipo A2 salvo la ampliación de la glorieta de acceso al aeropuerto cuya ejecución se incluyen dentro del ámbito de gestión asistemática 1501_9 de tipo A2. Si bien las primeras actuaciones le corresponden al Cabildo su ejecución, el último ámbito de gestión le corres-

ponde al Gobierno de Canarias su ejecución. Todos los ámbitos de ejecución se deberán ejecutar antes de la finalización del segundo cuatrienio.

1.21.2. Tramo 2: Desde el Enlace del Aeropuerto actual al nuevo Enlace del Aeropuerto

El segundo tramo, de unos 1.180 m, discurre prácticamente por el trazado actual de la carretera desde el enlace actual de acceso al aeropuerto hasta la nueva glorieta prevista por el PGO en la nueva zona comercial. Mantiene un único sentido de circulación, este-oeste, salvo los últimos 375 m, en los que se dispone una calzada de doble sentido de circulación con dos pequeñas glorietas en sus extremos que facilita los movimientos motorizados en la zona comercial.



Figura 100: Tramo 2 de la TF-152 antigua Carretera General del Norte

Así, la vía está formada por una calzada de uno y dos carriles de 3,50 m de anchura, acera de 2,00 m y carril bici de 2,20 m en el margen norte y la plataforma para la ampliación de la Línea 1 del tranvía en el margen sur de la calzada, la cual se desvía hacia el sur y conecta con el Aeropuerto en los últimos 425 m aproximadamente.

Las actuaciones en la vía se incluyen dentro del ámbito de gestión asistématica 1501_9 del tipo A2, estas actuaciones las deberá ejecutar al Gobierno de Canarias antes de la finalización del segundo cuatrienio tal y como se recoge en la Programación del Plan.

1.20.3. Tramo 3: Desde el nuevo Enlace del Aeropuerto hasta la Carretera del Portezuelo

El tercer tramo, de unos 635 m, utiliza el trazado actual de la antigua Carretera General del Norte desde el nuevo Enlace del Aeropuerto que define el PGO hasta la intersección con la Carretera del Portezuelo.



Figura 101: Tramo 3 de la TF-152 antigua Carretera General del Norte

Este tercer tramo mantiene la sección final del segundo tramo; es decir, calzada de dos carriles de circulación cuando se dispone una salida desde la actual TF-5 y de un carril en el resto, en ambos caso de un solo sentido de circulación (este-oeste), con aceras peatonales ambos márgenes de la vía, carril bici en la acera norte y zona verde de separación con la TF-5.

Al igual que el tramo anterior las actuaciones en la vía se incluyen dentro del ámbito de gestión asistemática 1501_9 del tipo A2 y su ejecución le corresponde al Gobierno de Canarias su realización antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.21.4. Tramo 4: Desde la Carretera del Portezuelo hasta nuevo enlace con el Camino La Cañada

El cuarto tramo, de unos 630 m de longitud, continua con las características físicas del viario definido en el tramo anterior, así como con la utilización del trazado actual de la carretera. El inicio del tramo se sitúa en la glorieta de intersección con la Carretera del Portezuelo y el final lo hace con el enlace tipo diamante con doble glorieta (mediante dos glorietas, al norte y al sur de la TF-5, conectadas ambas con una calzada de doble sentido por encima de la TF-5 con el Camino La Cañada. Este tramo no dispone de conexión con la TF-5.



Figura 102: Tramo 4 de la TF-152 antigua Carretera General del Norte

Al igual que los dos tramos anteriores las actuaciones en la vía se incluyen dentro del ámbito de gestión asistemática 1501_9 del tipo A2 y su ejecución le corresponde al Gobierno de Canarias su realización antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.21.5. Tramo 5: desde el nuevo enlace con el Camino La Cañada hasta el Enlace de Guamasa

El quinto y último tramo, de unos 1.125 m de longitud, discurre, nuevamente por el trazado actual de la carretera, desde el nuevo enlace con el Camino La Cañada hasta el Enlace de Guamasa, existiendo una glorieta intermedia de intersección a unos 300 m, a la altura del Camino de la Cordillera, para canalizar el tráfico de acceso al casco de Guamasa.

Desde el comienzo del tramo hasta la glorieta, el viario está formado por una calzada de dos carriles, con aceras peatonales en ambos márgenes y carril bici, inicialmente en el margen norte para cruzar posteriormente al sur y finalizar en la parte central del tramo. Luego estos dos carriles se bifurcan uno hacia el Camino de santa Rosa de Lima y el otro se mantiene por la Carretera General del Norte. La nueva sección planteada para este último tramo se resuelve con un carril de 3,50 m sentido este-oeste, aparcamiento en línea de 2,50 m y aceras en ambos márgenes con carril bici en la acera situada al sur.



Figura 103: Tramo 5 de la TF-152 antigua Carretera General del Norte

La ejecución de la glorieta a la altura de Santa Rosa de Lima se realiza en base al ámbito de gestión asistémica 0502_3 de tipo A5, cuya ejecución le corresponde al Ayuntamiento- su realización antes de finalizar el segundo cuatrienio.





1.22. Carretera del Campo de Golf (TF-235)

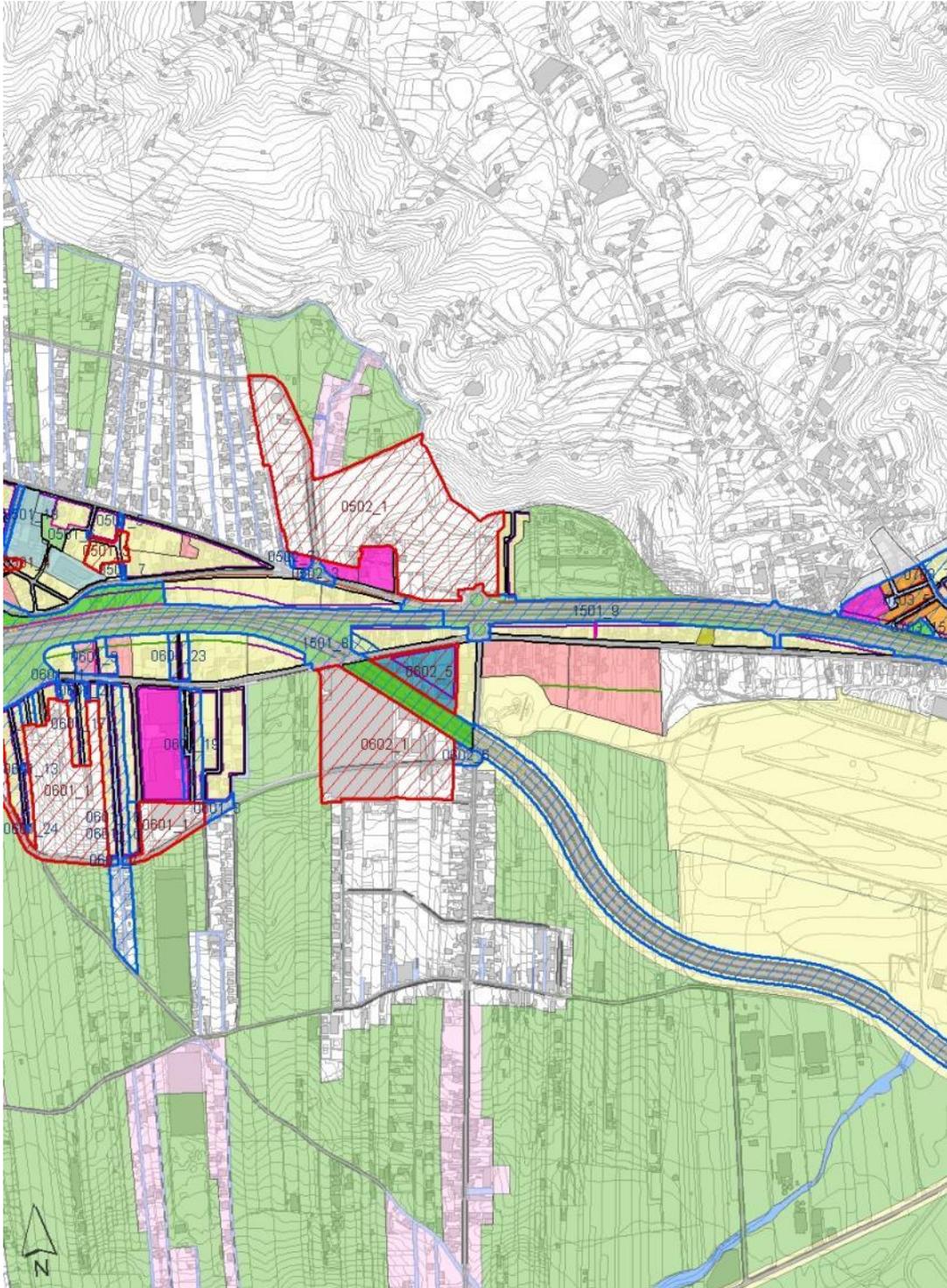


Figura 104: Planta General de la TF-235 Carretera Campo de Golf

Esta carretera se corresponde con el antiguo trazado de la Carretera del Campo de Golf (TF-235), que se iniciará desde el antiguo enlace del Aeropuerto Norte en la TF-5, hasta el enlace de Guamasa.

El presente PGO mejora las condiciones dimensionales y a efectos de la Ley de Carreteras, se propone que este viario sea **desclasificado**. Esta propuesta de desclasificación se basa en el tratamiento, por el presente PGO, de este viario como parte de la red de comunicación interior de los núcleos de Guamasa y Los Rodeos. Además su conexión directa con el actual enlace de Guamasa desde el tramo que conecta con el término municipal de Tacoronte permite el cambio de tratamiento a urbano.

Para el presente PGO se propone su división en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el nuevo enlace del Aeropuerto Norte en la TF-5, hasta la intersección con el Camino de La Cañada (TF-237)
- b) Tramo 2: desde la intersección con el Camino de La Cañada (TF-237) hasta el enlace de Guamasa con la TF-5 y el Término Municipal de Tacoronte.

Dado que la vía se desclasifica, no será de aplicación la determinación del **dominio público, banda de servidumbre y la línea de edificación**.

1.22.1. Tramo 1: Desde el nuevo enlace del Aeropuerto Norte en la TF-5, hasta la intersección con el Camino de La Cañada (TF-237)

El primer tramo desclasificado, consta de una longitud aproximada de 1.350 metros, comenzando en la rotonda, situada en el antiguo enlace del Aeropuerto Norte en la TF-5. Utilizando el trazado actual de la carretera, finaliza en la intersección con el Camino de La Cañada.



Figura 105: Tramo 1 de la TF-235 Carretera Campo de Golf

Este viario está formado por una calzada de dos carriles, ambos con el mismo sentido de circulación, de 3,5 m de anchura, durante los primeros 300 metros desde la glorieta se propone 1 carril de salida de la actual TF-5 y 1 carril que proviene del antiguo trazado de la carretera del Campo de Golf, permitiendo la conexión de los dos viarios a la nueva glorieta. A partir de este punto, en los márgenes de la calzada, se localizarán aceras peatonales, en ambos márgenes, de anchura variable, y aparcamientos en línea, donde las dimensiones lo permitan, manteniendo los dos carriles de circulación sentido oeste-este.

El extremo este del presente tramo estará conformado por una glorieta a desnivel. Este enlace situado en el margen oeste está conformado por un enlace tipo diamante con doble glorieta permitiendo la conexión directa entre la Carretera General del Norte con la Carretera Campo de Golf.

La ejecución de dicho enlace se realiza con cargo al ámbito de gestión asistemática 1501_9 de tipo A2 con cargo al Gobierno de Canarias.



1.22.2. Tramo 2: Desde la intersección con el Camino de La Cañada (TF-237) hasta el enlace de Guamasa con la TF-5 y el Término Municipal de Tacoronte.

El segundo tramo desclasificado, consta de una longitud aproximada de 1.200 metros, cuyo origen se sitúa en la intersección con el Camino de la Cañada, utilizando el tramo actual hasta el término municipal de Tacoronte.



Figura 106: Tramo 2 de la TF-235 Carretera Campo de Golf

Inicialmente utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación de la carretera, manteniendo la sección tipoy las características dimensionales definidas por el tramo anterior, a diferencia de la eliminación de la banda de aparcamientos en su margen norte, hasta el nudo de Guamasa. El presente PGO propone la reconversión del actual nudo de Guamasa en un enlace tipo diamante de doble glorieta con glorietas de mayor dimensión a las existentes y con nuevos ramales de entrada y salida a la actual TF-5, manteniendo la conexión del municipio de Tacoronte con la TF-5.

A partir de este nudo, y hasta el límite con el Término Municipal de Tacoronte, que aproximadamente será un tramo de 210 metros, el presente tramo, la sección de este viario pasará a tener una calzada de doble sentido formada por dos carriles de 3,5 m de ancho, con un arcén de 2 m de anchura en su margen norte y una acera peatonal de ancho variable en su margen sur.

La reconversión del enlace de Guamasa y el enganche con la carretera se ejecutará con cargo al ámbito de gestión asistemático 1501_8 de tipo A-2 y su acondicionamiento corresponde al Gobierno de Canarias su ejecución.



1.23. Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

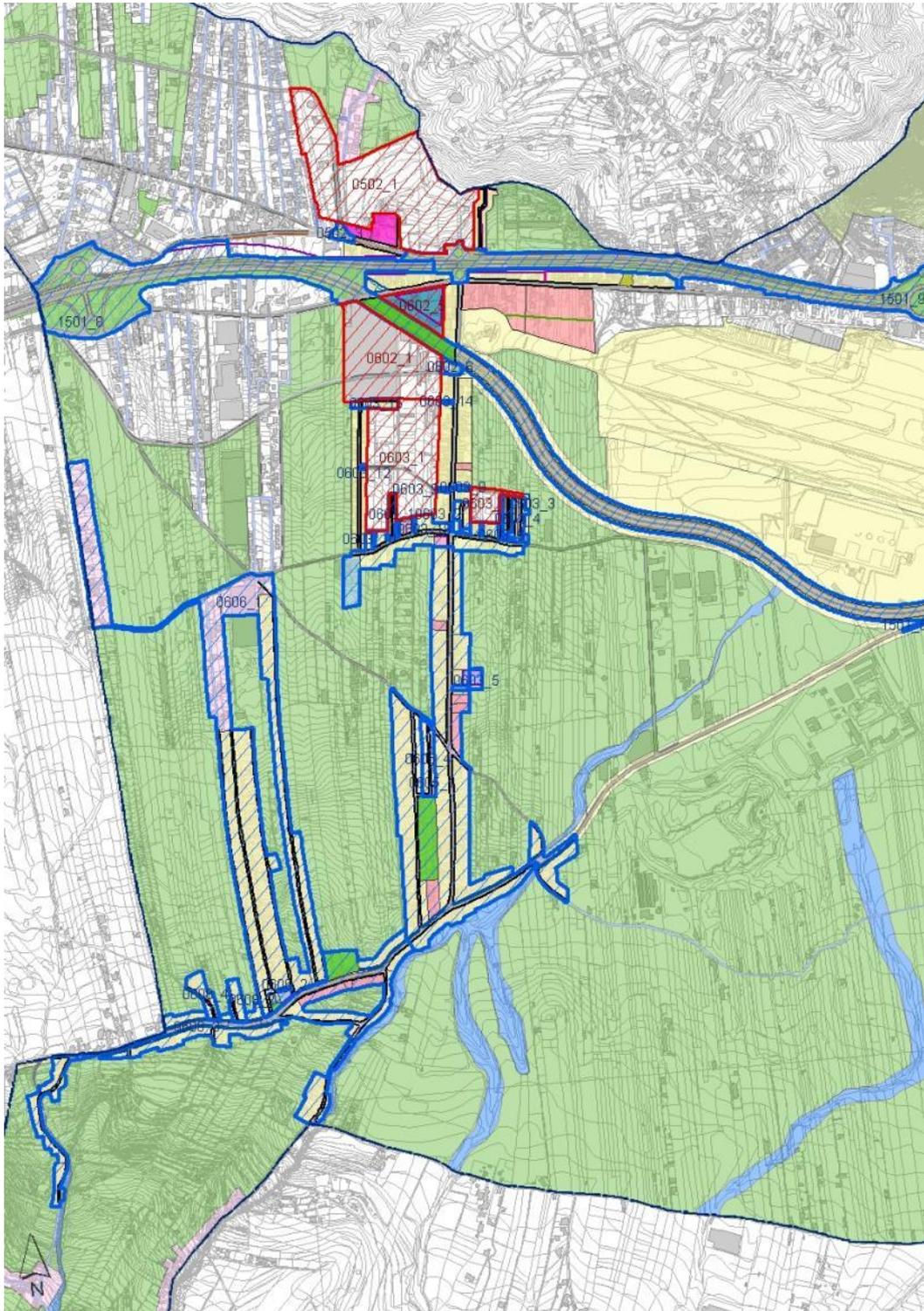


Figura 107: Tramo 1 de la TF-237 Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

La Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía (TF-237), coincidente con el actual Camino de La Cañada discurre desde la Carretera del Golf hasta el núcleo del Ortigal.



El tramo “vertical” de la actual carretera que discurre en sentido norte-sur tiene un marcado carácter urbano y, por tanto, se propone que se desclasifique. El tramo “horizontal” debe formar parte del “Eje Medianías Altas” previsto en el PIOT que, para adquirir una correcta integración en la red insular, conviene que se prolongue hasta el futuro enlace con la Variante de la TF-5, por el camino del Barranco del Rodeo. El PGO propone que este tramo (el existente y su prolongación) se clasifique como carretera convencional de interés insular.

Tanto la parte clasificada como la desclasificada dividen en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Carretera del Golf (TF-237) hasta el Camino La Cañada.
- b) Tramo 2: desde el Camino La Cañada hasta el Camino Barranco del Rodeo.
- c) Tramo 3: desde el Camino Barranco del Rodeo hasta la Variante de la TF-5.
- d) Tramo 4: desde el Camino La Cañada hasta la Calle Camino Real.
- e) Tramo 5: desde la Calle Camino Real hasta el límite municipal de Tacoronte.

1.23.1. Tramo 1: desde la Carretera del Golf (TF-237) hasta el Camino La Cañada

Este primer tramo, que el PGO propone su desclasificación como carretera, comienza en la intersección de la Carretera del Golf con el Camino La Cañada y posee una longitud de unos 1.800 m.

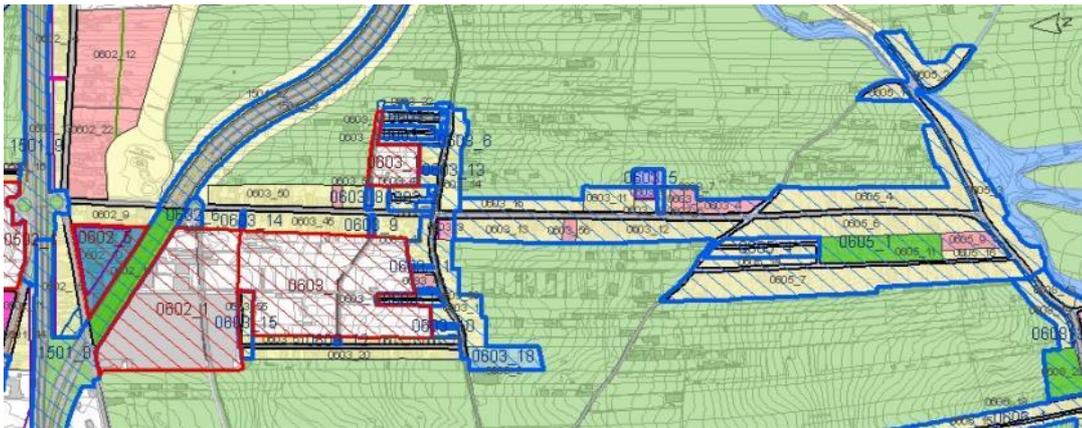


Figura 108: Tramo 1 de la TF-237 Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

Se trata de una vía de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura con aceras peatonales en ambos márgenes de 2,00 m. A unos 240 m del comienzo, una vez realizado el cruce elevado sobre el desarrollo en túnel de la Variante de la TF-5, la calle intersecta, mediante glorieta a nivel, con el viario urbano que, proveniente del enlace de Guamasa, bordea por el sur los terrenos urbanos y urbanizables sectorizado no ordenados de las AUH “Rodeo 1” y “Rodeo 2”.

