

1.5.2. ANTECEDENTES DE DEFINICIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.

1.5.2. Antecedentes de Definición de Infraestructuras.

Este tipo de Antecedentes está constituido por aquellos documentos que poseen como misión fundamental la definición de las nuevas infraestructuras, principalmente viarias, que se van a construir y que se encuentran aprobados definitivamente.

Los documentos que por sus contenidos han sido incluidos como Antecedentes de Definición de Infraestructuras en el presente Plan Territorial Especial son los que a continuación se enumeran:

- Proyecto de Construcción “Circunvalación Exterior Santa Cruz – La Laguna”.
- Proyecto de trazado y construcción “2ª Fase del Acondicionamiento de la Autopista TF-5, de Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora por el Norte. Tramo: Padre Anchieta – Los Rodeos”.
- Proyecto de Construcción “Acondicionamiento y Refuerzo del Firme de la Autopista Norte TF-5. Tramo Avenida 3 de Mayo – Guajara. P.K. 0+000 al 8+400”.
- Proyecto de trazado y construcción “Tercer carril. Autopista TF-1. Tramo: Santa Cruz de Tenerife – Güimar. P.K. 0+000 al 20+400”.
- “Proyecto básico de la Línea 1 de Metro Ligero en Tenerife entre Santa Cruz – La Laguna y ampliación al Aeropuerto de los Rodeos y Ramal de La Cuesta” y Líneas 2 y 3 de Metro Ligero.
- Proyecto de construcción “Avenida de Los Menceyes. 2ª Fase”.
- Proyecto de acondicionamiento de la TF-13.
- Plan Territorial Especial sobre mejora de la seguridad vial de las carreteras de la Vega de La Laguna.

Seguidamente se pasará a definir cada una de las nuevas Infraestructuras indicadas.

1.5.2.1. Proyecto de construcción “Circunvalación Exterior Santa Cruz – La Laguna”.

El proyecto de esta vía se redactó por la **Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias en 1999** ; sin embargo posteriormente a la redacción de este proyecto (1999) se aprobó la versión definitiva del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT-2003), lo que conllevó la **necesidad de revisar la definición del mencionado proyecto**, aún sin realizar.

La Circunvalación Exterior es una vía de nueva ejecución, cuya principal misión es la de conectar las Autopistas TF-1 y TF-5 y se concibe como una autovía de circunvalación con enlaces a desnivel, entre Los Rodeos y Radazul, conectando las principales carreteras existentes.

El extremo Norte del trazado arrancarí en el tronco de la Autopista TF-5, cerca de la carretera TF-237, en las inmediaciones de Guamasa, y discurriría dejando el Aeropuerto de Los Rodeos al Norte de su traza. Desde allí proseguiría en dirección Sur hacia los núcleos de Llano del Moro, El Sobradillo y El Tablero para acabar empalmando con la Autopista TF-1 al Sur de Barranco Grande, en las inmediaciones del municipio de El Rosario.

La longitud total de la vía será de 14,5 kilómetros, aproximadamente, teniendo una velocidad de proyecto, en condiciones normales, igual a 100 km/h. Estará configurada transversalmente por dos calzadas independientes, con dos carriles por sentido de 3,5 metros de ancho (tres carriles en el tramo variante de La Laguna) y mediana central de 3,0 metros. El arcén exterior tendría un ancho medio de 2,5 metros y 1,0 metro el interior.

Se ha proyectado, la conexión con el futuro ramal de autovía de enlace desde la TF-5 considerado dentro del proyecto de trazado y construcción “2ª Fase del Acondicionamiento de la Autopista TF-5, de Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora por el Norte. Tramo: Padre Anchieta – Los Rodeos”, y las conexiones con la Carretera de La Esperanza, la Carretera La Laguna-Llano del Moro, la Carretera de El Sobradillo, la Carretera de El Tablero y la Carretera General del Sur, sin restricciones de movimientos con las carreteras actuales.

En el siguiente croquis se puede observar el trazado de esta futura vía, que discurre por los términos municipales de La Laguna, Santa Cruz y El Rosario



Circunvalación Exterior.

1.5.2.2. Proyecto de trazado y construcción “2ª fase del acondicionamiento de la Autopista TF-5, Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora por el Norte. Tramo: Padre Anchieta - Los Rodeos”.