Al ser un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento de las disposiciones de la LCC en cuanto **aldominio público, zona de servidumbre** y la **línea de edificación** cambia su carácter de carretera convencional de interés insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por la disposición y ocupación de la edificación.

La nueva glorieta situada en el Camino La Cañada a la altura de la Variante de la TF-5 se ejecuta en base al ámbito de Gestión Asistemático 0602_6 del tipo A5 y su ejecución correrá a cargo del desarrollo del sector del suelo urbanizable sectorizado no ordenado. También cabe destacar que la actuaciones en este tramo entre el Camino la Vereda Alta y el Ba-



rranco del Rodeo se realiza con cargo al Ámbito de Gestión asistemático 0605_1 del tipo A3. Ambas actuaciones las deberá realizar el Gobierno de Canarias antes de la finalización del segundo cuatrienio.

1.23.2. Tramo 2: Desde el Camino La Cañada hasta el Camino Barranco del Rodeo

El segundo tramo, de unos 430 m de longitud, comienza en el extremo final del tramo desclasificado, en el Camino La Cañada, y finaliza en la intersección del Camino Barranco del Rodeo con la Transversal Primera Izquierda Barranco del Rodeo. Está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,25 m de anchura y arcenes exteriores de 1,50 m de anchura mínima.



Figura 109: Tramo 2 de la TF-237 Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

En los tramos colindantes con suelo rústico, este PGO, en cumplimiento de las disposiciones legales previstas para carreteras convencionales existentes, establece la correspondiente franja de protección de infraestructuras limitada por el *suelo rústico de protección de infraestructura* (SRPI) a 12 m de la calzada, donde se dispondrá la **línea de edificación** garantizando la inedificabilidad de dicha superficie. Cuando discurre por suelo clasificado como suelo rústico de asentamiento rural, las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con el borde de la **zona de servidumbre**, discurre por suelo consolidado por la edificación en sus márgenes en más de 2/3, por lo que se establecen en las piezas (0605_4, 0605_3, 0605_1 y 0605_2) mediante una disposición **demínima área no ocupable "mano"**, garantizando la mayor franja inedificabilidad posible según su grado de consolidación.

La totalidad del tramo se encuentra comprendida dentro del ámbito de gestión asistemática 0605_1 del tipo A-3, cuya ejecución la deberá realizar el Cabildo de Tenerife antes de finalizar el segundo cuatrienio, tal y como se recoge en la programación del Plan.

1.23.3. Tramo 3: Desde el Camino Barranco del Rodeo hasta la Variante de la TF-5

El tercer tramo, de unos 2.100 m, discurre desde el extremo final del segundo tramo hasta la intersección de la misma con la glorieta prevista en la Vía de Ronda Sur.



Figura 110: Tramo 3 de la TF-237 Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

La totalidad del tramo discurre por terrenos rústicos y está formado por una calzada de dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes exteriores de 1,00 m, utilizando el actual trazado en el resto del tramo durante los primeros 1.000 m y por vía de nuevo trazado en el resto del tramo.

En donde se utiliza el trazado actual el **dominio público** coincide con la carretera existente y se establecen las correspondientes áreas de protección de la vía, mediante una banda de *suelo rústico de protección de infraestructura* (SRPI) a 12 m desde la línea blanca de borde de calzada. Para el nuevo trazado se dispone el **dominio público** a 3m de la alineación viaria y parte de la zona de afección y una banda que delimita la **línea de edificación** a 12m del borde la calzada. Esta banda se categoriza como SRPI.

Las actuaciones correspondientes a la incorporación del Camino del Matadero con la nueva Autopista Exterior son a cargo del ámbito de gestión asistemático 1501_5 de tipo A2 y su ejecución la deberá realizar el Gobierno de Canarias cuando se ejecute los viarios territoriales de la Vía Exterior, Variante de la Tf-5 y la Ronda Sur.

1.23.4. Tramo 4: Desde el Camino La Cañada hasta la Calle Camino Real

El cuarto tramo, de unos 930 m de longitud, utiliza el trazado actual del Camino La Cañada y discurre desde la intersección de éste con el Camino Barranco del Rodeo hasta la intersección con la Calle Camino Real.



Figura 111: Tramo 4 de la TF-237 Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

Para su clasificación como carretera convencional de interés insular, el PGO la dota de una sección mínima de 11 m formada por dos carriles de 3,50 m, uno por sentido de circula-



ción, y aceras peatonales de 2,00 m de anchura mínima, garantizando los peatonales en el tramo considerado como travesía por estar consolidada por la edificación en más de 2/3 partes. En las zonas donde la separación entre edificaciones lo permite, la carretera presenta a uno o ambos márgenes, franjas de estacionamiento en línea de 2,50 m de anchura.

El **dominio público** al ser un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como suelo rustico de asentamiento rural se hace coincidir la **línea de edificación** con el borde exterior de la **zona de servidumbre**, definiéndose en las piezas (0605_9, 0608_18, 0608_19, 0608_20, clasificadas como residencial unifamiliar agrupada, 0605_6, 0605_16, 0605_7, 0608_14, 0605_3, 0608_13, 0606_13, 0606_7, 0608_10, 0608_9, 0608_8, 0608_6, 0608_11, 0608_12, 0608_22, clasificadas como residencial unifamiliar independiente 0606_22, clasificada como equipamiento de servicios comunitarios, y 0606_20 y 0608_23, clasificada como espacio libre. Las determinaciones de las piezas que definen la **línea de edificación** es la **separación mínima al lidero frontal (SMLF)** de 5 m y la **mínima área no ocupable (MANO)**, garantizando el espacio reservado de 5 m reservado para la zona de servidumbre coincidente con la línea de edificación.

Las actuaciones correspondientes a la vía se hacen con cargo al ámbito de gestión asistémico 0608_3 de tipo A3.

1.23.5. Tramo 5: Desde la Calle Camino Real hasta el límite municipal de Tacoronte

El quinto y último tramo, de unos 480 m, discurre desde la intersección de la Calle Camino Real con el Camino La Cañada hasta el límite municipal de Tacoronte, utilizando el trazado actual de la vía.



Figura 112: Tramo 5 de la TF-237 Carretera de la Cruz Chica a Aguagarcía

Para su clasificación como carretera convencional de interés insular, el PGO la dota de una sección mínima de 11 m formada por dos carriles de 3,50 m, uno por sentido de circulación, y aceras peatonales de 2,00 m de anchura mínima. Dado su reducida sección transversal no se dispone de banda de aparcamiento. El **dominio público** ya que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como urbano se hace coincidir la **línea de edificación** con el borde exterior de la **zona de servidumbre**, definiéndose en las piezas 0608_11, 0608_5 y 0608_25, (clasificadas como residencial unifamiliar independiente) mediante una **separación mínima al lidero frontal** de 3 m o una **mínima área no ocupable (MANO)**. En el margen norte que linda con suelo rustico se dispone la **línea de edi-**

ficación mediante la categorización de una banda como SRPI, salvo la pieza 0608_6 con uso residencial unifamiliar independiente, garantizando la inedificabilidad de los 12 m a partir de la calzada.

Al igual que el tramo anterior las actuaciones correspondientes a la vía se hacen con cargo al ámbito de gestión asistemático 0608_3 de tipo A3, cuya ejecución le corresponde al Cabildo su ejecución antes de finalizar el segundo cuatrienio.



1.24. Carretera de Anaga (TF-12)

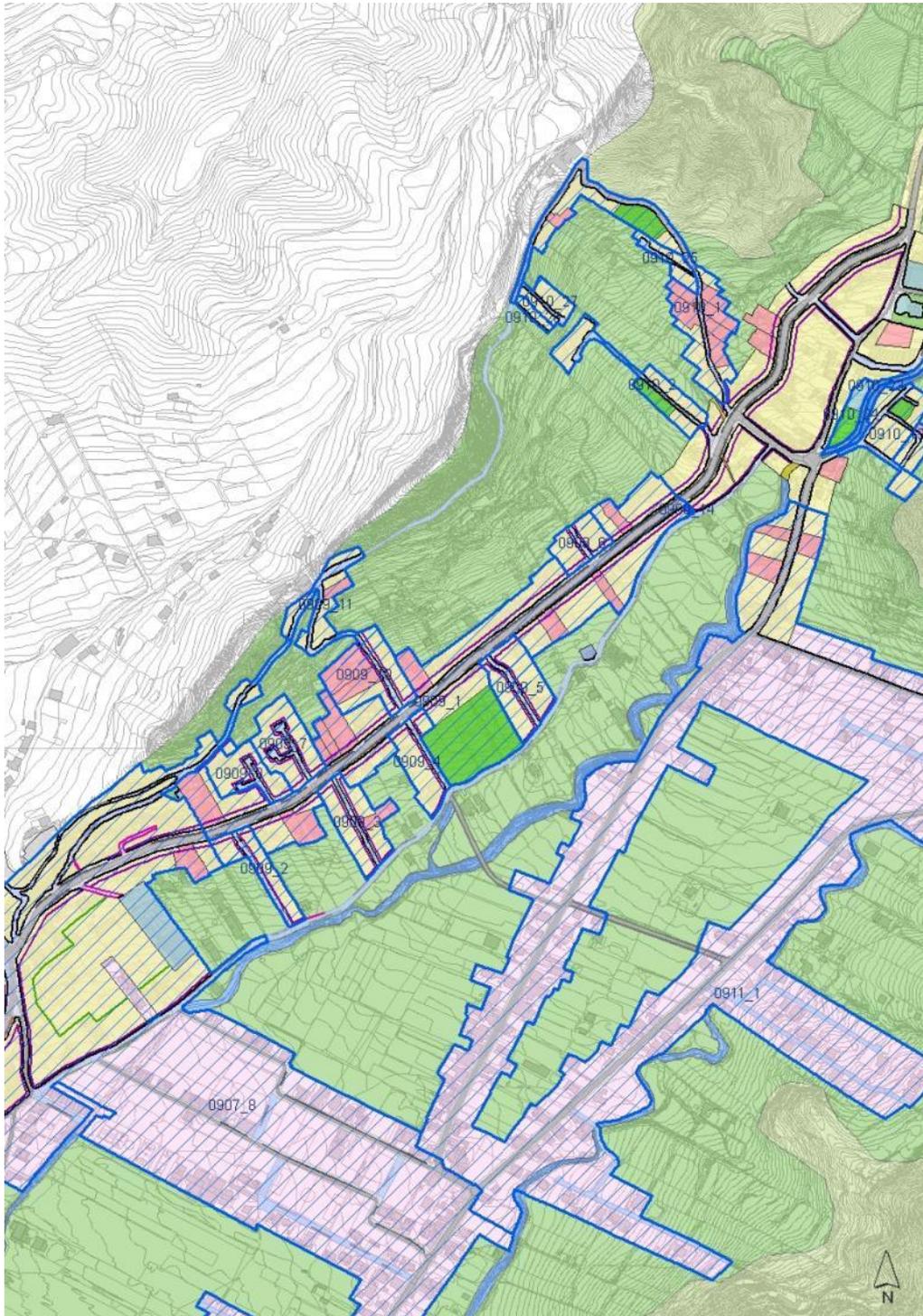


Figura 113: Carretera de Anaga (TF-12)

La Carretera de Anaga (TF-12) coincidente con su trazado actual, se inicia en Las Canteras (desvío de la actual TF-13 hacia Tegueste) y llega, dentro del ámbito de ordenación de este PGO, hasta el límite del Parque Rural de Anaga, pasado el núcleo de Las Mercedes (posteriormente cruza el macizo y llega hasta San Andrés).



Este PGO propone que se clasifique como **carretera convencional de interés insular**, dividiéndola en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Carretera TF-13 hasta el núcleo de Las Mercedes.
- b) Tramo 2: desde el núcleo de Las Mercedes hasta el Parque Rural de Anaga.

1.24.1. Tramo 1: Desde la Carretera TF-13 hasta el núcleo de Las Mercedes

El primer tramo, de unos 1.620 m, comienza en la intersección actual de la carretera TF-12 con la carretera TF-13 y finaliza con el núcleo urbano de Las Mercedes en la intersección con la Calle Santo Labrador, todo ello utilizando el trazado actual de la vía.

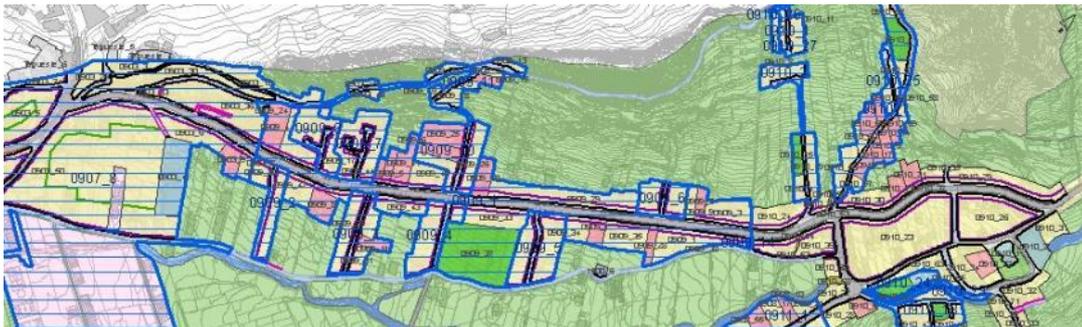


Figura 114: Tramo 1 de la TF-12 Carretera de Anaga

La carretera está formada por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, de 3,50 m de anchura con aceras en ambos márgenes de 2,00 m de anchura mínima y, en función de la sección disponible, bandas de aparcamiento en línea de 2,50 m en uno o ambos márgenes de la vía. El **dominio público** por ser un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Al ser una carretera existente que discurre por suelo clasificado como suelo rustico de asentamiento rural en los primeros 1.100 m y por suelo urbano en el resto del tramo clasificado como urbano se adelanta la **línea de edificación** hasta un mínimo de 3 m desde la calzada que delimita la **zona de servidumbre** definiéndose en las piezas colindantes a lavía mediante una **separación mínima** al lidero frontal grafica dispuesta a 3 m y 7 m de la calzada en el resto de piezas. Si bien, las determinaciones de este PGO pretenden garantizar que la línea de edificación quede tras la zona de servidumbre con el ancho fijado en la LCC independientemente de la clasificación de suelo atravesado (5 m en este caso), en ocasiones, como esta, es necesario modificarlo según el artículo 85 del RCC. Puesto que es un tramo consolidado por la edificación en ambos márgenes se ha propuesto la dimensión máxima compatible con las condiciones de disposición de las edificaciones existentes.

Las actuaciones en la vía se integran dentro del ámbito de gestión asistemático 0907_8 y 0909_1 de tipo A-3.

1.24.2. Tramo 2: Desde el núcleo de Las Mercedes hasta el Parque Rural de Anaga

El segundo y último tramo, de unos 6.240 m de longitud, discurre, utilizando el trazado actual de la carretera, desde la intersección de la TF-12 con la Calle Santo Labrador hasta el límite del Parque Rural Anaga, estando formada la vía por una calzada de dos carriles de 3,50 m con arcenes en ambos márgenes de 1,00 m.

El PGO, en cumplimiento de la LCC ha definido los correspondientes elementos de protección de la vía mediante la **línea de edificación** coincidente con la **zona de servidumbre**

con la clasificación de *suelo rustico de protección de infraestructura* (SRPI) de 12m a cada lado de la vía. El *dominio público* en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

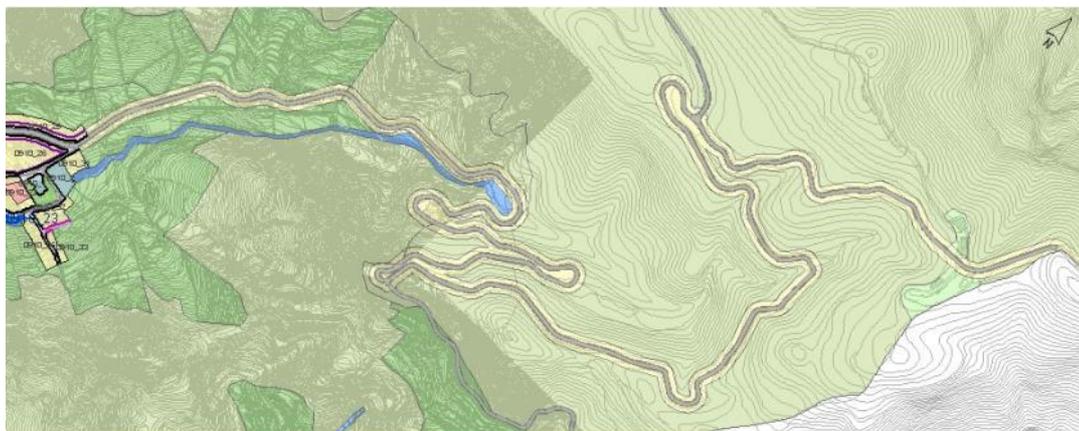


Figura 115: Tramo 2 de la TF-12 Carretera de Anaga

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.



1.25. Camino de Las Mercedes (TF-113)

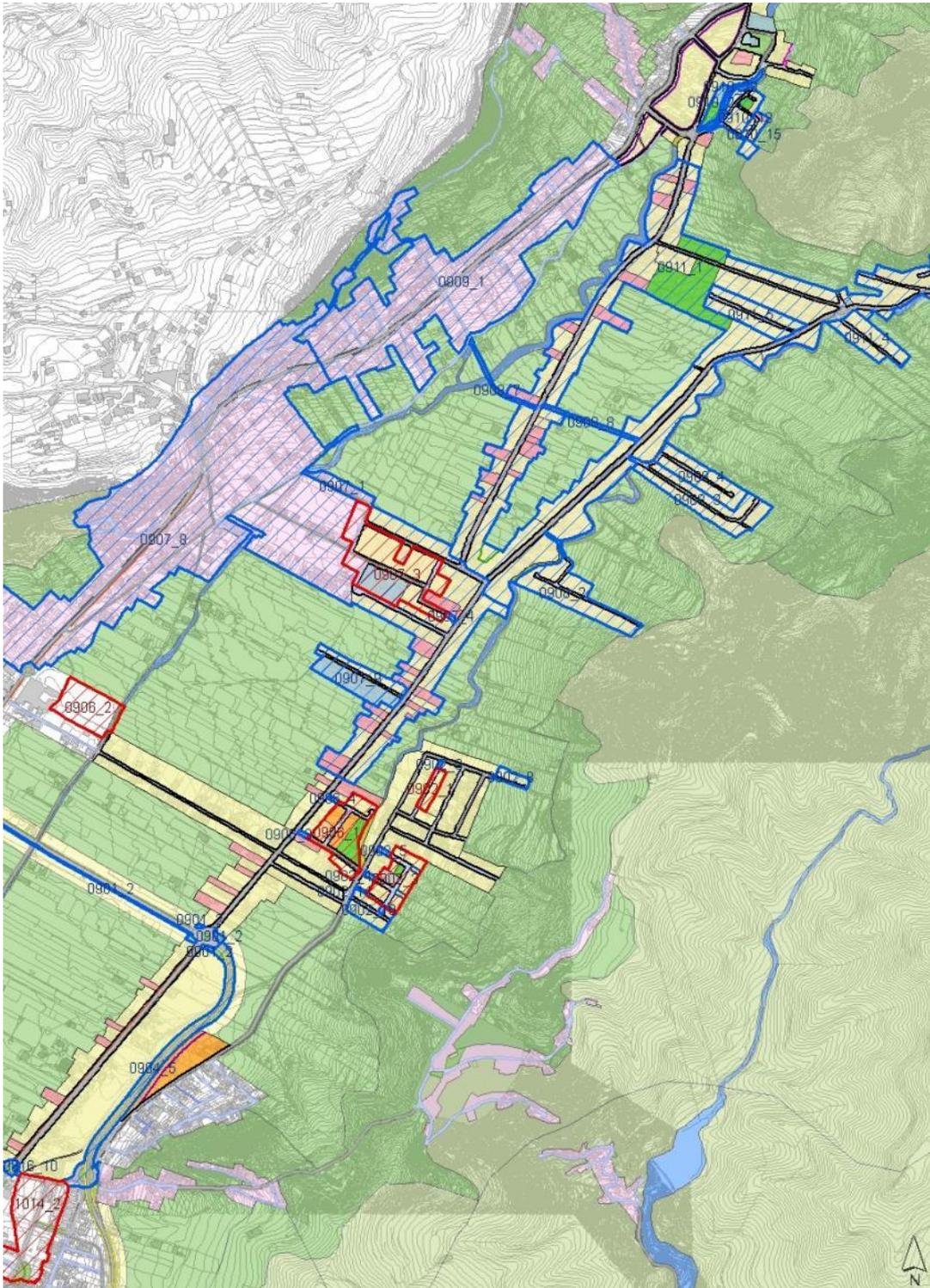


Figura 116: Planta General del camino de las Mercedes TF-113

El Camino de Las Mercedes (TF-113), con su trazado actual, se inicia en el Camino Madre del Agua, se bifurca (desdoblándose un ramal hacia Jardina, que no tiene el carácter



de carretera) y cruza el núcleo de Las Mercedes (Calle Olof Palme) para continuar en la carretera de Anaga.