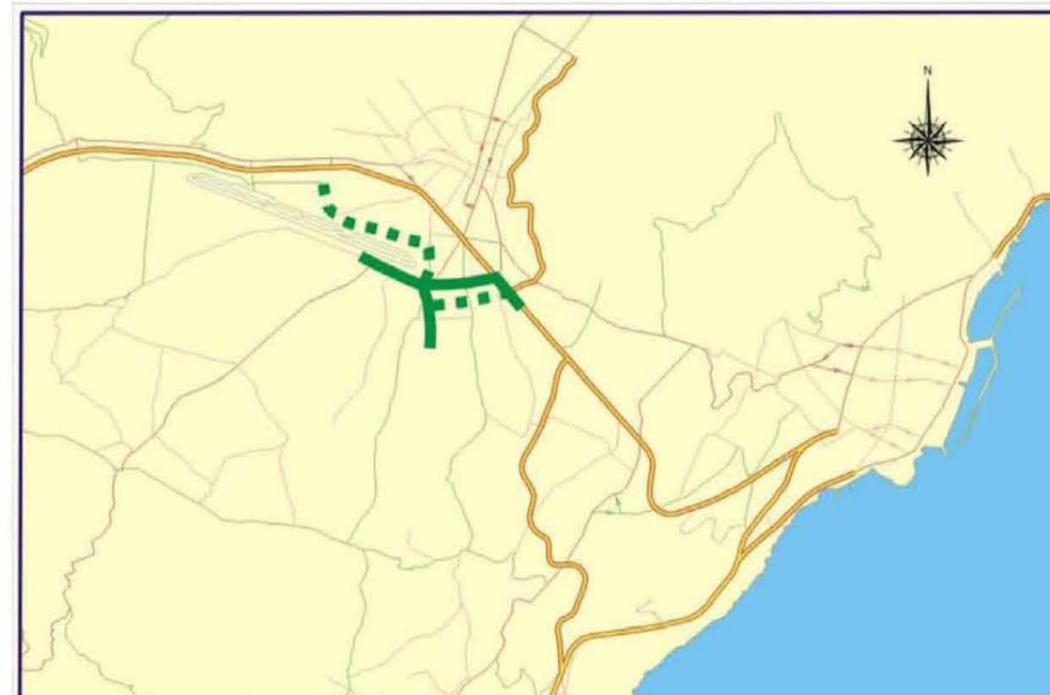
En Enero de 2001 el Gobierno de Canarias promovió este Proyecto de Trazado y Construcción; sin embargo, posteriormente a la redacción de este proyecto (2001) se aprobó la versión definitiva del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT-2003), lo que conllevó la **necesidad de revisar la definición del mencionado proyecto**, aún sin realizar. Su finalidad fue la de realizar una autovía de enlace entre la futura circunvalación (Vía Exterior) que discurrirá al Sur del aeropuerto y la Ronda Este de La Laguna (Vía de Ronda), manteniendo las características de velocidad de la actual autovía TF-5. Comprendía una longitud de actuación de unos 5,8 kilómetros aproximadamente.

El Proyecto incluía además el acondicionamiento de los enlaces de la TF-5 desde los que partiría dicho ramal así como la creación de un acceso al aeropuerto desde esta vía de conexión, bordeando el mismo por el Norte y conectando con el actual enlace en construcción de acceso al aeropuerto. Además, aunque en esta fase de ejecución no se lleve a cabo, está prevista la realización de una Vía de Ronda Sur, que discurrirá al sur de esta autovía de enlace y que inicialmente se utilizará como conexión con el Camino de Geneto.

La autovía se proyecta con una velocidad de 100 km/h, asumiendo que la climatología y la presencia de ramales permiten que en régimen libre la velocidad esperada alcance la proyectada, sin estar afectada por estos factores.

La vía está configurada transversalmente por dos calzadas independientes, con cuatro carriles ascendentes de 3,5 metros de ancho, tres carriles descendentes del mismo ancho y mediana central de 3,0 metros. El arcén exterior tiene un ancho medio de 2,5 metros y el interior de 1,0 metro.

En el siguiente croquis se puede observar el trazado de la actuación prevista en el proyecto.



Padre Anchieta – Los Rodeos.

1.5.2.3. Proyecto de construcción “Acondicionamiento y refuerzo del firme de la Autopista Norte TF-5. Tramo: Avenida 3 de Mayo - Guajara. PK 0+000 al 8+400”.

La Autopista del Norte, TF-5, junto con la Autopista del Sur TF-1, constituye una de las principales vías de comunicación del Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna con el resto de la isla. En este caso, la TF-5 da servicio a las principales poblaciones del Norte de la isla.

La Autopista del Norte se desarrolla desde Santa Cruz, partiendo de la calle Tres de Mayo, hasta la localidad de Icod de los Vinos. Discurre inicialmente hacia La Laguna, para posteriormente encaminarse a la costa Norte de la isla (Tacoronte), prosiguiendo a partir de ahí paralelamente a la citada costa.

El trazado de la Autopista del Norte se caracteriza por combinar fuertes curvas (en la zona de la Residencia) con largas rectas, en especial en el tramo inicial de la misma (desde Santa Cruz hasta Tacoronte). Otro aspecto significativo resulta ser las fuertes pendientes de que dispone el trazado desde Santa Cruz hasta La Laguna, siendo prácticamente constantes las rampas superiores al 6 %.

Dentro del Convenio de Colaboración, Coordinación y Apoyo entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias para la financiación y ejecución de carreteras en la Comunidad Canaria suscrito en Abril de 1994, se redactó el proyecto “Acondicionamiento y refuerzo de firme de la autopista del Norte TF-5, de Santa Cruz de Tenerife a La Orotava”.

La obra fue dividida en cuatro tramos:

- Santa Cruz de Tenerife – Hospital Universitario
- Hospital Universitario – Vía de Ronda
- Variante de la Laguna
- Guamasa – La Orotava

La Consejería de Obras Públicas Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias acordó la redacción de un proyecto de construcción que aunara los dos primeros tramos. Dicho proyecto fue redactado en 1995.

Con fecha 21 de Noviembre de 1996, se firmó el contrato para la redacción del Proyecto “Modificado del Acondicionamiento y refuerzo de firme de la autopista TF-5”.

El presente antecedente es, por lo tanto, este Proyecto de Construcción de los tramos primero y segundo de la autopista TF-5, abarcando desde el comienzo de la Avenida Tres de Mayo, en Santa Cruz de Tenerife (en su intersección con la Vía Marítima y la Vía de Penetración Sur) hasta el nudo en que confluyen la autopista del norte con la Vía de Ronda de La Laguna.

En la actualidad, el proyecto para el acondicionamiento y remodelación de este vial **está ejecutado desde la Avenida Tres de Mayo hasta el Campus de Guajara, aproximadamente del P.K. 0+000 al P.K. 8+400**. Con él, se ha remodelado la sección transversal, adaptando sus enlaces a parques urbanos, incorporando las vías de servicio necesarias y, en determinados tramos, dando prioridad al transporte público implicando para ello un carril por cada sentido.

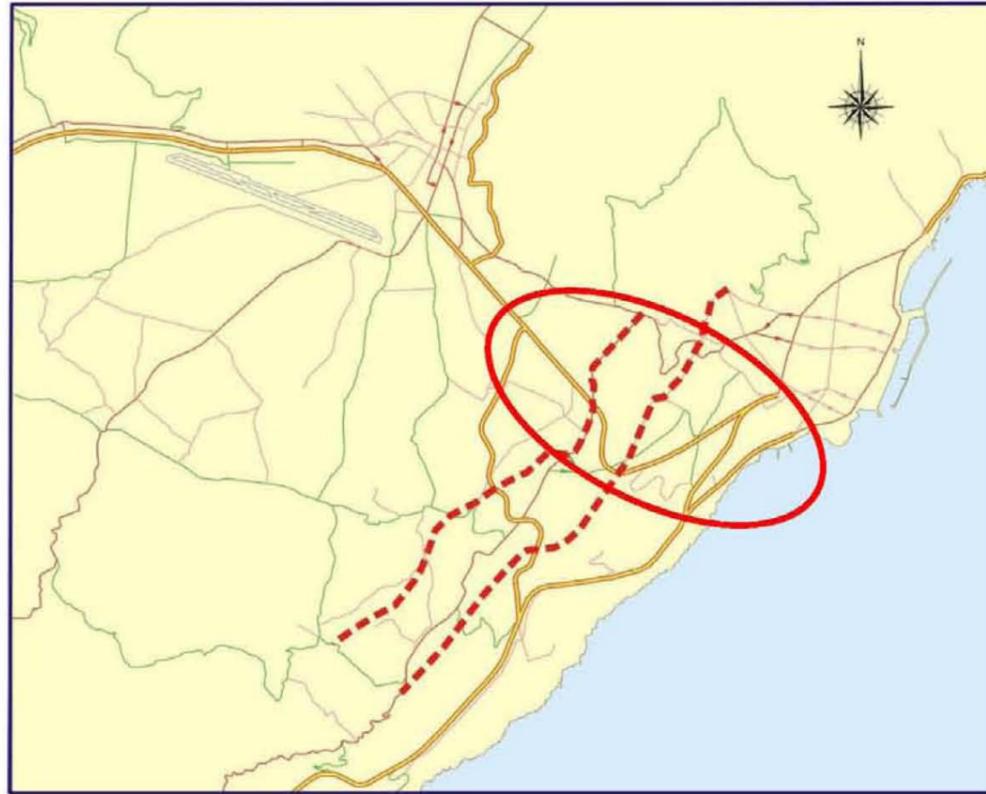
En este proyecto además del acondicionamiento de la sección, destaca la creación del **eje La Cuesta-Taco**, entre la Carretera General Santa Cruz – La Laguna y la Vía Exterior, y del **eje La Salud-El Chorrillo** de conexión entre los dos barrios cuyo nombre indica.