Este PGO propone su desclasificación como carreterado que se trata de un tramo viario que compone la red de comunicación interna dentro de la trama urbana, dividiéndola en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Carretera TF-12 hasta la Calle Olof Palme.
- b) Tramo 2: desde la Calle Olof Palme hasta el Camino Jardina.
- c) Tramo 3: desde el Camino Jardina hasta la Vía de Ronda Este.
- d) Tramo 4: desde la Vía de Ronda Este hasta el Camino Madre del Agua.

En tanto que es un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del **dominio público, zona de servidumbre y la línea de edificación**. Dado que cambia su carácter de carretera insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

1.25.1. Tramo 1: Desde la Carretera TF-12 hasta la Calle Olof Palme

El primer tramo, de 120 m de longitud, comienza en la intersección del Camino Vueltas Blancas con la Carretera TF-12 y finaliza en la intersección del primero con la Calle Olof Palme, utilizando en toda su longitud el trazado del Camino de Vueltas.

La vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,25 m de anchura con aceras peatonales de 2,00 m en ambos márgenes. El extremo del tramo se configura como glorieta a nivel para gestionar los movimientos en la intersección con la Calle Olof Palme.

En el presente tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.



Figura 117: Tramo 1 del camino de las Mercedes TF-113

1.25.2. Tramo 2: Desde la Calle Olof Palme hasta el Camino Jardina

El segundo tramo, de unos 1.160 m de longitud, comienza en la intersección entre la Calle Olof Palme con el Camino Vueltas Blancas y, utilizando el trazado actual del Camino de Las Mercedes, finaliza en la intersección de esta con el Camino Jardina, manteniendo la sección tipo de la vía definida en el primer tramo. La calle se organiza mediante calzada de do-

ble sentido con un carril de 3,50 m y aceras de ancho variable sin posibilidad de incluir aparcamiento debido a la estrechez de la ocupación actual de la vía.

En el presente tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.



Figura 118: Tramo2 del camino de las Mercedes TF-113

1.25.3. Tramo 3: Desde el Camino Jardina hasta la Vía de Ronda Este

El tercer tramo, de unos 1.000 m de longitud, comienza en el punto de bifurcación del Camino de Las Mercedes hacia Jardina y finaliza en la intersección con la Vía de Ronda. Utiliza el trazado actual del Camino de Las Mercedes y la sección tipo de vía definida en el primer tramo. La configuración de la calle es similar al tramo 1 y 2.

En el presente tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye ningún ámbito de gestión.



Figura 119: Tramo3 del camino de las Mercedes TF-113

1.25.4. Tramo 4: Desde la Vía de Ronda Este hasta el Camino Madre del Agua

El cuarto tramo de 665 m, continuando el trazado actual del Camino de Las Mercedes y la sección tipo de viario definida inicialmente, inicia en la intersección con la Vía de Ronda y finaliza en la intersección del Camino de las Mercedes con el Camino Madre del Agua. El presente PGO propone la siguiente sección viaria: calzada de doble sentido con un ancho de carril de 3,50 m, aparcamiento en línea de ancho 2,25 m cuando la sección viaria lo permite, carril bici en la acera situada al oeste de ancho 2,20 m y aceras de anchos variables superiores a los 2,00 m.



Al finalizar el tramo viario se propone una glorieta que facilite los movimientos con el anillo interior de la Laguna y su conexión con la Vía de Ronda.

La ejecución de la glorieta con el anillo interior de la Laguna se engloba dentro del ámbito asistemático 0816_10 de tipo A-2 y la 1014_15 de tipo A5, cuya ejecución la deberá realizar el ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio, tal y como se recoge en la programación del plan. La ampliación de la glorieta existente en la Carretera Vía de Ronda se recoge en el ámbito asistemático 0901_2 de tipo A-2 y su ejecución corresponde al Cabildo.



Figura 120: Tramo4 del camino de las Mercedes TF-113



1.26. Carretera Valle Tabares (TF-111)

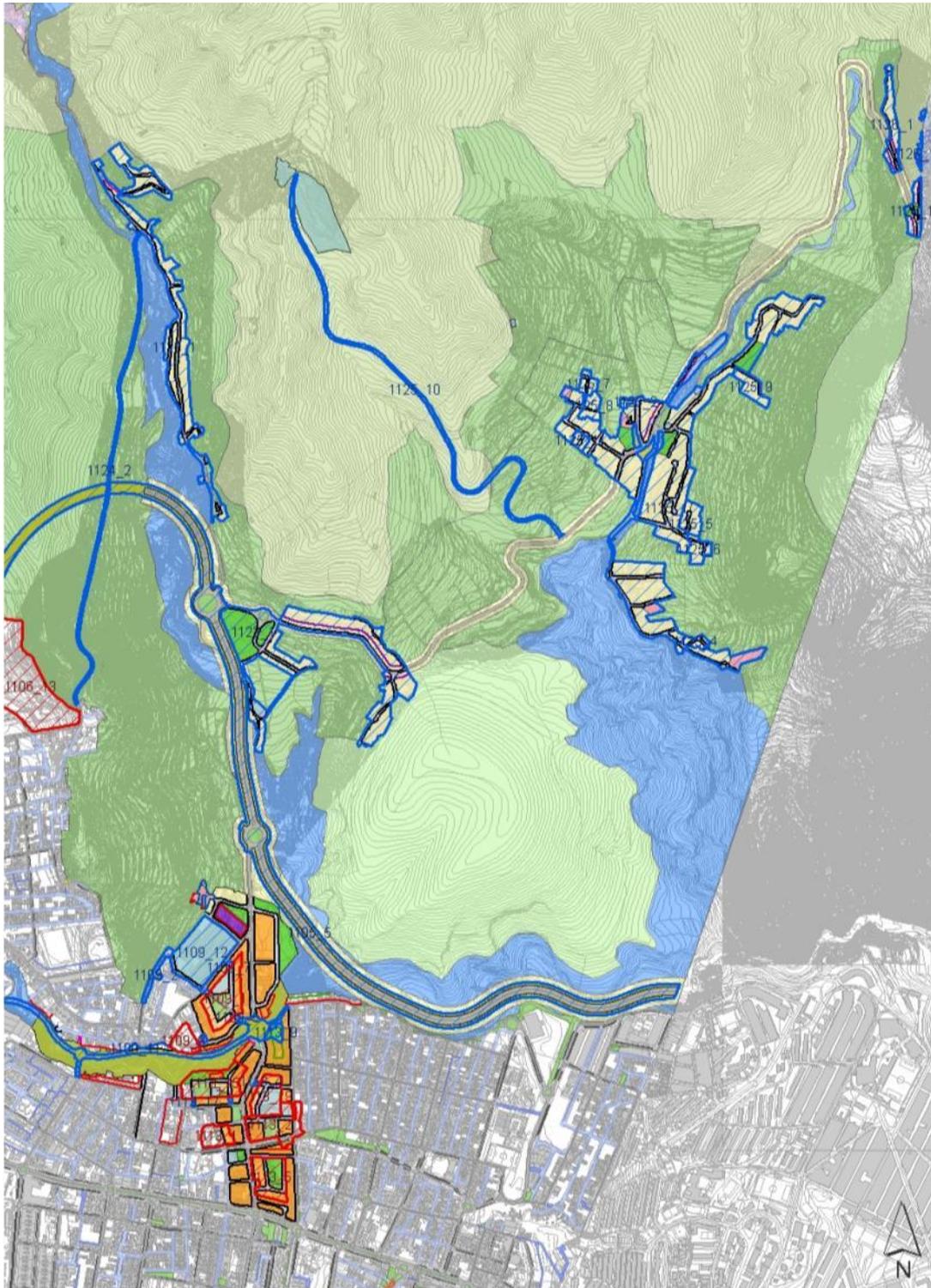


Figura 121: Planta General de la Carretera Valle de Tabares

La Carretera Valle Tabares (TF-111) mantiene su trazado actual, que se inicia en la Avenida de Los Menceyes y acaba en el límite municipal con Santa Cruz de Tenerife, pasando a denominarse Carretera de Los Campitos.

Este PGO propone la división de la carretera en dos tramos:

- a) Tramo 1: desde el Avenida de Los Menceyes hasta la Circunvalación Norte
- b) Tramo 2: desde la Circunvalación Norte hasta el límite municipal de Santa Cruz.

Se propone desclasificar el primer tramo que discurre por suelo urbano y convertirla en un varío urbano principal y mantener la clasificación como carretera convencional de interés insular el segundo tramo.

Se debe indicar que el extremo final del primer tramo no es coincidente con el inicio del segundo tramo ya que en los 680 m de separación que existe entre ello, la Carretera de Valle Tabares comparte trazado con un tramo de la Circunvalación Norte.

1.26.1. Tramo 1: Desde el Avenida de Los Menceyes hasta la Circunvalación Norte

El primer tramo, de unos 970 m, discurre por el trazado actual de la Carretera Valle Tabares desde su intersección con la Avenida de Los Menceyes hasta su intersección con la glorieta que el PGO prevé en la Circunvalación Norte. El tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, de 3,50 m de anchura con aceras peatonales en ambos márgenes de 2,00 m y bandas de estacionamiento en línea de 2,50 m.



Figura 122: Tramo 1 de la Carretera Valle de Tabares

Dado que es un tramo que se propone su desclasificación como carretera no es necesaria la justificación del *dominio público y línea de edificación*.

En este tramo se recogen los ámbitos de gestión sistemática 1113_2 y 1113_5 de tipo S1 cuyas actuaciones en el viario las deberán realizar los propietarios. El ámbito de gestión asistemático 1109_11 de tipo A-2, está encargado de acondicionar la vía a las necesidades finales, esta ejecución la deberá realizar el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.26.2. Tramo 2: Desde la Circunvalación Norte al límite municipal de Santa Cruz

El segundo y último tramo, de unos 3.350 m de longitud, comienza en la intersección de la Carretera Valle Tabares, en su trazado actual, con la Circunvalación Norte, en la glorieta que tanto el PGO como PTEOSVAM definen en esta zona. Utilizando el trazado actual de la misma, la carretera está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con arcenes o aceras en los márgenes, ya sea por suelo rústico y por asentamiento rural respectivamente.



Figura 123: Tramo 2 de la Carretera Valle de Tabares

El **dominio público** al ser un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

Dado que la vía discurre por suelo rustico en ambos márgenes o en un lateral: en contacto con suelo rustico la protección de la vía se realiza mediante la categorización como **protección de infraestructura** la banda definida por la paralela a 12 m desde la línea blanca, con esta dimensión se garantiza la inedificabilidad de esos terrenos.

En los tramos que linda con asentamiento rural, la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de **labanda de servidumbre** quedan definida en las piezas (1125_5, 1125_6, (equipamiento); 1123_4, 1123_11, 1123_5, 1125_24, 1125_25, 1125_19, 1125_15, 1126_8, 1126_6, 1126_11 y 1126_12 (residencial) y los espacios libres (1123_13, 1123_14, 1125_18, 1126_4 y 1126_3) mediante una **separación mínima al lindero frontal** (SMLF) gráfica y cuando tienen un valor numérico de 3 m, garantizando el mayor espacio disponible para la carretera. Cuando la carretera discurre por suelo rustico se garantiza la inedificabilidad mediante la clasificación de la franja adyacente de 12 m como suelo rustico de protección de infraestructuras.

Las actuaciones de acondicionamiento del viario a realizar en este tramo viario se encuentran dentro de los ámbitos de gestión asistemática 1123_1 y 1126_1 todas de tipo A3, cuya ejecución la debe realizar los privados.



1.27. Carretera del Rosario (TF-28)

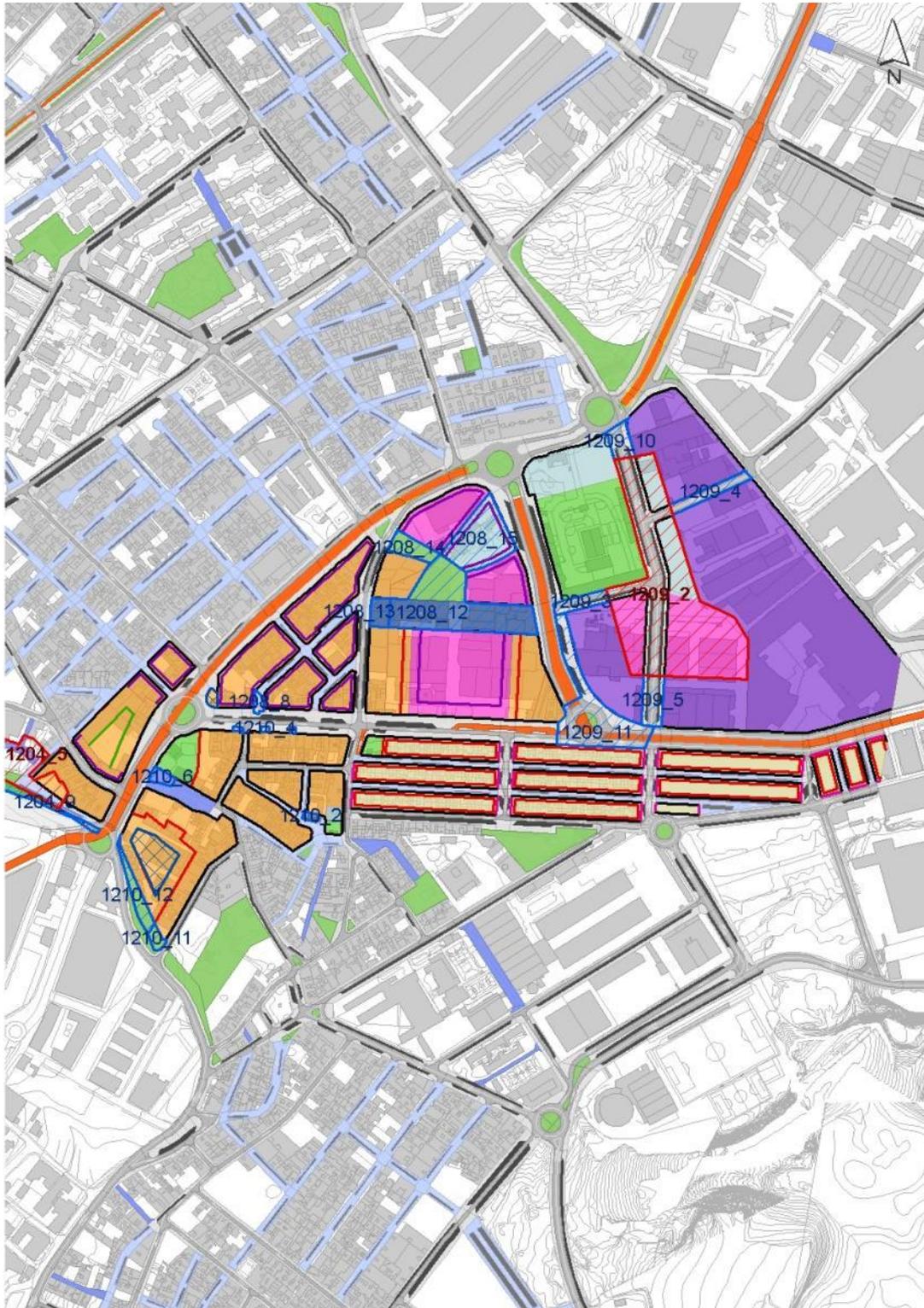


Figura 124: Planta General de la TF-28 Carretera del Rosario

La antigua carretera general del sur o Carretera del Rosario (TF-28) se inicia en el enlace de Taco de la TF-5 y acaba en el límite municipal de Santa Cruz en el Barranco del Muer-



to y, dado su carácter marcadamente urbano, este PGO propone que se desclasificación como carretera.

Se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde el Enlace con la TF-5 hasta la Calle San José Obrero.
- b) Tramo 2: desde la Calle San José Obrero hasta el límite municipal de Santa Cruz.

El PGO clasifica a la Carretera General del Sur como viario urbano principal de primer nivel “Carretera General del Sur”.

Dado que es un viario que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del **dominio público, zona de servidumbre y la línea de edificación**. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

Únicamente se prevén actuaciones en el tramo 1 las cuales se incorporan dentro de los ámbitos de gestión asistemática 1209_11, 1210_5, 1210_4, 1210_3 y 1208_8 de tipo A2. Estas actuaciones las deberá realizar por el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio.



Figura 125: Tramo 1 de la TF-28 Carretera del Rosario

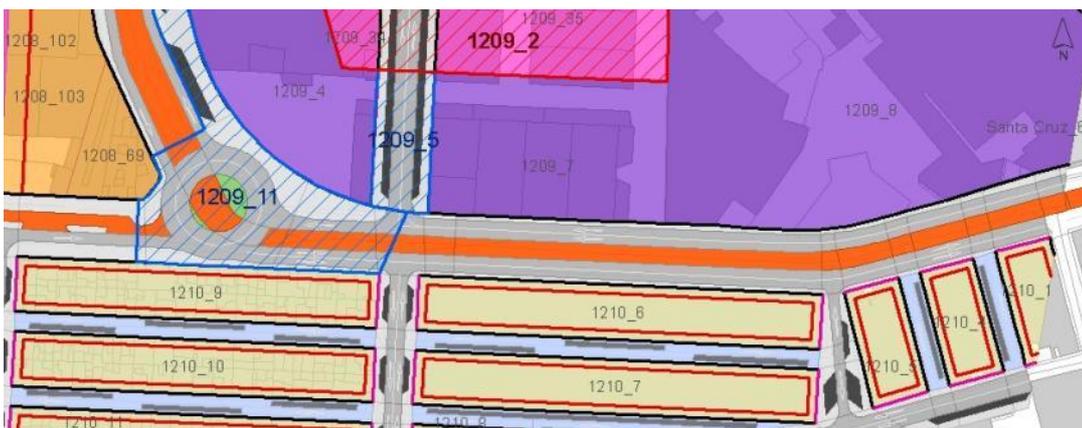


Figura 126: Tramo 2 de la TF-28 Carretera del Rosario



1.28. San Francisco de Paula (TF-265)

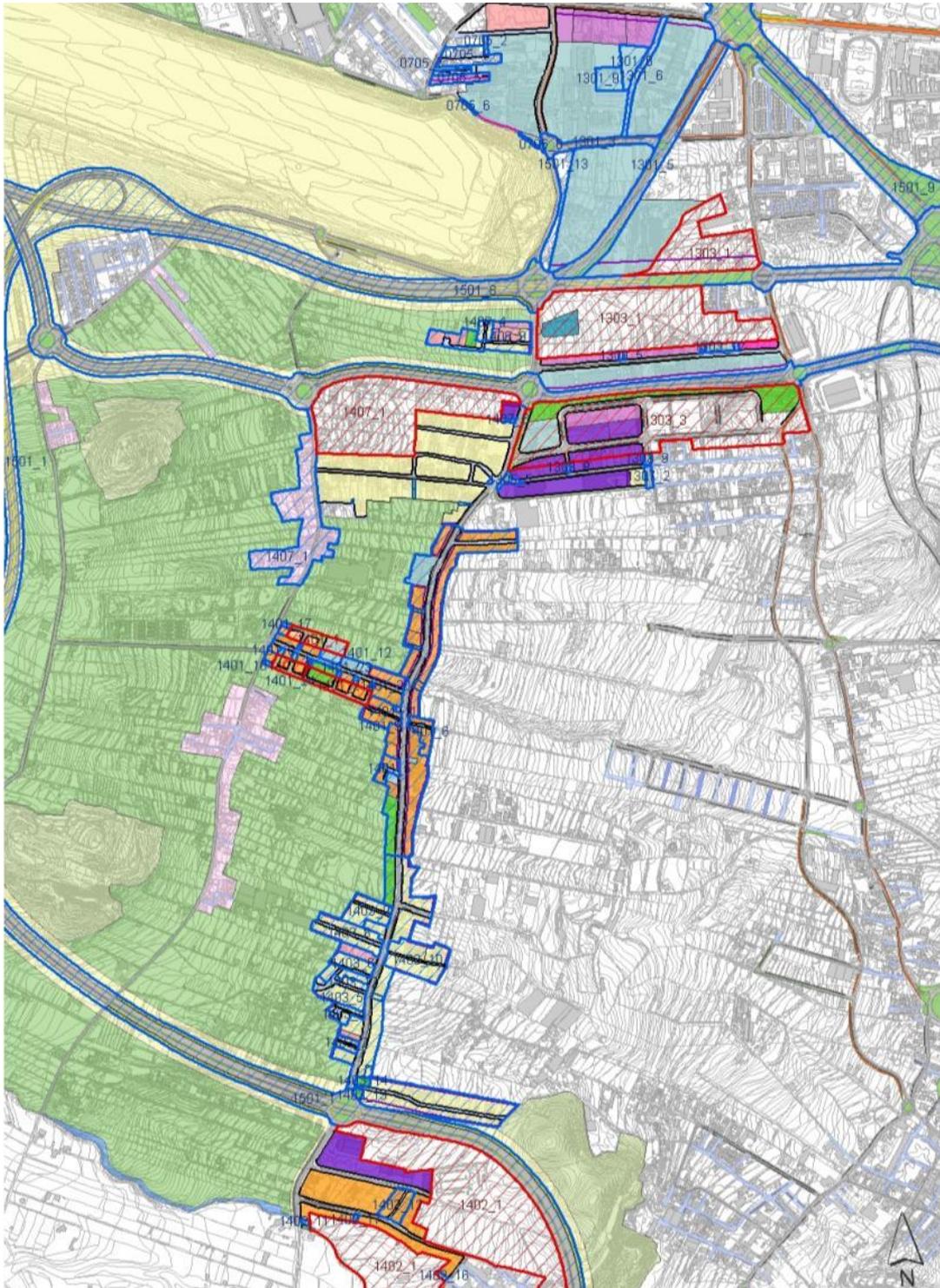


Figura 127: Planta General de la TF-265 Carretera San Francisco de Paula

El Camino San Francisco de Paula (TF-265), en su trazado actual, se inicia en la Avenida República de Venezuela y acaba a la altura del Barrio del Centenero en la confluencia de los términos municipales de Santa Cruz y La Laguna continuando, desde ahí, hasta la carretera Barranco Grande-La Esperanza (TF-272)

Este PGO propone su desclasificación como carretera dado que se trata de un tramo viario que compone la red de comunicación entre los diferentes barrios del núcleo de Los Baldíos:

Se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Avenida República Argentina hasta la Vía de Ronda Sur.
- b) Tramo 2: desde la Vía de Ronda Sur hasta la Calle Tabajoste.
- c) Tramo 3: desde la Calle Tabajoste hasta la Autopista Exterior.
- d) Tramo 4: desde la Autopista Exterior hasta el límite municipal de Santa Cruz.

El PGO clasifica al Camino San Francisco de Paula como viario urbano de segundo nivel “San Francisco de Paula”.

En tanto que es una vía que se desclasifica, no es necesario el cumplimiento del **dominio público, zona de servidumbre y la línea de edificación**. La ocupación del espacio público queda definida en las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

Cabe destacar que desde el tramo 3 en este PGO propone su desdoblamiento por suelos urbanizables no sectorizados, proponiéndose únicamente la reserva de suelo para su desarrollo futuro con cargo al desarrollo del sector.

Las actuaciones a realizar son:

- En el tramo 1 son: la glorieta a la altura del Colegio Nuryana se ejecutan mediante la gestión asistemática 1301_3 y 0705_6 del tipo A-2, dicha ejecución la deberá realizar el Ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio. Para ejecutar las glorietas sobre la Variante de la TF-5 y la Ronda Sur se gestionan mediante la gestión asistemática 1501_8 del tipo A-2 y la deberá ejecutar el Gobierno de Canarias cuando ejecute tanto la Variante de la TF-5 como la Ronda Sur, antes de la finalización del segundo cuatrienio.
- Para el tramo 2 las actuaciones a realizar se recogen para la futura glorieta situada a la altura de la calle Tabajoste. Las actuaciones se definen según los ámbitos asistemáticos 1305_5 y 1407_8 de tipo A-2 y el encargado de realizar dichos trabajos corresponde al Ayuntamiento.
- En los tramos tercero y cuarto no se prevén actuaciones programadas.



Figura 128: Tramo 1 de la TF-265 Carretera San Francisco de Paula



Figura 129: Tramo 2 de la TF-265 Carretera San Francisco de Paula



1.29. San Miguel de Geneto (TF-263)

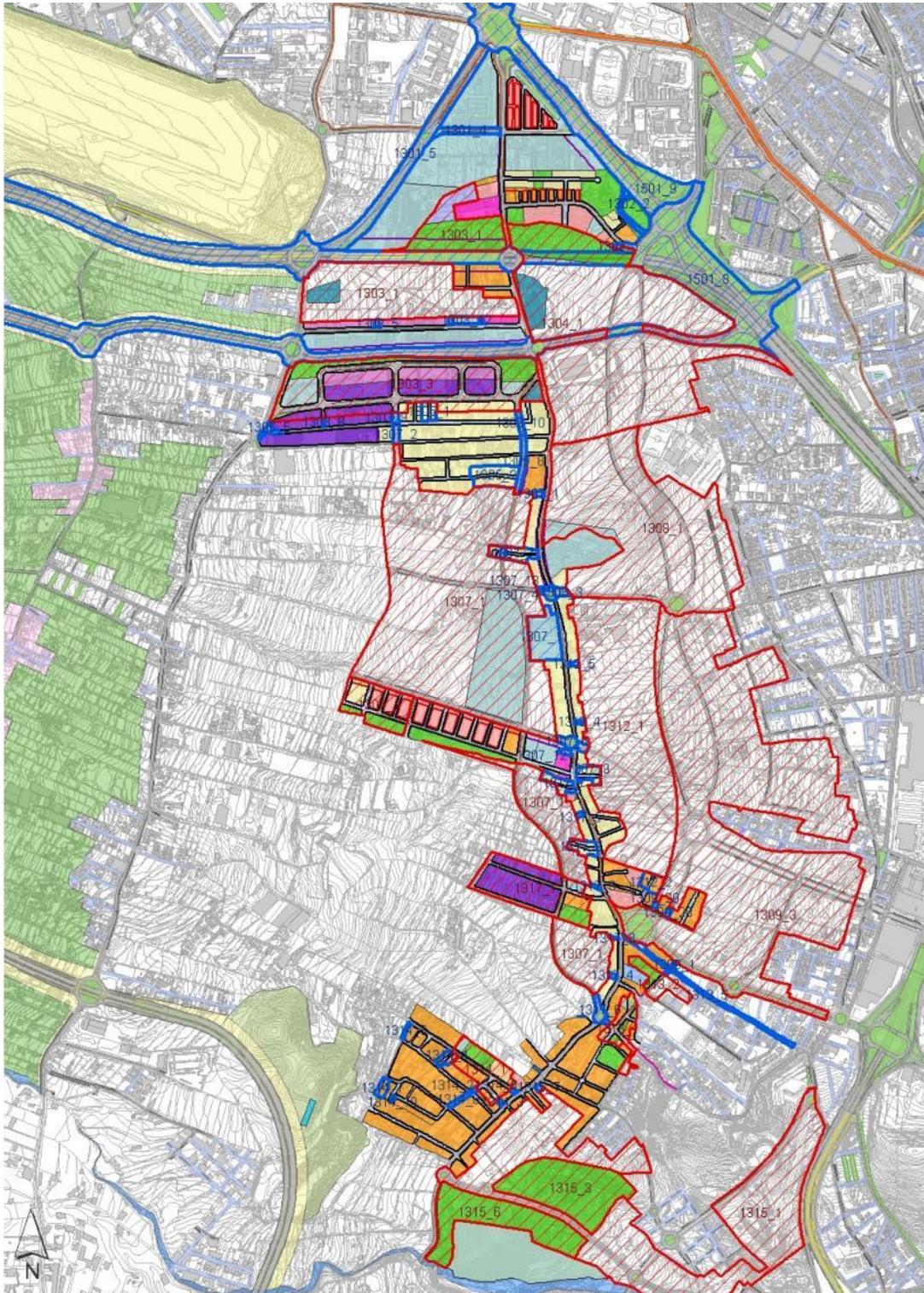


Figura 130: Planta General de la TF-263 Carretera San Miguel de Geneto

San Miguel de Geneto, en su trazado actual se inicia en la glorieta del Padre Anchieta y discurre en dirección sur hasta el Barranco de Los Andenes (limite municipal con Santa Cruz



de Tenerife) para, desde ahí, continuar hasta la carretera Barranco Grande-La Esperanza (TF-272). El presente Plan General propone un desdoblamiento, convirtiéndolo en un eje urbano con dos calzadas de sentido único en el tramo entre la Vía de Ronda Sur y el barrio El Hurón.

Este PGO propone la desclasificación como carretera del tramo norte, hasta el Camino La Piconera, manteniéndose el carácter de carretera convencional en el tramo que, desde allí, llega hasta el límite municipal donde se conecta con la Carretera del Sobradillo (TF-272).

Se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo 1: desde la Glorieta de Padre Anchieta hasta la Vía de Ronda Sur
- b) Tramo 2 y 3: desde la Vía de Ronda Sur hasta el Barrio del Hurón
- c) Tramo 4: desde el Barrio del Hurón hasta el Camino La Piconera
- d) Tramo 5: desde el Camino La Piconera hasta el límite municipal de Santa Cruz

1.29.1. Tramo 1: Desde la Glorieta de Padre Anchieta hasta la Vía de Ronda Sur

El primer tramo, incluido dentro de la parte que el PGO se propone desclasificar, comienza en la glorieta de Padre Anchieta y finaliza, unos 810 m después, en la glorieta elevada que el PTEOSVAM y el PGO definen en la Vía de Ronda Sur. Discurre por el trazado actual del Camino San Miguel de Geneto y, a unos 560 m del comienzo del tramo cruzará sobre la Variante de la TF-5 en su recorrido en túnel.



Figura 131: Tramo 1 de la TF-263 Carretera San Miguel de Geneto

El PGO dota a esta calle de una calzada de dos carriles con aceras peatonales en ambos márgenes y, donde la sección lo permite, bandas de estacionamiento en línea. Además, tanto en uno como en otro margen, se considera la construcción de un carril bici para conectar tanto el casco de La Laguna, como con el Campus de Geneto, con el Barrio de Geneto.

En tanto que es un tramo que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del **dominio público, zona de servidumbre y la línea de edificación**. Dado que cambia su carácter de carretera insular a vía urbana. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.

En este tramo viario el PGO plantea las siguientes actuaciones específicas: la ejecución de las glorietas sobre la Variante de la TF-5 y de la Ronda Sur definidas en la gestión asis-

temática 1501_8 de tipo A-2, además se recogen las ejecuciones sistemáticas 1303_1, 1304_1, 1303_3 y 1303_2 de tipo S2.

1.29.2. Tramos 2 y 3: Desde la Vía de Ronda Sur hasta el Barrio del Hurón

El segundo tramo, de unos 1.750 m de longitud, coincide con el tramo desdoblado de calle que define el PGO de forma que la calzada oeste se desarrollará el movimiento norte-sur de los vehículos y la calzada este se destinará al movimiento sur-norte. Comienza en la glorieta de intersección con la Vía de Ronda Sur y finaliza a la altura de la Calle El Pajarito donde se vuelven a conectar las dos calzadas. El tercer tramo continúa desde el Camino de Bocuarta hasta la altura del Camino El Pedregal donde se vuelven a conectar las dos calzadas, este último tramo con una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus laterales.

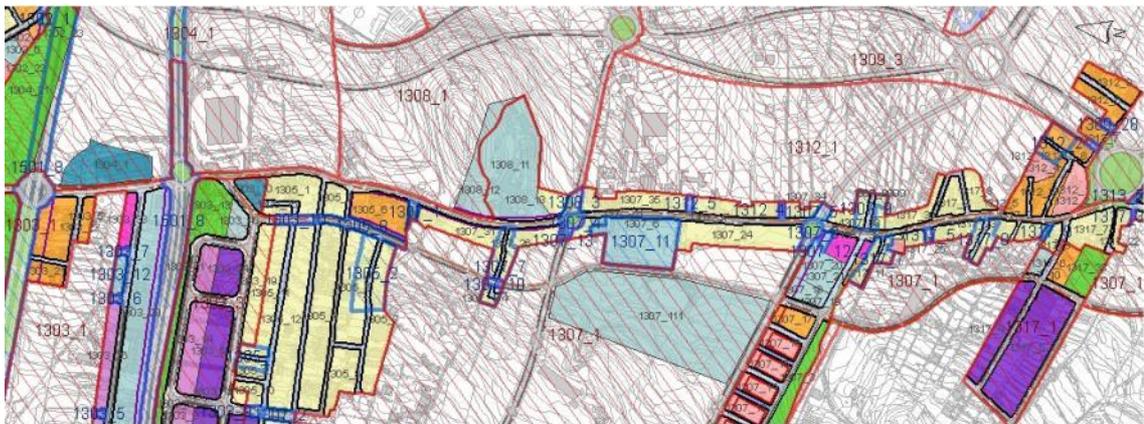


Figura 132: Tramo 2 de la TF-263 Carretera San Miguel de Geneto

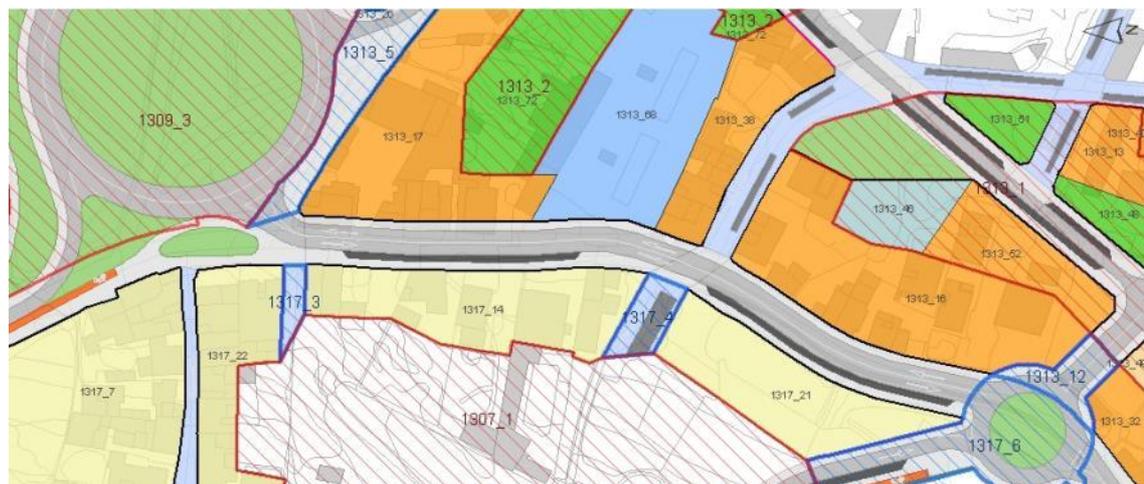


Figura 133: Tramo 3 de la TF-263 Carretera San Miguel de Geneto

Cada calzada está formada por un carril de circulación de 3,50 m, aceras peatonales en ambos márgenes y bandas de estacionamiento en línea tanto en uno como en los dos márgenes. Además, en toda la longitud del tramo desdoblado, el PGO prevé calles transversales que conectan ambas calzadas y propician el cambio de sentido de los vehículos.

Dado que son dos tramos que se desclasifica no es necesario el cumplimiento del **dominio público**, **zona de servidumbre** y la **línea de edificación**. La ocupación del espacio público queda definida por las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación.



Las actuaciones viarias de este tramo viario consistente en la ejecución de una glorieta a la altura del Camino El Pedregal incorporadas dentro de los ámbitos asistemáticos 1313_12 y 1317_6 de tipo A5 dicha ejecución no se programa.

La glorieta situada en el actual camino de San Miguel de Geneto a la altura del futuro eje Avenida de la Libertad se ejecuta mediante el ámbito asistemático 1307_6 de tipo A-5 dicha ejecución no se programa.

A la altura del eje de la Avenida de la Paz se localizan los ámbitos asistemáticos 1307_4 y el 1307_13 y la 1308_3 de tipo A-5 cuya ejecución no se programa.

A la altura del Camino El Moral, se recogen los ámbitos asistemáticos 1303_10 de tipo A-5 y 1305_8 de tipo A-2 y la 1307_10 gestión asistemática de tipo A-5 cuya ejecución deberá realizar el ayuntamiento antes de finalizar el segundo cuatrienio.

1.29.3. Tramo 4: Desde el Barrio del Hurón hasta el Camino La Piconera

El cuarto tramo, de unos 580 m, una vez finalizado el desdoblamiento de calzada previsto, comienza en la glorieta de intersección de las dos calzadas desdobladas y finaliza en la intersección con el Camino La Piconera. Utiliza el trazado actual de la carretera y está formado por una calzada de dos carriles de circulación de 3,50 m de anchura, con aceras peatonales en ambos márgenes de 2,00 m de anchura mínima y, en ambos márgenes pero no de forma simultánea, bandas de estacionamiento de 2,50 m de anchura.



Figura 134: Tramo 4 de la TF-263 Carretera San Miguel de Geneto

Al igual que los dos tramos anteriores que se desclasifican, no es necesario el cumplimiento del **dominio público**, la **zona de servidumbre** y la **línea de edificación**. La ocupación del espacio público se define por las determinaciones de disposición de la edificación.

Sobre este tramo viario el PGO no plantea ninguna actuación específica y, consiguientemente, no se incluye en ningún ámbito de gestión.

1.29.4. Tramo 5: Desde el Camino La Piconera hasta el límite municipal de Santa Cruz

El quinto tramo, de unos 280 m de longitud, es el único tramo del Camino de San Miguel de Geneto que mantiene su clasificación como carretera convencional de interés insular, salvo que, atendiendo a la ordenación urbanística de Santa Cruz, convendría desclasificarlo,

junto con el trazado en dicho término municipal hasta el encuentro con la Carretera del Sobradillo TF-272.



Figura 135: Tramo 5 de la TF-263 Carretera San Miguel de Geneto

El tramo discurre por suelo urbanizable sectorizado ordenado, su margen este, y por suelo urbanizable no sectorizado diferido, su margen oeste, manteniendo la vía características similares a las del tramo anterior; es decir, calzada de dos carriles de 3,50 m, uno por sentido de circulación, con arcén de 2,00 m en ambos márgenes. El **dominio público** en tanto que es un viario existente se mantiene coincidente con el actual.

En el margen este, los terrenos se clasifican como suelo urbanizable sectorizado no ordenado. El cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la **línea de edificación** coincidente con el borde exterior de la **zona de servidumbre** ser un viario existente. En este caso en concreto la propuesta del PGO se define mediante las determinaciones de disposición y ocupación de la edificación, *separación mínima a lindero frontal* (SMLF) de manera numérica 5 m de la pieza 1315_11 con un uso de espacio libre. Mientras que en el margen oeste, el instrumento que ordene el sector garantizará que se cumplen las disposiciones necesarias para garantizar la inedificabilidad de los 12 m a borde de la carretera.

al tratarse de suelo rústico, el PGO define también la correspondiente franja de protección mediante un *suelo rústico de protección de infraestructura* SRPI de 12 m de anchura desde la línea blanca de la calzada, garantizando la inedificabilidad de esta franja dado que la **línea de edificación** se localiza en el borde exterior de dicha franja.