El eje La Cuesta – Taco tiene construida su parte Norte, entre la TF-5 y la Carretera General Santa Cruz – La Laguna, estando el resto sin ejecutar. Por otro lado, el Eje La Salud – El Chorrillo existe desde la Avenida de los Reyes Católicos hasta La Salud, con la excepción del cruce con la Carretera General Santa Cruz – La Laguna, a la altura de la curva de Gracia, y está sin ejecutar desde la TF-2 hasta la Avenida de Los Reyes Católicos, mientras que el tramo entre la TF-2 y El Chorrillo ya se ha ejecutado.

Con todo ello se busca un diseño que pueda facilitar la reducción del efecto barrera que en la actualidad supone la TF-5 debido al diferente desnivel existente entre ambos márgenes de la carretera.

En el siguiente croquis se puede observar el trazado del Proyecto de Construcción “Acondicionamiento y Refuerzo del Firme de la Autopista Norte TF-5. Tramo Avenida Tres de Mayo – Guajara. P.K. 0+000 al 8+400”.

Este proyecto está ejecutado con la salvedad de completar los viales transversales del eje La Cuesta – Taco, y La Salud - El Chorrillo.



Tramo de la TF-5 a la que afecta el proyecto y ejes La Salud – El Chorrillo y La Cuesta - Taco.

1.5.2.4. Proyecto de trazado y construcción “Tercer carril de la TF-1. Tramo Santa Cruz de Tenerife - Güímar. PK 0+000 al 20+400”.

El proyecto de trazado y construcción data de **Noviembre de 2.000**. El tramo objeto del mismo, con una longitud de 20,4 kilómetros, se inicia al Sur de Santa Cruz, en la Autopista TF-5, y recorre la costa Este entre la antigua C-822 y el mar hasta dejar atrás el enlace del Polígono Industrial Valle de Güímar.

El tramo soporta elevadas intensidades de tráfico, tanto por la densidad de urbanización existente, sobre todo en la mitad más próxima a Santa Cruz, como por ser el principal eje de comunicación con el Sur, y el único con características de autopista.

Por otra parte, es de resaltar que en una longitud de 20 kilómetros (entre el origen en la TF-5 y el Polígono Industrial mencionado) existen catorce enlaces, lo que supone un enlace cada 1,54 kilómetros. La situación es incluso más complicada si se tiene en cuenta que once de dichos enlaces se agrupan en los 11,3 primeros kilómetros, lo que representa un enlace cada 1,13 kilómetros.

En estas circunstancias, las distancias entre entradas y salidas de enlaces sucesivos son muy inferiores a las exigidas por las normas existentes a este respecto, condicionándose unos accesos a otros en su funcionamiento y provocando que el carril exterior esté frecuentemente operando por debajo de la que sería su capacidad si la disposición de los elementos de los enlaces cumpliera la normativa vigente.

Como se puede deducir inmediatamente, otra característica de la situación es que las vías de aceleración y deceleración generalmente no cumplen las características geométricas exigibles, lo que constituye un factor adicional que es preciso abordar.

Con este proyecto se pretende mejorar la capacidad de la vía de dos maneras:

- Mediante la adición de un tercer carril, con el aumento de capacidad que ello conlleva.
- Mediante la reordenación de accesos, que provoque una normalización en el funcionamiento de las entradas y salidas, normalizando la operatividad de los carriles exteriores, muy congestionados en la actualidad.

La reordenación de accesos tiene a su vez otra misión de gran importancia como es la de aumentar la seguridad vial, al mejorar aspectos como la distancia entre entradas y salidas consecutivas, las longitudes de vías de aceleración y deceleración, las cuñas de transición, o, en su caso, la creación de un cuarto carril entre enlaces en los que la distancia no es suficiente. En el siguiente croquis se puede observar el trazado del Tercer Carril de Güímar que se contempla en el Proyecto aquí considerado.



Tercer Carril de Güímar.

1.5.2.5. "Proyecto básico de la Línea 1 de Metro Ligero entre Santa Cruz de Tenerife – La Laguna y ampliación al Aeropuerto de Los Rodeos y al Ramal de La Cuesta" y Líneas 2 y 3 de Metro Ligero.

El **Área de Presidencia del Cabildo Insular de Tenerife** encargó la redacción del proyecto básico de la línea 1 de Metro Ligero en Tenerife entre Santa Cruz y La Laguna, y la ampliación al Aeropuerto de los Rodeos y Ramal de la Cuesta, que surge como desarrollo de la fase 1 de implantación de la red de tranvías o metro ligero en Santa Cruz de Tenerife del estudio de alternativas redactado en **Febrero de 2001**.

Fue precisamente en enero de 2001 cuando se constituye la empresa Metropolitano de Tenerife (MTSA) para poner en marcha un transporte alternativo en forma de líneas ferroviarias en la isla de Tenerife. Se trata de una Sociedad Anónima, participada de manera mayoritaria por el Cabildo Insular de Tenerife, en cuyo capital social participan Tenemetro, S.L. y CajaCanarias.

El primer objetivo de Metropolitano de Tenerife es realizar los estudios necesarios para el diseño de una Red Ferroviaria eficaz y eficiente, dentro del ámbito de actuación legislativo y normativo de la Comunidad Autónoma, España y la Unión Europea.

El segundo objetivo consiste en la construcción y puesta en marcha de las primeras líneas ferroviarias que contribuyan a aliviar la congestión circulatoria, facilitar y satisfacer las demandas de movilidad de la población de Tenerife y sus visitantes.

Como resultado de estos estudios previos, se está llevando a cabo la primera fase de la instalación de la línea de tranvía en el área metropolitana Santa Cruz- La Laguna, cuyo trazado unirá ambas ciudades por el corredor de transportes más demandado por la propia población local.

El Proyecto comprende dos líneas, la Línea 1 con 15,52 Kilómetros y 25 estaciones y la Línea 1 bis (Ramal de La Cuesta) con 9,43 Kilómetros y 16 estaciones, teniendo ambas un tramo común de 7,85 Kilómetros y 14 estaciones.

El corredor del proyecto discurre desde Santa Cruz hasta Los Rodeos explotada con una frecuencia de 5 minutos (línea 1) e incluye un ramal de conexión con La Cuesta con una frecuencia de 10 minutos (línea 1bis).

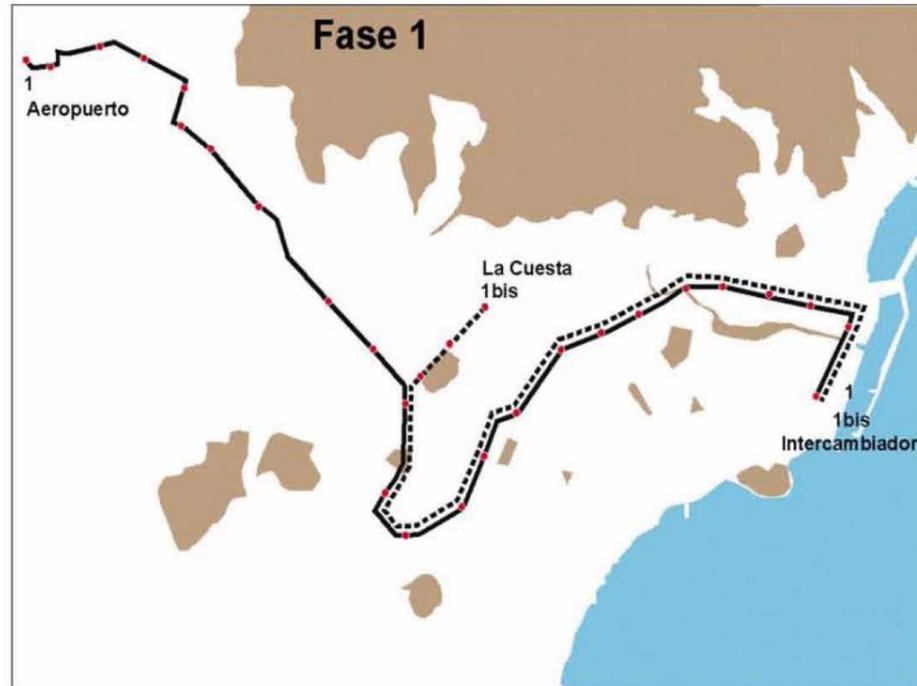
Partiendo de Santa Cruz, desde la Estación de Guaguas, discurre por Bravo Murillo hasta llegar a la Plaza de la Iglesia de la Concepción donde prosigue según el eje vertical que conforman las Calles Imeldo Serís-Ángel Guimerá-Rambla Pulido.