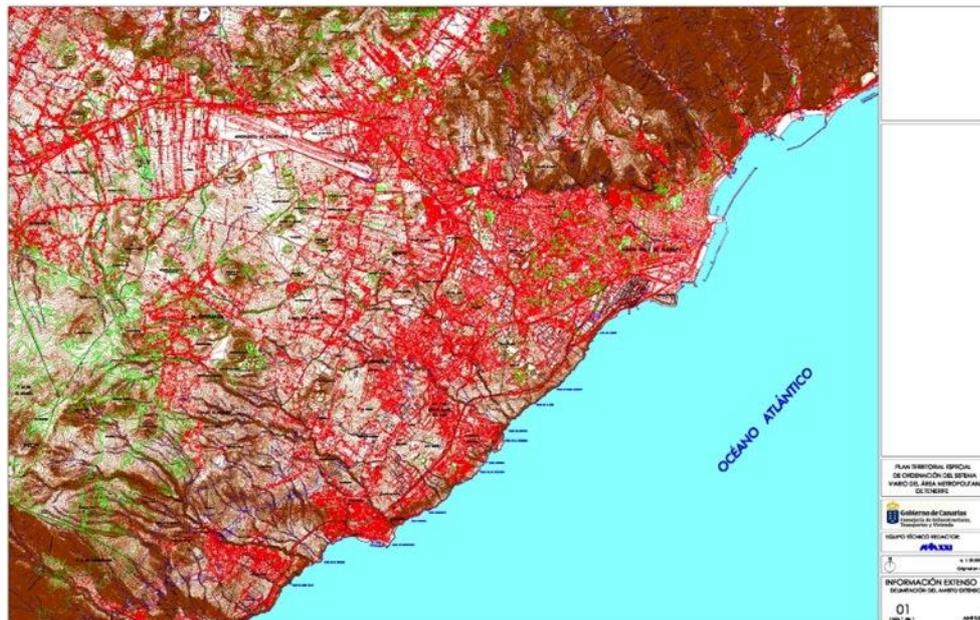
Sobre este tramo viario el PGO únicamente plantea la ejecución de una glorieta en los terrenos limítrofes con la el suelo urbano consolidado, mediante la gestión 1315_1 de tipo S2 sistemático.

2. EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE (PTEOSVAM)

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife fue aprobado por el Pleno del Cabildo en sesión extraordinaria el 19 de julio de 2006 (publicado en el Boletín Oficial de Canarias núm. 38 de 21 de febrero de 2007). En la normativa del PTEO (artículo 4) se establece que sus determinaciones “tendrán carácter vinculante para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística”. Además, la Normativa del PTEO asigna a cada uno de sus artículos el carácter que le corresponde, distinguiendo entre normas de aplicación directa (NAD), normas directivas de obligado cumplimiento (ND) y recomendaciones (R). Así pues, el Plan General de Ordenación de La Laguna, en principio, debe incorporar en su ordenación las determinaciones del PTEO que afecten al término municipal. El presente capítulo tiene por objeto justificar el cumplimiento por el PGO de las determinaciones del PTEOSVAM.

2.1. Determinaciones constitutivas del PTEOSVAM

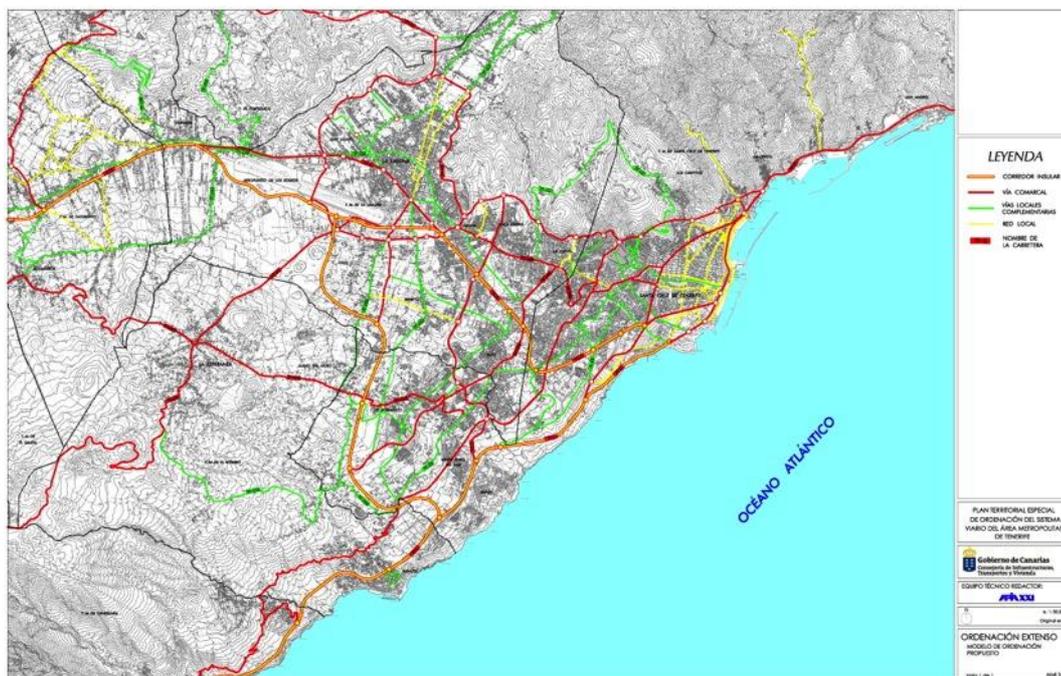
EL ámbito territorial del PTEOSVAM, según lo define el artículo 3 de su normativa "se extiende desde el Barrio de La Alegría, hasta Guamasa, y desde La Laguna hasta Barranco Hondo, afectando a los Términos Municipales de Candelaria, El Rosario, San Cristóbal de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, El Sauzal, Tacoronte y Tegueste"¹². A este ámbito territorial se le denomina en el PTEOSVAM *ámbito extenso*.



¹²Significativamente, el PTEOSVAM no delimita con precisión su ámbito de ordenación, ni en el texto normativo ("se extiende", "afecta a los términos municipales") ni en el plano 1.1.1, denominado "delimitación del ámbito extenso". Por aplicación del artículo 1.2.5.5.3-R del PIOT (del documento ya derogado que era el vigente a la formulación de este PTE) este Plan debería ser de ámbito insular (que era el previsto) o incluir una o varias comarcas completas según las delimitaciones del PIOT (lo cual excluiría los términos municipales de Candelaria, Tacoronte y El Sauzal). Esta divergencia inicial podría haber llevado a cuestionar hasta qué punto se trata de un plan territorial que *desarrolla* el PIOT, duda que se refuerza al comprobar que su contenido no responde en el grado que habría sido deseable a lo que establecía el PIOT respecto de los llamados Planes Territoriales Especiales de Infraestructuras y Equipamientos (PTEIE). No obstante, en este PGO se asume que el PTEOSVAM tiene carácter de plan de desarrollo del PIOT.



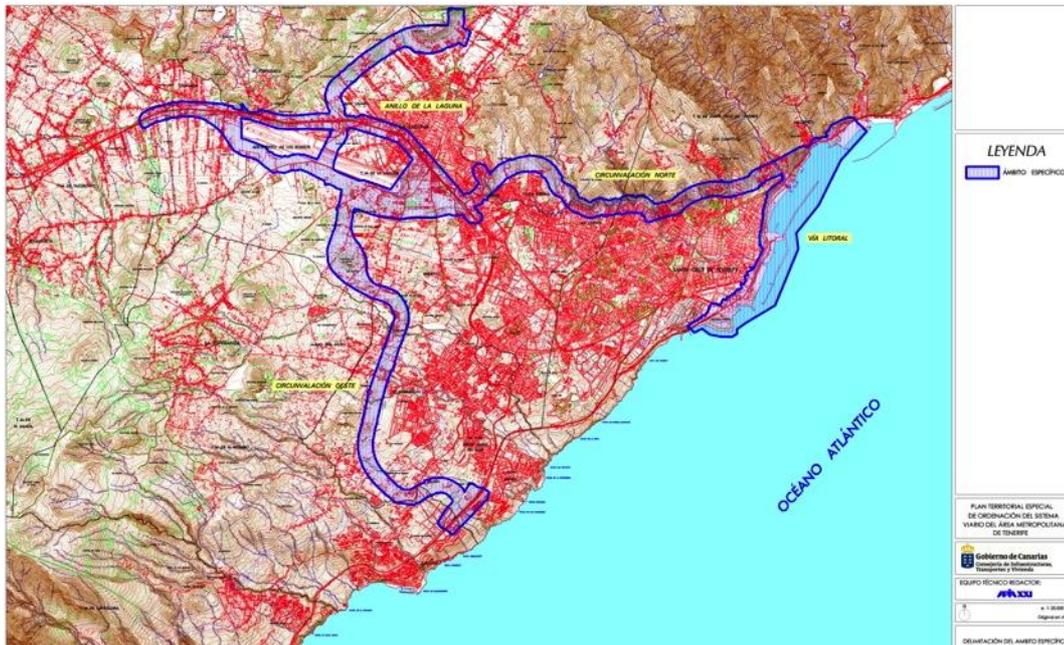
Ahora bien, las determinaciones del PTEOSVAM sobre su ámbito extenso carecen prácticamente de contenido dispositivo propio, limitándose a recoger los viarios constitutivos del modelo de ordenación comarcal del PIOT con su correspondiente clasificación a escala 1:30.000 (incluso inferior en detalle a la de los planos del PIOT). Dicho de otro modo, para adaptar el presente PGO al PTEOSVAM (tal como obliga su disposición transitoria primera) basta con la adaptación al PIOT.



Pero, además del ámbito extenso, el PTEOSVAM delimita un *ámbito específico*, definido como una franja de unos 300 metros variables de anchura en cuyo interior se disponen los únicos cuatro viarios que realmente son objeto del Plan: la Circunvalación Oeste, la Circunvalación Norte, la Vía Litoral y el Anillo de La Laguna. Es en cada uno de estos cuatro ámbitos sobre los que plan territorial establece determinaciones concretas que, en suma, no son sino determinaciones relativas a cada uno de los viarios correspondientes, todos ellos de nueva ejecución. La delimitación de estos "ámbitos específicos" pone de manifiesto que la finalidad del PTEOSVAM no es tanto desarrollar las determinaciones del PIOT¹³ sino, más bien, legitimar desde la ordenación territorial la ejecución de actuaciones varias concretas. En todo caso, son obviamente estas determinaciones, las referidas a cada uno de los tres viarios ordenados por el PTEOSVAM que discurren en el término municipal de La Laguna¹⁴, las que debe atender el PGO y por ello, justificar el cumplimiento de las mismas es el objeto de este capítulo. Estas determinaciones consisten en la descripción detallada de las condiciones técnicas de cada uno de los nuevos viarios, establecidas en la Normativa y recogidas gráficamente en planos de trazado en planta (a escala 1:4.000) y secciones-tipo, que se incorporan como Anexos a la Normativa (disposiciones, además, con carácter de normas de aplicación directa, lo cual difícilmente es compatible con su naturaleza).

¹³ "... desarrollar la estructura viaria propuesta por el PIOT y adecuarla a los criterios expuestos en este capítulo en cuanto a integración paisajística, ambiental y funcional, relación del viario con los usos del territorio, dimensionamiento y niveles de servicio de cada uno de ellos y adecuación al modelo de ordenación territorial en que se inserta ..." (artículo 3.3.37.1 D).

¹⁴ De las cuatro mencionadas, la Vía Litoral discurre en toda su longitud en el término de Santa Cruz.



La excesiva precisión de estas determinaciones y su pretendida "aplicación directa" las hacen más propias de un anteproyecto de obra que de un instrumento de planeamiento y, máxime cuando éste es territorial. Los trazados en planta definen los límites de los distintos elementos constitutivos de cada carretera así como de las líneas derivadas de la legislación sectorial, fijando sus dimensiones métricas. En los textos normativos se describen, tanto para cada tramo como para cada intersección, las condiciones de implantación (relación con el terreno, sección tipo, carriles por sentido, elementos constructivos, etc).



2.2. Alcance de las determinaciones del PTEOSVAM sobre el Plan General

En el epígrafe 1.1 (Introducción) del Capítulo I (Introducción y Antecedentes) de la Memoria del PTEOSVAM se afirma textualmente que «el presente Plan se adapta por tanto a las determinaciones establecidas específicamente por el PIOT para los Planes Territoriales de Ordenación de Infraestructuras Viarias, siendo sus contenidos vinculantes para las restantes figuras de planeamiento». La capacidad vinculante de este PTE se basa, de acuerdo al artículo 23 TRLOTENC, en que desarrolle y cumpla lo dispuesto en las Directrices de Ordenación Territorial y en el PIOT, por lo que procede analizar lo que exponen estos instrumentos respecto a los planes territoriales especiales de ordenación de las infraestructuras viarias.



2.2.1. Las Directrices de Ordenación General (DOG)

Las Directrices de Ordenación General, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril, establecen un conjunto de previsiones para las redes viarias en el Capítulo V del Título V. De éstas interesa destacar las siguientes:

- a) DOG 97.2, según la cual los PTE de carreteras «establecerán los corredores más idóneos para el trazado del viario que forman las redes estructurantes, los corredores del viario propio de la red del sistema de accesibilidad intermedia, los tipos de vías que van a establecerse en esos corredores y las prioridades para su ejecución».
- b) DOG 97.4, según la cual los PTE de carreteras «contendrán los objetivos de accesibilidad, movilidad, funcionalidad y durabilidad que han de satisfacer los viarios seleccionados y que serán acordes con el entorno en el que se van a establecer las nuevas vías».

Por tanto, los PTE tienen un contenido mínimo, que es el establecimiento de “corredores” o espacios de terreno considerados como idóneos para que, dentro de ellos, se produzca posteriormente la concreción de las vías (cuyos “tipos” también habrán sido determinados en el PTE), así como los “objetivos”. Pero la DOG 97 no contempla la necesidad de que estos PTE hayan de contener la ordenación precisa o pormenorizada de las infraestructuras viarias estructurantes. Confrontando estas conclusiones con las determinaciones del PTEOSVAM, es claro que la delimitación de los ámbitos específicos puede considerarse equivalente a los corredores a que se refiere la DOG 97.2, y que lo exigido por la DOG 97.4 se contiene en los artículos denominados "vocación de la infraestructura y disposiciones generales" respecto de cada una de las tres infraestructuras viarias ordenadas (artículo 56, 60 y 69). Las restantes determinaciones del PTEOSVAM (en especial las descritas en el último párrafo del epígrafe anterior) no forman parte del contenido mínimo que exigen las Directrices a estos PTE.

2.2.2. Plan Territorial de Ordenación de Tenerife (PIO)¹⁵

En la ficha correspondiente a este plan (identificado como P-11 PTEOIE) se establece como objetivo del mismo «analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz-La Laguna» con las siguientes condiciones específicas:

- a) «La resolución de los problemas se abordará desde una visión global de la red viaria, del sistema de transporte colectivo y de las medidas de ordenación de tráfico, que supere las soluciones lineales planteadas para los problemas de una vía concreta».
- b) «El Trazado definitivo de la autopista exterior, que define el cierre de los dos corredores insulares, será el que resulte del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, de ámbito comarcal del área metropolitana».
- c) Para la ordenación del modelo viario del área metropolitana, habían de respetarse las directrices contenidas en el artículo 2.2.1.5. De todas ellas (hasta 18 directrices, ordenadas desde la generalidad hasta la concreción y para cada uno de los distintos elementos en que se subdivide el modelo viario) merece destacarse la del apartado 18-D: «Ejes locales complementarios: La concreción del sistema viario completo debe ser estudiada globalmente desde el planeamiento urbanístico, prestando especial atención a los diversos enlaces entre los elementos insulares, que deben garanti-

¹⁵El PIO vigente en el momento de formulación y aprobación definitiva del PTEOSVAM era el aprobado en el Decreto 150/2002, de 16 de octubre, publicado en el BOC 140, de 19 de octubre de 2002 y sus modificaciones posteriores.

zar la capacidad y continuidad de los flujos de tráfico y la adecuada inserción en sus respectivos entornos urbanos ...»

De las determinaciones del PIOT se desprende una idea de suma importancia: la intención del Plan Insular no es encomendar a los PTEOSVAM la ordenación última y detallada de todo el sistema viario del área metropolitana, sino que éste aborde la ordenación general de la red en su conjunto¹⁶, y dejar a cargo del planeamiento urbanístico la concreción del sistema viario, precisamente por la importancia que, en el funcionamiento del sistema, tendrán los denominados ejes locales complementarios y su inserción en el modelo viario global.

A su vez, en la Sección 3ª (“Criterios para el desarrollo de la ordenación de las infraestructuras”) del Capítulo 3 (*Infraestructuras*) del Título III, el artículo 3.3.3.1 (*Instrumentos para el desarrollo de la ordenación de las infraestructuras*) el PIOT establece que las «figuras de ordenación urbanística general ... tienen por objeto precisar los suelos destinados a albergar las infraestructuras de primer nivel definidas por el PIOT o por los PTEOI pertinentes, definir los elementos de segundo nivel que forman la red municipal de cada categoría infraestructural o establecer las condiciones con qué deben ser ordenados a través de figuras de desarrollo, y regular las condiciones de admisibilidad en el territorio de las intervenciones de infraestructuras de tercer nivel». No hace falta señalar que los viarios que conforman el ámbito específico del plan territorial son, en la terminología del PIOT, infraestructuras de primer nivel (como, además, expresamente lo establece el PTEOSVAM). De lo anterior, por tanto, se ha de llegar a una segunda conclusión: corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística general (a este PGO en el ámbito del municipio de La Laguna) precisar o concretar los trazados de las infraestructuras de primer nivel definidas por el PTEOSVAM.

2.2.3. Reglamento de Planeamiento de 1978

En tanto no se ha desarrollado disposiciones reglamentarias en materia de planeamiento, de acuerdo a lo dispuesto en la DT 10ª del TRLOTENC, es de aplicación supletoria el Reglamento de Planeamiento estatal de 1978. Así lo recoge el propio PTEOSVAM en el epígrafe 1.2 de la Memoria (*Marco Legislativo*), mientras que en el 1.3 (Justificación de las determinaciones y contenidos del PTE) señala textualmente: «De este modo, son de aplicación al presente Plan Territorial Especial los contenidos del Reglamento de Planeamiento Estatal; sin embargo, la estructura del planeamiento no es equivalente en el DL 1/2000 de 8 de Mayo y en el RD 2159/1978 de 23 de Junio, por lo que se han adoptado las determinaciones que han parecido de aplicación a un PTE y que han sido las relativas a los Planes Directores de Coordinación (Capítulo III del Capítulo Primero del Título Primero del RD 2159/1978), en tanto no contradigan al Texto Refundido.»

Pues bien, el Reglamento de Planeamiento de 1978, en su artículo 12, dispone que «los Planes Directores Territoriales de Coordinación establecerán (...) las directrices para la ordenación del territorio, el marco físico en que han de desarrollarse las previsiones del Plan y el modelo territorial en que han de coordinarse los Planes y Normas a que afecte. A los efectos previstos en el número anterior, los Planes Directores Territoriales de Coordinación definirán un modelo de estructuración del territorio de acuerdo con las exigencias del desarrollo regional, que sirva de marco para la adecuada coordinación de las distintas acciones, planes y programas que tengan incidencia sobre dicho territorio, estableciendo sobre el mismo la

¹⁶Que, precisamente, es lo que no hace el PTEOSVAM: no reflexiona ni aborda la ordenación general de la red en su conjunto (sino que asume sin mayor desarrollo la del PIOT) y se limita sólo a cuatro de sus elementos. Que el PTEOSVAM no cumpla el encargo que le hace el PIOT podría llevar a cuestionar su alcance vinculante sobre los planes generales, tesis que, sin embargo, se prefiere no esgrimir en este PGO.



distribución global de usos y actividades, las infraestructuras básicas, las áreas sujetas a limitaciones específicas, las medidas de protección del medio ambiente y aquellas otras determinaciones que sean necesarias para articular los Planes y Normas que lo desarrollen».

De otra parte, a mayor abundamiento, al relacionar en el artículo 12 los documentos que integrarán un Plan Director Territorial de Coordinación, dispone que la Memoria incorporará, en otros, los siguientes contenidos:

- b) «Criterios y objetivos de la estructuración del territorio en función de la información básica verificada y de los estudios realizados.
- e) Determinación de los instrumentos de planificación requeridos para el desarrollo de las previsiones del Plan y ejecución de sus acciones, especificando las que deban realizarse a través de Planes Generales o Normas Subsidiarias y Complementarias o las que hayan de llevarse a cabo mediante Planes Especiales.»

Aunque la entrada en vigor de la Constitución Española y la regulación posterior por parte de las legislaciones autonómicas de sus propios instrumentos de ordenación territorial haya provocado una escasa práctica en relación a estos planes directores territoriales de coordinación, es patente que sus determinaciones se concebían con un alcance poco preciso sobre el territorio; en todo momento, las referencias a sus contenidos recurren a términos como “criterios y objetivos”, “directrices”, “infraestructuras básicas” y “modelo territorial”, dejando claro que, en última instancia, las mismas tienen que ser desarrolladas y concretadas por «instrumentos de planificación de desarrollo del Plan».

2.2.4. Alcance de las determinaciones del PTEOSVAM según el marco normativo

A la vista de lo dispuesto en el Reglamento de Planeamiento estatal en referencia a los Planes Directores Territoriales de Coordinación, en las Directrices de Ordenación General respecto de los PTE de Carreteras, y en el PIOT sobre el PTEOIE, queda meridianamente sentado que las determinaciones del PTEOSVAM no debían alcanzar precisión detallada sobre el suelo, limitándose a desarrollar, a una escala amplia y desde una visión del conjunto del área metropolitana tinerfeña, el modelo viario definido por el PIOT. También queda claro que la concreción de los trazados, con las consiguientes afecciones al régimen jurídico de la propiedad, corresponde a los instrumentos de planeamiento urbanístico y, en nuestro caso, al presente PGO, siempre dentro del marco del PTEOSVAM (artículo 32 TRLOTENC).

Esta conclusión no deriva sólo de las disposiciones expresas que ya se han comentado, sino que es también la interpretación más congruente con la concepción del sistema de planeamiento de Canarias, tal como está configurado legalmente. El artículo 88 TRLOTENC establece que «el ejercicio de la actividad de ejecución, cualquiera que sea el sujeto legitimado, requerirá la aprobación del planeamiento que establezca la ordenación pormenorizada que corresponda así como, cuando proceda, la determinación del ámbito de gestión y el sistema de ejecución». Cuando las DOG y el PIOT configuran el alcance y contenido de los planes territoriales especiales de ordenación de los viarios de primer orden no están previendo que los mismos establezcan la ordenación pormenorizada y, consiguientemente, tampoco que incorporen determinaciones suficientes para acometer la ejecución que, entre otros requisitos, requieren el establecimiento de la clasificación y categorización urbanística de los terrenos afectados. De hecho, el PTEOSVAM no contiene determinaciones de ejecución (por ejemplo, la delimitación de los ámbitos de expropiación con la relación de propietarios y



bienes y derechos¹⁷), lo que abunda en la idea de que no puede entenderse como un plan que establece la ordenación pormenorizada en el grado suficiente para legitimar la ejecución y, como se deduce del esquema legal del sistema de planeamiento, hay que asumir que sus determinaciones deben ser precisadas y completadas a través del planeamiento urbanístico.

2.2.5. El alcance de sus propias determinaciones para el PTEOSVAM

La conclusión que finaliza el apartado anterior es asumida por el propio PTEOSVAM en su normativa de un modo confuso, pues mientras declara por un lado su plena adaptación al PIO, por otro lado elimina cualquier margen de maniobra al planeamiento general. Así, en primer lugar, afirma que le corresponde el desarrollo del modelo viario del área metropolitana en cumplimiento del artículo 2.2.1.5 PIO, y, en concreto, la de tres corredores: el primer y el segundo tramo del corredor insular norte y la autopista exterior (artículo 1 PTEOSVAM); pero posteriormente dispone que los viales del planeamiento general cuyo desarrollo se ve interferido por sus determinaciones, forman parte del propio PTE (artículo 33 PTEOSVAM). De otra parte, manifiesta que los usos contemplados serán los previstos en el planeamiento general en el momento de su adaptación al PTEOSVAM (artículo 25 PTEOSVAM), previsión que no puede ignorar la existencia de derechos consolidados en aplicación de los usos y regímenes urbanísticos vigentes como parece desprenderse de la obligada adaptación de los viales no ejecutados, con independencia de su consolidación jurídica (artículo 34).

Donde más se destaca la intención del PTEOSVAM en cuanto al alcance de sus propias determinaciones es en la asignación a cada precepto de su carácter normativo. Que la práctica totalidad de las determinaciones consistentes en la descripción detallada de los trazados y características técnicas de cada viario (y hasta los propios planos) tengan atribuido el carácter de normas de aplicación directa «que serán de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones y particulares, sin necesidad de previa adaptación de los instrumentos de ordenación de contenido urbanístico», desvela la intención de posibilitar la redacción directa de proyectos de ejecución y llevar a cabo las correspondientes obras. De hecho, a esta misma conclusión se llega del examen del artículo 18 de la Normativa, que regula la «capacidad de modificación de algunos elementos constitutivos de la geometría determinada en la presente normativa», donde resulta claro que el PTEOSVAM entiende que sólo los proyectos de trazado y/o construcción pueden alterar las determinaciones del Plan. No así, desde luego, los planes generales, cuya adaptación al PTEOSVAM pareciera que debe limitarse a la transcripción exacta de las determinaciones geográficas de éste¹⁸.

2.2.6. Conclusión: alcance de las determinaciones del PTEOSVAM sobre el Plan

Si el PGO estuviera obligado a reproducir con exactitud los trazados y demás condiciones técnicas de los viarios ordenados por el PTEOSVAM, tendría que admitirse que éste es un instrumento de ordenación pormenorizada con un alcance operativo que no le es atribuido ni por las Directrices ni por el PIOT, ni tampoco responde a la situación de los PTE en el sistema de planeamiento de Canarias. De entrada, como ya se ha dicho, el contenido y precisión de las determinaciones del PTEOSVAM excede en mucho el que le encomienda el PIOT. Aún admitiendo que sea un PTE de desarrollo del PIOT, no se le puede dar el mismo alcance vinculante a las determinaciones que cumplen escrupulosamente el contenido remitido por el PIOT, que a las determinaciones que lo exceden e incluso se contraponen al sentido otorgado por el plan remitente y superior jerárquico. Así pues, debe concluirse que no todo el conteni-

¹⁷Si se supone que la obtención del suelo requerido para la ejecución de los nuevos viarios ha de llevarse a cabo mediante expropiación, lo cual tampoco está expresamente establecido en el PTEOSVAM.

¹⁸Conclusión que se desprende del conjunto de disposiciones, por más que no se declare explícitamente.

do del PTEOSVAM tienen carácter vinculante sobre el planeamiento general; en concreto, no lo tienen aquellas de sus determinaciones que se exceden de «analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz-La Laguna» y resolver «los problemas (...) desde una visión global de la red viaria», sin dejar ningún margen para que «la concreción del sistema viario completo (sea) estudiada globalmente desde el planeamiento urbanístico» y sin que éste pueda participar en la consecución de los objetivos que le encomienda el artículo 3.3.3.7 PIOT.

A este respecto, el TRLOTENC no deja ninguna duda al establecer, en su artículo 23.5, que «las determinaciones con incidencia territorial de los Planes Territoriales Especiales que no desarrollen Directrices de Ordenación ni Planes Insulares de Ordenación tendrán el carácter de recomendaciones para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística». Como se ha argumentado sobradamente, la definición precisa de las condiciones geométricas de los trazados e intersecciones de los viarios ordenados por el PTEOSVAM no pueden entenderse amparadas bajo el concepto de "desarrollo" del PIOT y, por tanto, deben considerarse como recomendaciones¹⁹.

En consecuencia, no cabe discutir la capacidad del Plan General de La Laguna de establecer, al ordenar pormenorizadamente y, especialmente, articular el viario territorial con las tramas urbanas circundantes, cambios no sustanciales en los trazados, en las condiciones de las intersecciones o en las secciones tipo. Baste añadir que si tales alteraciones pueden ser realizadas por el proyecto de trazado y/o construcción sin necesidad de previa modificación del Plan (artículo 18 PTEOSVAM), mayor legitimidad tiene el PGO de La Laguna pues, de conformidad con el artículo 9.1 TRLOTENC «... la ejecución de todo acto de transformación del territorio o de uso del suelo, sea de iniciativa pública o privada, habrá de estar legitimada por la figura de planeamiento que fuera procedente legalmente para su ordenación», y esa figura legal procedente es el PGO por remisión del PIOT (en todo aquello que no sea directamente definitorio del modelo viario sino de su concreción o precisión sobre el terreno).

2.3. Alcance y limitaciones de la adaptación al PTEOSVAM de este Plan General

No obstante la argumentación del subcapítulo anterior, en la elaboración de la propuesta de ordenación de este PGO no se han cuestionado las determinaciones del PTEOSVAM. Por el contrario, tanto los trazados como las características de servicio y de diseño de cada uno de los viarios contemplados en el Plan Territorial se asumen como *inputs* de la propuesta de ordenación urbanística del Plan General, calificándose cada uno de ellos como *elementos estructurantes* (sistemas generales) de primer nivel jerárquico.

Ahora bien, al precisar los trazados del PTEOSVAM a la escala propia del Plan General que es de mayor detalle que la del Plan Territorial, especialmente en los ámbitos con ordenación pormenorizada (suelos urbanos y urbanizables sectorizados) se han ido detectando una serie de problemas que dificultan la deseable compatibilidad entre los objetivos de la movilidad metropolitana y los criterios y soluciones de ordenación urbanística, sobre todo en las zonas de confluencia con la trama urbana consolidada. En consecuencia, en la formulación del PGO se han planteado hasta ocho correcciones concretas de los trazados recogidos en los planos del PTEOSVAM.

¹⁹Conforme disponen los artículos 15.4.c) TRLOTENC y el propio PIO, el carácter *ex lege* de las recomendaciones (es decir: sin necesidad de que sean señaladas con tal naturaleza en el instrumento de ordenación o incluso superponiéndose a una naturaleza indicada expresamente de forma distinta, como es el caso) implica que el PGO deba contemplar una expresa justificación cuando no sean asumidas, que es justamente el objeto de este capítulo.



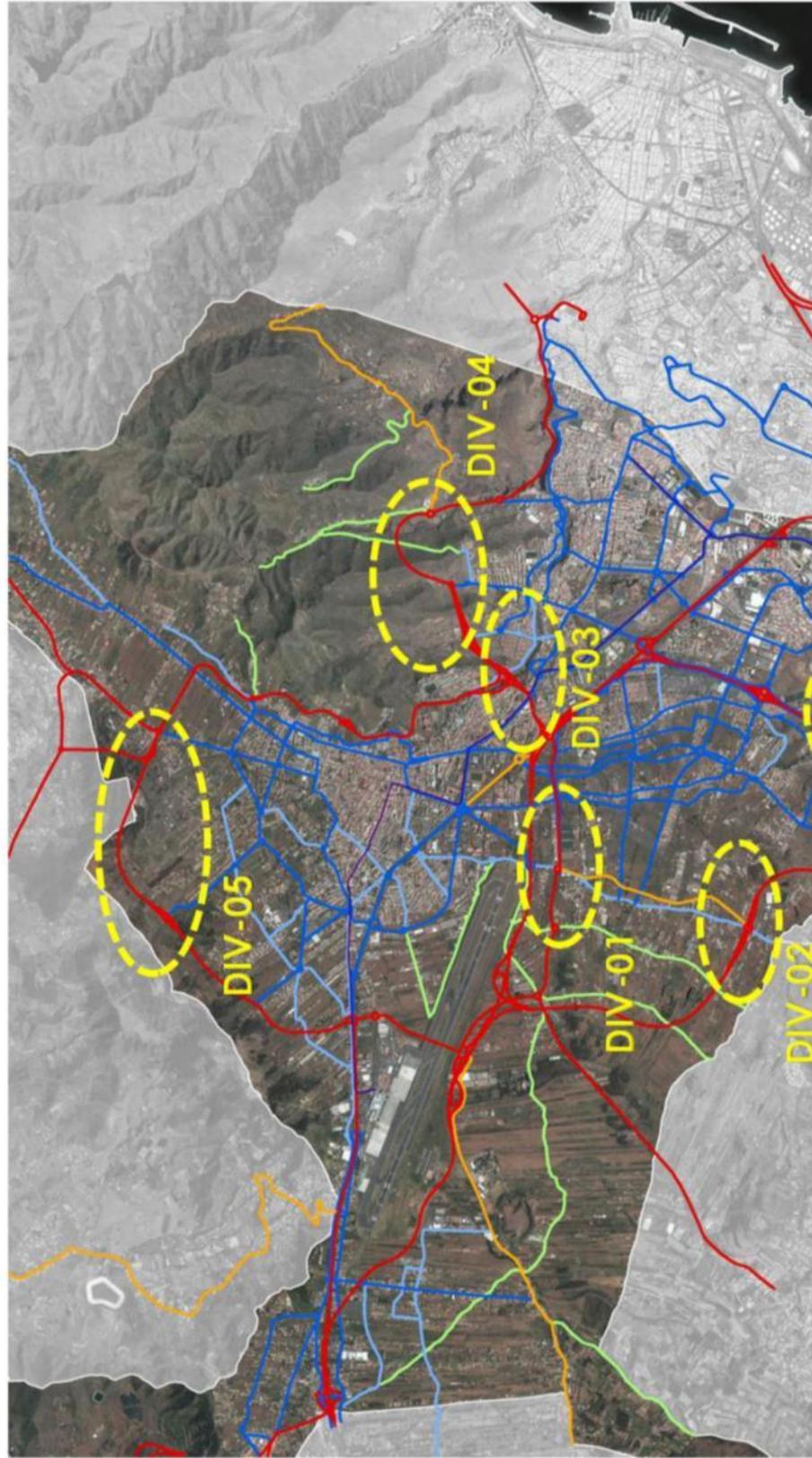
Cada una de estas correcciones (o divergencias puntuales entre la propuesta del PGO y el PTEOSVAM) ha de entenderse comprendida dentro de los límites competenciales que, tanto la Ley como el PIOT, conceden al planeamiento municipal para adaptar y ajustar las determinaciones de los planes territoriales y, consiguientemente, en ningún caso pueden considerarse modificaciones del PTEOSVAM. En consecuencia, no puede sostenerse que la aprobación del PGO con estas "divergencias" es inviable jurídicamente, pues ello equivaldría a asignar a las determinaciones del Plan Territorial un alcance mucho mayor del que tienen.

Cuestión distinta es valorar la conveniencia de las propuestas concretas de este PGO que difieren puntualmente de las determinaciones del Plan Territorial. Tal es justamente el ámbito en que debe plantearse la reflexión y, eventualmente, el debate, a través de los mecanismos de la necesaria coordinación interadministrativa. No se trata tanto de discutir si el Plan General está obligado a "calcar" los trazados del PTEOSVAM –que sólo lleva a puntos muertos sin avanzar en la resolución de los problemas reales del territorio y de la movilidad– cuanto de ponderar los distintos factores involucrados en cada situación de divergencia (superando visiones tanto sectoriales como localistas) para encontrar con el mayor consenso posible las mejores soluciones de ordenación, actitud mucho más exigible ante inversiones de la magnitud de las de las infraestructuras viarias.

Tal es el planteamiento municipal que ha presidido la elaboración de la propuesta urbanística sobre el sistema viario metropolitano en el término municipal de La Laguna y que se recoge en este documento de aprobación de inicial que se somete al informe preceptivo de la Ley de Carreteras de Canarias. A tales efectos, y sin perjuicio de que durante el periodo de información pública se mantengan las convenientes reuniones de coordinación interadministrativa, se han elaborado unas fichas descriptivas y justificativas de cada una de las ocho divergencias puntuales entre el PGO y el Plan Territorial, que se acompañan en las páginas siguientes de este documento.



UBICACIÓN DE LAS DIVERGENCIAS





FINICIÓN DE DIVERGENCIAS:

IDIGO	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
V-01	Vía de Ronda – San Francisco de Paula	Conexión con viario de orden inferior y limitar afecciones.....
V-02	Autopista Exterior – El Centenero – Los Baldíos	Reubicación del enlace de Montaña de Los Gilets propuesto en el PTEOSVAM para conectar con el viario de San Francisco de Paula al desaparecer la vía planteada en el PGO2004.
V-03	Circunvalación Norte-La Verdellada	Modificación del enlace propuesto en la Modificación del PTEOSVAM para corregir la partición que introdujo la ejecución de la Vía de Ronda en el Barrio y para mejorar la conexión entre los viarios territoriales
V-04	Circunvalación norte-Valle Colino-la Pterita	Modificación del enlace para mejorar la accesibilidad y la conectividad entre los barrios.
V-05	Vía de Ronda Norte – Mesa Mota	Modificación de trazado para evitar la afección sobre la ladera de la Mesa Mota con especial incidencia sobre edificaciones existentes.

OTIVACIÓN DE LAS PROPUUESTAS QUE PROVOCAN LAS DIVERGENCIAS CON EL PTEOSVAM

- Mejorar conectividad entre los viarios de diferente rango
- Dotar al viario de territorial una función ordenadora de los usos anexos
- Disminuir afecciones sobre zonas consolidadas



<p>DENOMINACIÓN DE LA DIVERGENCIA PROPIUESTA PGO</p>	<p>Enlace de San Francisco de Paula</p>	<p>Los Baldíos</p>	<p>LOCALIZACIÓN:</p>	<p>PROPIUESTA PTEOSVAM</p>	<p>CLAVE: DIV-01</p>
		<p>PROBLEMA / MOTIVACION DE LA DIVERGENCIA</p> <ul style="list-style-type: none">○ Ocupación de nuevos suelos○ Afecciones a las áreas de expansión universitaria debiendo atravesarlas y provocar una fractura para, con un nuevo viario, sustituir las funciones urbanas del Camino San Francisco de Paula que queda en desuso○ Generación de suelo residual público como consecuencia de la inutilización del Camino de San Francisco de Paula actual.○ Difícil integración de la trama urbanística resultante	<p>JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA PROPIUESTA DEL PGO</p> <p>Se plantea esta propuesta de mejora de la solución establecida en el PTEOSVAM con los objetivos de: lograr una mejor integración de la nueva vía en la trama urbana, reducir las afecciones a elementos existentes y mejorar la conectividad entre los viarios de diferente rango. En particular, se destaca:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Reubicación de la glorieta que resuelve la intersección de la Vía de Ronda Sur con el Camino de San Francisco de Paula.○ Inclusión de vías de servicio laterales para resolver la interacción de los usos propuestos con el viario territorial	<p>ENMARQUE DEL PROCEDIMIENTO ORDENADO</p> <p>Dado que se modifica el emplazamiento del enlace será necesario tener Informe Vinculante del Cabildo de Tenerife.</p>	



DENOMINACIÓN DE LA DIVERGENCIA
PROPUESTA PGO

Autopista Exterior: Enlace de Los Giles

PROPIUESTA PTEOSVAM

LOCALIZACIÓN: El Centenero - Los Baldíos

CLAVE DIV-02



PROBLEMA / MOTIVACION DE LA DIVERGENCIA

- o La solución que se plantea en el PTEOSVAM resuelve el enlace de la vía territorial con una vía urbana prevista en el PGO 2004 que, en esta revisión del plan no se incluye.
- o El vialito más cercano al enlace propuesto es el Camino San Francisco de Paula.
- o La tipología en forma de "doble pesa" plantea difícil integración en la trama urbana, por ello se plantea un enlace con glorieta a distinto nivel.
- o Con esta propuesta se reduce la ocupación de la vía y la afección a las instalaciones industriales existentes al sur de la Montaña de Los Giles.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA PROPUESTA DEL PGO

Las divergencias entre la propuesta del PGO y la solución del PTEOSVAM surgen por: dar conectividad al vialito territorial con la trama urbana y reducir las afecciones a elementos consolidados. Hay que destacar los siguientes aspectos:

- o Se reubica el enlace y se modifica la tipología del mismo a una glorieta a distinto nivel que la Autopista Exterior. Este diseño permite introducir una vía de servicio para regular las incorporaciones..
- o Se modifica el trazado con un ligero desplazamiento hacia la montaña de Los Giles que consigue evitar la afección sobre la instalación industrial existente, (el desvío es inferior a 75 m respecto al eje)

ENMARQUE DEL PROCEDIMIENTO ORDENADO

Será necesario tener Informe Vinculante del Cabildo de Tenerife por modificación de enlace.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
SAN CRISTÓBAL DE
LA LAGUNA

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

**DENOMINACIÓN DE LA DIVERGENCIA:
PROYUESTA PTEOSVAM (Aprobación definitiva 21/02/2007)**

Circunvalación Norte - Via de Ronda Este, La Verdellada

PROYUESTA PTEOSVAM (Aprobación inicial Revisión Parcial PTEOSVAM - Ambito Circunvalación Norte)

LOCALIZACIÓN: La Verdellada

CLAVE: DIV-03

PROYUESTA PGO



PROBLEMA / MOTIVACION DE LA DIVERGENCIA

El enlace entre la Vía de Ronda y la Circunvalación Norte:

- o Supone una fractura insalvable en el conjunto urbano de La Verdellada. El enlace recogido el PTEOSVAM no permite la integración urbanística de los márgenes urbanos consolidados pues obliga a que la Vía de Ronda se eleve hasta alcanzar la Glorieta elevada propuesta en la Revisión del PTEOSVAM.
- o Supone una afección a la calidad de vida de los habitantes de la zona: mayor generación de ruido e impacto visual
- o Genera una disminución y agravio a los ciudadanos de La Laguna y Tegueste, especialmente de la Zona Norte que usan la Vía de Ronda. Tanto en la actualidad como en la configuración del sistema global previsto en el documento, la Vía de Ronda de La Laguna soporta mayor número de viajes (más del doble) que la futura Vía de Circunvalación Norte. Por lo tanto, la Vía de Ronda debe tener prioridad frente a la Circunvalación Norte.

El enlace de acceso al futuro Polígono Industrial de Valle Collino:

- o El enlace propuesto en el PTEOSVAM, se realiza mediante una glorieta a nivel de diámetro 50 m.
- o Según el enlace propuesto se mezclan los tráficos de paso de la vía de Circunvalación Norte, con los viarios finales del polígono industrial y los residenciales del barrio de Valle Collino.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA PROPUESTA DEL PGO

La motivación de la propuesta del PGO es la de resolver la barrera que supone la Vía de Ronda al barrio de la Verdellada desde su ejecución.

- o La propuesta del PGO garantiza la continuidad entre la actual Vía de Ronda, la Circunvalación Norte y la TF-5 cumpliendo lo prescrito en el modelo del PLOT.
- o El soterramiento de la Vía de Ronda, permitirá la conexión e integración de la trama urbanística existente en la Verdellada. Para los vecinos del Barrio, supondrá la incorporación de un espacio verde, continuo y de conexión transversal. Esta continuidad entre ambas zonas del Barrio eliminaría la separación física que actualmente supone la Vía de Ronda. Además, se mejoraría no sólo el impacto visual y acústica sino la propia seguridad vial de los residentes en la zona
- o Los estudios de tráfico realizados por el Plan de Movilidad de La Laguna y de apoyo al PGO muestran que mejora las condiciones de circulación rodada.
- o La propuesta de ampliar el enlace futuro del Polígono Industrial de Valle de Collino permitirá tener separados los tráficos de paso con los tráficos locales industriales y residenciales. El enlace se propone elevado con accesos directos desde el tronco de la Circunvalación Norte.

ENMARQUE DEL PROCEDIMIENTO ORDENADO

Será necesario tener Informe Vinculante del Cabildo de Tenerife por la modificación del enlace entre las dos vías.



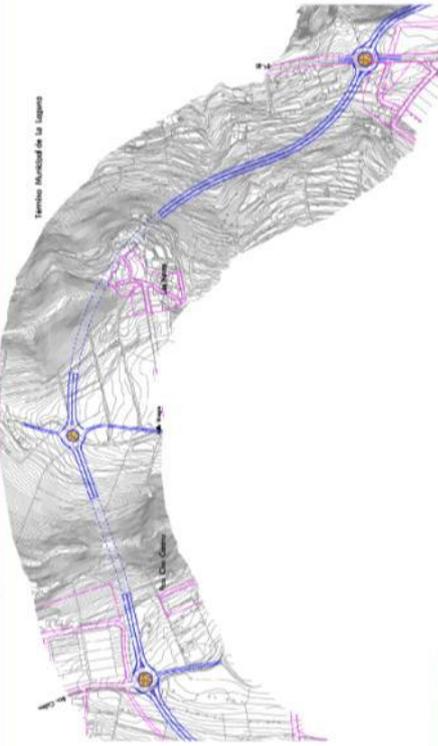
denominación de la divergencia

propuesta PTEOSVAM (Aprobación definitiva 21/02/2007)

Circunvalación Norte. Valle Collino – La Pilerita

LOCALIZACIÓN:

Valle Collino – La Pilerita
 propuesta PTEOSVAM (Aprobación Inicial Revisión Parcial PTEOSVAM. Ámbito Circunvalación Norte)



propuesta PGO





PROBLEMA / MOTIVACION DE LA DIVERGENCIA

- o El trazado recogido en el PGO se adapta al documento "Aprobación inicial de la Revisión Parcial del PTEOSVAM. Ámbito Circunvalación Norte" pero, no se ajusta al aprobado definitivamente de fecha anterior.
- o Se modifica la tipología de los enlaces entre la Circunvalación Norte con la Carretera TF-111.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA PROPIUESTA DEL PGO

La propuesta del PGO trata de evitar las afecciones e impactos de los enlaces previstos en la modificación del PTEOSVAM.

- o Adaptar la tipología del enlace a cada demanda entre la Circunvalación Norte.
- o Reducir el suelo ocupado por el enlace.

ENMARQUE DEL PROCEDIMIENTO ORDENADO

Será necesario tener Informe Vinculante del Cabildo de Tenerife por la modificación de los enlaces.



denominación de la divergencia
 propuesta PGO

Vía de Ronda Norte. Túnel de La Mesa Mota

propuesta PTEOSVAM

localización:

La Mesa Mota

clave DIV-05



PROBLEMA / MOTIVACION DE LA DIVERGENCIA

- o Cambio de trazado para evitar las importantes afecciones e impactos de la solución del PTEOSVAM en las laderas de la Mesa Mota.
- o Reducir los graves impactos que visuales y acústicos que produciría el trazado recogido en el PTEOSVAM.
- o Intentar facilitar la integración urbanística en el suelo consolidado por el que discurre la vía.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA PROPIUESTA DEL PGO

La propuesta del PGO trata de evitar las afecciones e impactos del trazado del PTEOSVAM.

- o La modificación de trazado introduciendo un túnel bajo la Mesa Mota logra resolver la problemática sin cambiar la función prevista en el PTEOSVAM.

ENMARQUE DEL PROCEDIMIENTO ORDENADO

era necesario el obtener informe por parte del Gobierno de Canarias y del Cabildo por la modificación de los enlaces y el desplazamiento de la vía.

3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA

3.1. Marco legal y objeto de la regulación

Ya las Directrices y el PIOT mencionan la realización de estudios para la implantación de sistemas de transporte colectivo de tipo guiado, como trenes y tranvías. En concreto el PIOT señala que: “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...); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en tres áreas:

- a) Área Metropolitana Santa Cruz – La Laguna.
- b) Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
- c) Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla”

De esta forma en la isla de Tenerife se han desarrollado Planes Territoriales Especiales que están en diversos estados de tramitación siendo el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife (PTEOIDST) el único aprobado definitivamente.

El presente capítulo tiene por objeto justificar el cumplimiento por el PGO de las disposiciones normativas del PTEOIDST en el ámbito del término municipal.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife fue aprobado por el Pleno del Cabildo en sesión extraordinaria el 1 de octubre de 2003 (publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife número 145, miércoles 19 de noviembre de 2003).

3.2. Alcance de las determinaciones del PTEOIDST sobre el Plan General

3.2.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife

En la ficha correspondiente a este plan se establece como objetivo del mismo «proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo» aunque no establece condiciones específicas

Por otra parte, la Sección 3ª (“Criterios para el desarrollo de la ordenación de las infraestructuras”) del Capítulo 3 (Infraestructuras) del Título III, el artículo 3.3.3.1 (Instrumentos para el desarrollo de la ordenación de las infraestructuras) el PIOT establece que las «figuras de ordenación urbanística general ... tienen por objeto precisar los suelos destinados a albergar las infraestructuras de primer nivel definidas por el PIOT o por los PTEOI pertinentes, definir los elementos de segundo nivel que forman la red municipal de cada categoría infraestructural o establecer las condiciones con qué deben ser ordenados a través de figuras de desarrollo, y regular las condiciones de admisibilidad en el territorio de las intervenciones de infraestructuras de tercer nivel».

Estableciendo idéntica línea de argumentación que para el PTEOSVAM se podría concluir que:

- a) De las determinaciones del PIOT no se desprende que la intención del Plan Insular sea encomendar al PTEOIDST la ordenación última y detallada de todo el sistema tranviario del área metropolitana, sino que éste aborde la ordenación general de la red en su conjunto.
- b) Se entiende que la infraestructura guiada que conforma el ámbito específico del plan territorial es, en la terminología del PIOT, una infraestructura de primer nivel por lo que correspondería a los instrumentos de ordenación urbanística general (a este PGO en el ámbito del municipio de La Laguna) precisar o concretar los trazados de las infraestructuras de primer nivel definidas por el PTEOIDST.

3.2.2. 3.2.2. Plan Territorial de Ordenación de las Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife (PTEOIDST)

Del estudio de la Memoria y Normativa se puede deducir que el objeto de esta disposición normativa es la planificación de una red tranviaria que se estructuren como ejes principales de la red de transporte metropolitana. En la normativa del PTEO no se establece articulado pero establece que “las especificaciones contenidas en este plan y en su desarrollo por los proyectos constructivos aprobados para cada actuación del sistema ferroviario y sus servicios accesorios para la explotación, cuando supongan la modificación de los planeamientos urbanísticos municipales aprobados, se entenderán éstos automáticamente modificados, sin perjuicio de su posterior adaptación por los correspondientes Ayuntamientos”.

Esta disposición no es sencilla de llevar a la práctica por cuanto una modificación del planeamiento supone el establecimiento de la ordenación pormenorizada e incorporar las determinaciones suficientes para acometer la ejecución que, entre otros requisitos, requieren el establecimiento de la clasificación y categorización urbanística de los terrenos afectados. De hecho, el PTEOIDST no contiene todas las determinaciones de ejecución (por ejemplo, la delimitación de los ámbitos de expropiación con la relación de propietarios y bienes y derechos se limita a los Talleres y Cocheras), lo que abunda en la idea de que no puede entenderse como un plan que establece la ordenación pormenorizada en el grado suficiente para legitimar la ejecución y, como se deduce del esquema legal del sistema de planeamiento, hay que asumir que sus determinaciones deben ser precisadas y completadas a través del planeamiento urbanístico.

Ahora bien, al precisar los trazados del PTEOIDST a la escala propia del Plan General que es de mayor detalle que la del Plan Territorial, especialmente en los ámbitos con ordenación pormenorizada (suelos urbanos y urbanizables sectorizados) se han ido detectando una serie de problemas que dificultan la deseable compatibilidad entre los objetivos de la movilidad metropolitana y los criterios y soluciones de ordenación urbanística, sobre todo en las zonas de confluencia con la trama urbana consolidada.

3.2.3. Alcance y limitaciones de la adaptación del PTEOIDST de este Plan General

No obstante la argumentación de los subcapítulos anteriores, en la elaboración de la propuesta de ordenación de este PGO no se han cuestionado las determinaciones del PTEOIDST. Por el contrario, tanto los trazados como las características de servicio y de diseño de la infraestructura tranviaria en el Plan Territorial se asumen como inputs de la propuesta de ordenación urbanística del Plan General, formando parte de los elementos estructurantes (sistemas generales) de primer nivel jerárquico. La valoración de la conveniencia de las propuestas concretas de este PGO que difieren puntualmente de las determinaciones del Plan Territorial es cuestión que debe plantear el debate, a través de los mecanismos de la necesaria coordinación interadministrativa.

Abundando en el asunto, ya el propio PTEOIDST, en el anexo 8 de la memoria, donde se presentan los planos de planta y alzado de la alternativa elegida se advierte que “el trazado así como el número y situación de paradas debe considerarse como provisional ya que el objetivo de la elección de esta fase de estudio es la definición de la calle por la que discurre el tranvía. En futuras fase del estudio, proyecto básico, se definirá la posición y número exacto de paradas así como la sección transversal de las atravesadas”. No se trata tanto de discutir si el Plan General está obligado a "calcar" los trazados del PTEOIDST –que sólo lleva a puntos muertos sin avanzar en la resolución de los problemas reales del territorio y de la movilidad– cuanto de ponderar los distintos factores involucrados en cada situación de divergencia (superando visiones tanto sectoriales como localistas) para encontrar con el mayor consenso posible las mejores soluciones de ordenación, actitud mucho más exigible ante inversiones de la magnitud de la infraestructura tranviaria.

Tal es el planteamiento municipal que ha presidido la elaboración de la propuesta urbanística sobre el sistema tranviario en el término municipal de La Laguna sin perjuicio de que durante el periodo de información pública se mantengan las convenientes reuniones de coordinación interadministrativa.

3.3. Justificación del trazado tranviario en el PGO

Se expone a continuación el trazado propuesto para los diferentes tramos de la “Ampliación de la línea 1 Avda. de la Trinidad- Los Rodeos” por ser la única que afecta al planeamiento en desarrollo, dividiendo la exposición en los siguientes tramos:

- a) Calle El Juego-Seis de diciembre-Juana La Blanca-Marqués de Celada
- b) Carretera General San Lázaro

3.3.1. Calle El Juego-Seis de diciembre-Juana La Blanca-Marqués de Celada

En este tramo la propuesta del PGO “calca sensiblemente” la propuesta del PTEOIDST, utilizando las características de trazado en planta de ese documento y adaptando la sección viaria para:

- a) Integrar una plataforma doble de tranvía
- b) Garantizar la coherencia del sistema de circulación motorizada en la zona

De esta forma resulta que sólo es posible el que la Calle El Juego y Seis de Diciembre (entre Calle Violeta y San Juan) se transformen en peatonales, limitando el tráfico rodado a los vecinos, con una sección a un mismo nivel.

Esta sección coincide con la expuesta en el PTEOIDST que 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».

Si bien, el PGO amplía la zona peatonal unos 100m, entre la Plaza Antonio Mederos Sosa y la Calle Violeta, pues las escasas dimensiones de la sección impiden la ejecución de un carril y aceras separadas. En las calles Seis de Diciembre, Juana La Blanca y Marqués de Celada se utiliza la sección tipo 12, que dispone un carril de circulación con segregación de calzada y aceras. Al final de la calle Seis de Diciembre, antes de la intersección con la Calle San Antonio se propone la ejecución de la parada denominada “Ermita” en el PTEOIDST

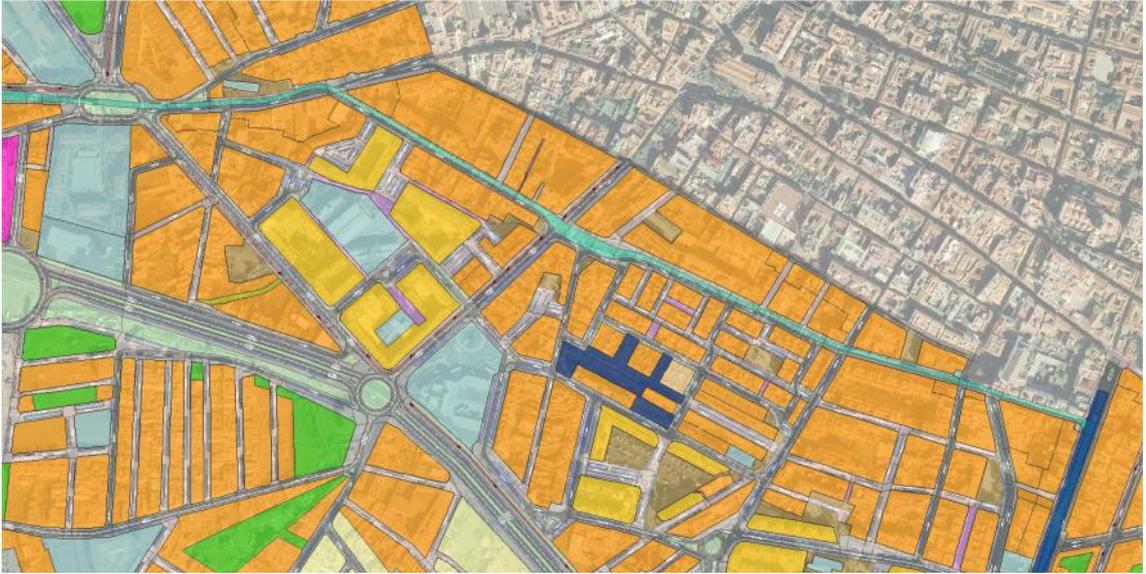


Figura 1: Propuesta de integración del tranvía en el PGO. Tramo: Avda. Trinidad – San Benito

3.3.1. Carretera general San Lázaro

EIPGO propone la desclasificación de la Carretera General San Lázaro como vía insular y la considera un viario urbano de nivel 2, con una sección tipo 12 que contiene la plataforma para un tranvía de doble vía, un carril para vehículos, aceras y acera-bici. El PTEOIDST no plantea detalle de la implantación del tranvía en este tramo ni la sección a adoptar, que en coherencia con lo expuesto en el anexo 8 de su memoria, se entiende que traslada a la redacción de los proyectos.



Figura 2: Propuesta de integración del tranvía en el PGO. Carretera Gral. San Lázaro

En este tramo destaca la propuesta del PGO de continuar el trazado del tranvía por la Carretera General San Lázaro una vez se alcanza la rotonda de acceso a Tenerife Norte, cruzándola a un nivel inferior, por varias razones básicas:



- a) La congestión prevista en la rotonda no aconsejan la inclusión del tranvía sobre la misma
- b) La dificultad de encajar la plataforma tranviaria dentro del Sistema General Aeroportuario
- c) La previsión de localización del Intercambiador de los Rodeos, en la zona del Púlpito, facilitando el acceso motorizado en vehículo privado
- d) La posibilidad de ampliación futura de la línea hacia Tacoronte.

La plataforma tranviaria se dispone siempre en el lado de la Avenida Quinto Centenario.

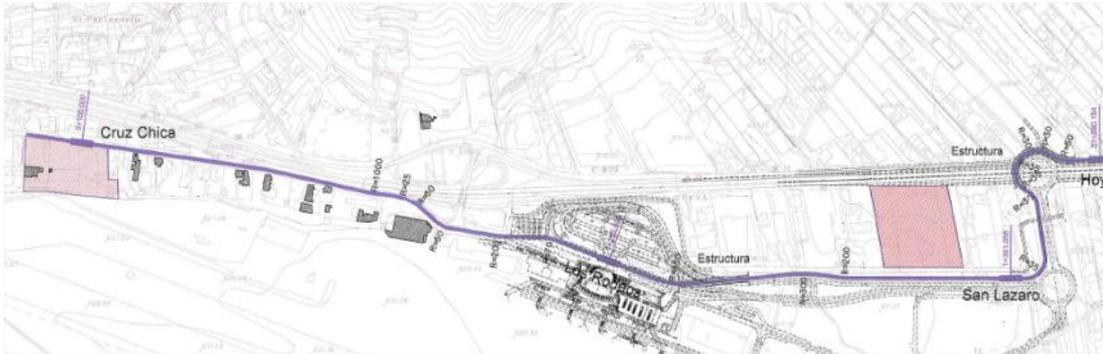


Figura 3: Propuesta del PTEOIDST en el acceso a Tenerife Norte

4. RESPUESTA AL INFORME INSTITUCIONAL EMITIDO POR EL CABILDO INSULAR A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

1. Observaciones Generales

El Plan incurre en algunas inexactitudes en las distancias de Protección de las Carreteras. La línea de edificación se sitúa más allá de la Zona de Afección.

El documento del PGO revisado plantea la desclasificación de carreteras o tramos para convertirlas en urbana, se indica que se debe realizar la apertura de los expedientes de solicitud por el Ayuntamiento, según los protocolos pertinentes.

Se debe incorporar el carácter dispositivo del Plan de Movilidad en el documento del PGO, no solo como carácter informativo.

Existen discrepancias entre en la atribución de actuaciones entre los documentos J-6, H-1 y H-2.

- Se ha realizado la corrección de la Figura nº1 del Documento J-6 y se han revisado la aplicación de la misma.
- La Gerencia de Urbanismo se encargara de abrir dichos expedientes según los protocolos pertinentes.
- El PGO incorpora el Plan de movilidad en su conjunto como documento anexo, que sirve de base para la ordenación propuesta no sólo para el viario sino para el sistema de transportes en su conjunto. No obstante el Plan de Movilidad no es un documento cuyo contenido tenga aplicación directa sobre el territorio de forma inmediata sino que propone diversos programas y actuaciones que generalmente incluyen estudios de mayor detalle. Las determinaciones del PGO por tanto en materia de viario y transportes se basan en lo establecido en el PMUS para el territorio pero se hacen con las oportunas reservas. Por ejemplo se clasifica suelo para infraestructura de transporte o viario con mayor detalle de lo establecido en el Plan de Movilidad pero otros aspectos como las secciones tipo tienen un carácter de recomendación y no de determinación que rigidizaría excesivamente las posibilidades de actuación. En cualquier caso este carácter de recomendación obliga a su justificación en caso de divergencia.
- Se han subsanados dichos discrepancias corrigiéndose en los diferentes documentos.

2. Respecto al Sistema Viario en General

La representación gráfica del sistema viario solo se representa de modo completo en los planos de ordenación estructural

- La ordenación de la infraestructura viaria, se representa gráficamente y describe literalmente en los diferentes tramos viarios de manera pormenorizada tramo a tramo de todos los viarios, territoriales de nivel 1 y 2, así como los viarios urbanos principales de nivel 1 y 2 y los rústicos, en el Documento A-3 y en el presente documento J-6.

3. Respeto a la jerarquización viaria planteada por el Plan

Parece correcta pero presenta algunos desajustes o incoherencias: la carretera TF-111 se debe clasificar como T-2; la carretera TF-265 al conectar la Vía de Ronda Sur con la Vía Exterior debe tener características de viarios territoriales y por tanto no se debe clasificar como viario U-2.

- Se ha cambiado la clasificación de la carretera TF-111 de tipo T-1 a una T-2.
- Se ha mantenido la desclasificación de la Carretera TF-265 como viario urbano principal, proponiéndose su variante en el suelo urbanizable situado al este de la carretera TF-265, clasificándose el futuro eje como carretera T-2 y sirviendo de conexión entre las futuras Vía Ronda Sur y la Vía Exterior.

4. Respeto al Sistema Viario Territorial

a) Variante de la TF-5: problema en la errónea incorporación de la Variante TF-5 a la actual TF-5

b) Vía de Ronda NO: El trazado alternativo propuesto y la vía de conexión con la TF-13, con trazado en túnel incremento el coste de ejecución de los viarios además de producirse una mezcla no conveniente de tráfico urbano y territorial. La propuesta de conexión con la rotonda de San Benito evitando la afección de nuevos terrenos se ha considerado plausible.

c) Circunvalación N: La solución planteada para el enlace de la Verdellada, la de Valle Colino y la Piterita mediante, conexiones directas en la primera y mediante la simplificación de las dos segundas se consideran suficientes aunque es preciso comprobar si son compatibles.

d) Variante SO de Tejina: Presenta dos problemas “el cruce con el Camino Pico Bermejo” y la clasificación del suelo urbanizable de los terrenos situados al norte.

e) Vía borde N de Tejina: El trazado sus características de diseño y la urbanización próxima hacen que sea más una calle que una carretera, por lo que no cumple la finalidad de carretera.

f) Vía borde N de Valle de Guerra: El trazado sus características de diseño y la urbanización próxima hacen que sea más una calle que una carretera, por lo que no cumple la finalidad de carretera.

g) Autopista Exterior: contradicción entre el planteamiento de desclasificar y por otro se modifique el enlace de Montaña de los Giles por eliminar una vía de alta capacidad.

h) Eje de medianías altas: resulta contradictorio plantear vía de coexistencia para una vía que se pretende categorizar como eje territorial.

- Se ha corregido la incorporación de la actual TF-5 a la futura Variante de la TF-5 a la altura del Enlace de Guamasa.
- Se han modificado los enlaces situados en esta vía para no mezclar los tráfico urbanos con los territoriales. También se ha modificado el trazado de la vía de conexión con la TF-13 recogiendo la planteada en el PETEOSVAM. Se ha modificado el trazado hacia el norte para evitar las afecciones a las edificaciones.



- Se mantiene la propuesta de modificar los enlaces, se ha comprobado los alzados para garantizar la compatibilidad de cruce de las diferentes vías.
- Se han eliminado los viarios SO y N de Tejina y la Via de borde N de Valle de Guerra. Según el artículo 1.7 de la Normativa del PTEOSVAM “Se remite el estudio pormenorizado de la “subunidad comarcal Tegueste-Tejina” a un Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, a desarrollar por el cabildo Insular de Tenerife.”
- Se mantiene la propuesta de desclasificación de la carretera TF-265 de San Francisco de Paula dada la gran consolidación urbana que tiene dicha vía. Para garantizar la conexión entre Vía de Ronda Sur y la Vía Exterior se propone una variante con un trazado por suelo rustico al este de la actual Carretera de San Francisco de Paula.
- El eje de Medianías altas se ha modificado la sección viaria planteada de coexistencia, proponiéndose una calzada segregada de las aceras.

5. Respecto al Plan de Movilidad

El Plan de Movilidad adolece de una cierta obsolescencia en sus datos. Además se registran errores en la caracterización de algunas vías así como la asignación de su titularidad.

- Los datos del PMUS corresponden a la fecha de su comienzo. La demora en la tramitación del PGO hace pensar en primera instancia que esos datos originales puedan parecer desfasados pero no es así, por cuanto la introducción del tranvía ya está considerado (incluso se hicieron encuestas y aforos a bordo) y la evolución de la movilidad de la población ha sido negativa desde entonces, en todos los modos de transporte como consecuencia de la crisis económica generalizada. Estamos por lo tanto en un escenario conservador, que aún en 2014 no alcanzan los índices de movilidad anteriores a la crisis.
- Efectivamente, en el Plan de Movilidad hay errores en el documento de información relativo a la definición de la titularidad de algunas vías, la denominación del enlace de los Majuelos en vez de Las Chumberas y la existencia o no de aceras en algunos tramos de vía. No obstante, esta corrección no supone variaciones en la ordenación propuesta del Plan de Movilidad ni son objeto de traslación de posibles errores al PGO.

6. Respecto al Sistema Viario en particular

- a) Se detectaron algunas deficiencias:
 - a. TF-5: En la mitad superior de la gran glorieta planteada en Guamasa se plantea un intercambiador con problemas de accesos. También se hace referencia al enlace de Taco mediante una gran Glorieta que alude a las líneas 1 y2 del tranvía.
 - b. TF-2: Existe diferencia entre lo reflejado en planos y en texto sobre la ampliación del paso inferior de la Avda. de la Libertad.
 - c. TF-13: No resulta aceptable la solución de bifurcación planteada a la altura de la Urbanización de Polier
- b) En cuanto a la desclasificación propuesta se realizaron las siguientes consideraciones:



- a. No presentan inconvenientes: TF-13d, TF-13c, TF-16, TF-161, TF-237, TF-263, TF-24, TF-28
 - b. Ya han sido objeto de cesión: TF-180 “Avda. de los Menceyes” y la TF-5 entre Guajara y Guamasa siempre que se ejecute la futura Variante.
 - c. Plantean dudas: TF-265 “San Francisco de Paula”, TF-152 “Carretera la Laguna a el Sauzal”, y la TF-235 Carretera Campo de Golf”
- Respecto a la TF-5: Se ha eliminado la glorieta propuesta en el enlace de Guamasa, se resuelve el nudo mediante una intersección a distinto nivel tipo diamante con doble glorieta. Se sigue proponiendo la gran de glorieta planteada en el enlace de Taco para poder resolver los múltiples movimientos que se producen en dicho punto en el municipio de Santa Cruz y la Laguna y la confluencias de los diferentes modos de transporte la línea actual del tranvía y la futura línea que conectará con el futuro intercambiador de Santa María del Mar en Santa Cruz.
 - Respecto a la TF-2: se ha eliminado el paso inferior debido al soterramiento de la actual TF-2 siguiendo la Propuesta planteada en el Informe emitido por la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. El paso inferior se resuelve mediante una glorieta en superficie.
 - Se ha eliminado la bifurcación de la carretera TF-13 a la altura del barrio de Polier.
 - Respecto a las desclasificaciones propuestas por el presente documento se siguen manteniendo con las siguientes particularidades.
 - El cambio de TF-5 como vía urbana (Quinto Centenario) no se producirá hasta que se ejecute la Variante de la TF-5.
 - Se sigue manteniendo la desclasificación de la carretera TF-265 San Francisco de Paula, debido al grado de consolidación que tiene la vía, marcadamente urbana, además se propone un eje que funcione como viario territorial por suelo urbanizable el cual se deberá desarrollar cuando se ordene dicho suelo.
 - Las carreteras TF-152 Carretera la Laguna-El Sauzal y la carretera TF-235 Carretera Campo de Golf se mantiene la propuesta de desclasificar como viario urbano principal dado el grado de consolidación que presentan previéndose que con la ordenación propuesta alojen exclusivamente tráfico finales y no de paso con el resto de municipios.

7. En relación a la Política de Movilidad

Apartado a) Revisar errata del documento A-3 Plan Territorial de Ordenación del Transporte Público alternativo tipo guiado.

- Se ha subsanado la errata

Apartado b) Se debe tener en cuenta la ampliación en superficie del Intercambiador Principal de Padre Anchieta tal y como se recoge en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

- Se corrige la definición del ámbito ocupado por el intercambiador según lo determinado por el PTEOTT.



Apartado c) Los planes PTEO del Transporte de Tenerife, PTEOID Sistema Tranviario y el PTEEOI del Tren del Norte contemplan un punto de intercambio modal en la zona de los Rodeos, no coinciden. Se debe consensuar su ubicación.

- El intercambiador previsto se ubica en el entorno aeroportuario, en los mismos términos que está recogido en el PTEOTT

Apartado d) Reconsideración y coherencia entre el PTEO de Transporte y el PGO referente al intercambio modal en Guamasa.

- Se ha eliminado el intercambio modal.

Apartado e) Reconsideración y coherencia entre el PTEO de Transporte y el PGO referente al intercambio modal en Las Canteras

- Se ha coordinado la pieza en la que se dispondrá el intercambio modal, coincidente con la recogida en el PTEO de Transporte.

Apartado g,h,i y j) Tener en cuenta los proyectos de carriles bus, carriles bus-vao y mejora de las paradas de guaguas redactados por el Cabildo.

- Se ha tenido en cuenta dichos proyectos y la propuesta recogida en el PGO no imposibilita el desarrollo de los mismos.

Apartado k) En el documento K, se incluye el Plan de Movilidad, apreciándose que dicho plan incumple lo establecido en el apartado 4 del artículo 101 de la ley 2/2011.

- El Plan de Movilidad es un documento encargado y redactado cumpliendo las determinaciones de la Ley 13/2007 del transporte terrestre de Canarias, como “Estudio municipal de movilidad” que en su artículo 35.19 señala que “Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad”. Este Plan cumple con lo allí señalado, siendo finalizado en el año 2010, adoptando el nombre de PMUS. Posteriormente, la Ley de economía sostenible en el año 2011 establece un contenido para los PMUS pero también señala en el mismo artículo 101 que “Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible”. El Plan (o Estudio de Movilidad) fue objeto de una revisión para adaptar su contenido a las modificaciones del PGO pero no para ser tramitado como PMUS independiente (puesto que ya estaba redactado previamente a la Ley) sino como Estudio municipal de movilidad del PGO. Así, sus propuestas son incluidas en la ordenación del PGO y por lo tanto forman parte de la evaluación y análisis de costes y beneficios económicos, ambientales y sociales que en él se realiza sin valorar propuestas que el PMUS hace que no son de aplicación a la ordenación del PGO.

Apartado L) En el análisis del documento K2 Plan de Movilidad, se aprecia que el paquete de actuaciones incluidas resultan coherentes con las actuaciones del PTEOTT aunque con las siguientes consideraciones: a) la reordenación de las líneas urbanas como metropoli-

tanás deben acordarse con TITSA, b) se debe tener en cuenta la red de carriles bici planteada por el cabildo de Tenerife (carril bus-vao, carril bus de acceso al intercambiador de Padre Anchieta, etc)

- Se ha incluido en la Ordenación pormenorizada los carriles bus previstos por el Cabildo Insular y concretamente la reserva de suelo como infraestructura viaria de acuerdo con la documentación entregada por el Cabildo (estudios de viabilidad/trazado de Carril bus en la TF-5, TF-24 y accesos al Intercambiador de Padre Anchieta) aunque sin detallar la localización exacta de dichos carriles en la traza de la TF-5 por problemas con la documentación entregada y teniendo en cuenta que la propuesta carece de carácter de determinación.

Apartado m) Respecto al PTEOID Sistema Tranviario

1) Se considera fundamental que la llegada del tranvía se produzca en la terminal del Aeropuerto.

2) Se considera el análisis y estudio de un espacio de intercambio modal en la zona del Pulpito

- El PGO recoge que el tranvía llegue a la Terminal del Aeropuerto.
- En la revisión que se acaba de realizar del documento del PGO no se propone un intercambio modal en el Pulpito.

Apartado n) Respecto al PTEOI del Tren del Norte

Se propone que se incluyan las determinaciones recogidas en el PTEOITN una vez aprobado definitivamente.

- No se ha incorporado las determinaciones porque el PTEOITN, no se ha aprobado definitivamente.



5. RESPUESTA AL INFORME INSTITUCIONAL EMITIDO POR EL GOBIERNO DE CANARIAS A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

1. Primer tramo corredor insular norte: Variante TF-5

En el informe se indica que las propuestas del PGO no significan la necesidad de una alteración del planeamiento territorial y vincula la reconversión de la actual TF-5 en rambla a la entrada en servicio de la variante.

Estas consideraciones no han producido cambios en el documento del PGO.

2. Segundo tramo corredor insular norte. Revisión enlaces entre Guamasa y Pulpito

La alegación dice que se propone fichas donde se resuelven estos aspectos pero, en la documentación entregada no se encuentran.

En la alegación parece que se reclama mayor independencia de la TF-5 respecto a los usos urbanos en el entorno. Este aspecto ha sido tenido en cuenta como así lo demuestra la creación de vías de servicio en ambos laterales y el mantenimiento de las características básicas de la autovía, con enlaces a diferente nivel y mayor capacidad de la que ahora tiene, cambiándole con una mayor integración ambiental. Cabe insistir en que la gran mayoría del tráfico se desviará por la variante de la Laguna (o nuevo corredor insular norte).

3. Autopista exterior. Enlace de los Giles. Nuevo eje TF-265 o nuevo viario territorial

La alegación expone que la actual TF-265 o camino de San Francisco de Paula no tiene las características necesarias para ser un viario estructurante teniendo en cuenta que conecta viarios importantes como son la vía de Ronda Sur o la Vía Exterior. Propone, en la reunión mantenida, que se cree un nuevo viario con mayor capacidad “variante de este eje”.

Es importante señalar, tal y como se expone en la alegación, que “tal modificación (del enlace) no afecta al esquema de funcionamiento previsto en el PTEOSVAM”. Se propone estimar parcialmente esta consideración con la incorporación en el SUNS de una vía que complementa a la TF-265.

4. Arteria central de la laguna. Mantenimiento de autovía hasta el aeropuerto de la TF-5 (pasar de T2 a T1)

Se propone que el tramo entre Guamasa y el aeropuerto se corresponde con un viario territorial T1 en lugar de T2.

Se propone recoger esta propuesta y se modifican las características físicas manteniendo la condición pedida de “carretera”, si bien aclarando que se trata de carretera en entorno urbano.



5. SubanilloGuajara - Tacoronte

5.1. Modificación tipología enlaces e intersecciones

Se proponen nuevos tipos de enlaces para la Vía de Ronda.

Se modifican en la propuesta de ordenación los enlaces de La Atalaya y el de La Vega, mientras que los actuales del tramo de Las Canteras se mantienen con su configuración actual.

5.2. Ramal a Tegueste

No se admite un cambio en la conexión con Tegueste desde la vía de Ronda norte.

Se rectificará tal propuesta recogiendo lo señalado en el PTEOSVAM aprobado.

6. Santa María del Mar – Las Chumberas. Soterrar TF-2.

En el informe se propone soterrar la TF2 a su paso por la zona de los centros comerciales para mejorar la relación entre los márgenes de la misma.

Se modifica la ordenación del este viario recogiendo la propuesta del informe.

7. Prolongación del eje costero de Acentejo: T-13 y T-16 modificación tipológica de los enlaces

7.1. TF-13 con Variante Sur Tejina

Se propone un nuevo tipo de enlace para la intersección de la TF-13 y la variante sur de Tejina.

Se desestima quedando esta intersección en su configuración actual como glorieta.

7.2. TF-13 con Variante Norte Tejina

Se propone un nuevo tipo de enlace para la intersección de la TF-13 y la variante norte de Tejina.

Se estima esta propuesta modificando el enlace.

7.3. TF-16 con Variante Norte Tejina

Se propone un nuevo tipo de enlace para la intersección de la TF-13 y la variante norte de Tejina así como, potenciar las características de carretera de esta nueva vía.

Por una parte, no se considera la modificación de la intersección propuesta en el PGO (glorieta) y, por otra parte, se incluye una vía urbana sin relación con la variante.

7.4. Intersección variante sur camino Pico Bermejo

Se propone un nuevo tipo de enlace para la intersección de la nueva variante sur de Tejina con el Camino Pico Bermejo.

Se estima parcialmente esta propuesta.

8. Eje medianías altas

8.1. Variante a la TF-237 y cambiar características del camino el ortigal

La alegación parece entender que la actual carretera (TF-237, en la recta de subida al Ortigal) seguirá siendo parte del sistema estructurante. Y lo es, pero con otras características más urbanas, evitando su uso por tráficos de paso que serán soportados por el nuevo eje al este la TF-237, que conectará directamente la Variante de la TF-5, desde el nudo del aeropuerto con la TF-237.

8.2. Enlace de la TF-237 y camino el ortigal

Se propone la modificación del enlace de la TF-237, en la subida al Ortigal. En este punto es interesante exponer que el PTEOSVAM considera esta tipología en esta misma carretera e incluso en otras de mayor demanda como es la vía de circunvalación norte.

9. Sobre el uso y defensa de la carretera

9.1. Delimitar el ELP en los enlaces

La alegación no determina donde el PGO no cumple con lo dispuesto en la Ley de Carreteras. Con carácter general señala que la delimitación de SRPI va muy en contra de la carretera.

Se ha revisado que el ELP corresponde con la zona de servidumbre.

9.2. Cambiar la delimitación de ELP a SRPI

La alegación señala que la zona de servidumbre debe ser clasificada y categorizada como SRPI. El PGO así lo considera cuando se atraviesa suelo rústico más no lo considera procedente cuando se trata de suelo urbano, donde lo considera como ELP.

9.3. Revisar las zonas de ELP y corregir

Insiste la alegación en la consideración de SRPI en las zonas de dominio público, servidumbre y afección. No se señalan situaciones concretas entendiendo que el PGO trata adecuadamente estos espacios bien como SRPI, bien como ELP.

10. Incluir en normativa nuevas consideraciones

10.1. La limitación de accesos en las carreteras de interés regional

Se deberá determinar en la normativa la limitación a las carreteras de interés regional. Parecen intenciones pero, no se motiva con soporte legal.

Se ha estimado esta propuesta.

10.2. Mantener valor del suelo de los viarios del PTEOSVAM.

La alegación no señala donde se produce la alteración en el valor del suelo de los sistemas territoriales aprobados por el PTEOSVAM.

11. Revisar que las carreteras no son parcelas

Se revisará que no haya carreteras con asignación como parcelas. Aunque la alegación no especifica donde se da este hecho.