Tras atravesar la Rambla, sigue por General Mola hasta llegar a la Cervecera donde mediante una calle de nueva construcción, que conecta la Calle Pedro Suárez con la Calle Américo López Méndez, llega hasta la Avenida Príncipe de España. Al final de esta última conecta con la Carretera del Rosario, para posteriormente a través de la calle San José Obrero, incorporarse a la Carretera del Sur La Cuesta-Taco.

Desde este punto, ya en el término municipal de La Laguna, cruza la Autopista TF-5 continuando por el Camino de las Mantecas para, de nuevo sobre un vial de nueva creación y según el PGOU, acceder al Campus Universitario de Guajara. Abandonando el Campus de Guajara y a lo largo aún de los emplazamientos de las Universidades el trazado discurre por la Avenida de los Menceyes para a la altura de la Cruz de Piedra atravesar el Campus Central con el fin de conectar con la Avenida de la Trinidad.

En esta última, el trazado gira en la Calle del Juego para continuar por la Calle Seis de Diciembre hasta la Carretera General del Norte TF-152.

El Trazado discurre paralelo a la TF-5 hasta llegar a la nueva rotonda de acceso al Aeropuerto de Los Rodeos, donde se incorpora, paralelamente al nuevo vial de acceso, hasta llegar a la nueva terminal y dar acceso a la zona de "Park and Ride". Este trazado se puede observar en el siguiente croquis:



Trazado de las Líneas 1 y 1 bis del Metro Ligero de Santa Cruz

- Ampliación de la línea Cabo Llanos – Almeida hasta Añaza y hasta Las Teresitas constituyendo la línea Añaza – Las Teresitas.
- Ampliación de la línea La Cuesta – Taco hasta San Isidro, considerada como la zona de expansión del área metropolitan
- Futura ampliación de la línea Santa Cruz – Los Rodeos hasta Guamasa.

Líneas 2 y 3 de Metro Ligero.

Completando la línea principal (Líneas 1 y 1 bis) se encuentran las líneas número 2 y 3, cuya ejecución no está comenzada.

La **Línea 2** va desde Las Teresitas hasta la refinería, mayormente por el borde costero, apoyada sobre la TF-1, con la salvedad de su paso por el núcleo urbano de Santa Cruz, que lo hace por La Avenida de La Salle.

La **Línea 3**, conecta la Línea 1 a la altura del Hospital Universitario con la Plaza España, aprovechando la plataforma creada por la TF-5 y por la Avenida del Tres de Mayo.

La puesta en marcha de la línea 3 depende principalmente de la posibilidad de transformar la autopista TF-5 en un bulevar urbano. Esta capacidad de evolución está íntimamente unida a operaciones de adaptación de la red de infraestructuras viarias tales como la conexión de la TF-5 con la TF-2, la realización de un “corredor periférico” en el norte de la conurbación y la conexión sur de la TF-1 con la TF-5.

Se prevé de igual manera la posibilidad de efectuar ampliaciones, que se pueden construir en cada fase o ser consideradas como parte de la fase 3. Son las siguientes:

1.5.2.6. Proyecto de construcción de la Avda. Menceyes. 2ª Fase.

En el año 1.995 el Ayuntamiento de La Laguna, a través de un convenio con el Gobierno de Canarias, ejecutó las obras “Avenida de Los Menceyes. 1ª Fase” en el tramo comprendido entre La Cruz de Piedra y el Instituto de Astrofísica de Canarias.

En el año 1.998 se redactó el proyecto de “Avenida de Los Menceyes. 2ª Fase” en el tramo comprendido entre el Instituto de Astrofísica y Vistabella, que está aprobado definitivamente, y las obras relativas al mismo en ejecución.

Este proyecto consiste en la conversión de la carretera C-820, (Carretera General de Santa Cruz – La Laguna), en una vía urbana en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 5+000 y 7+880, con una plataforma de 31 metros de ancho distribuidos del siguiente modo:

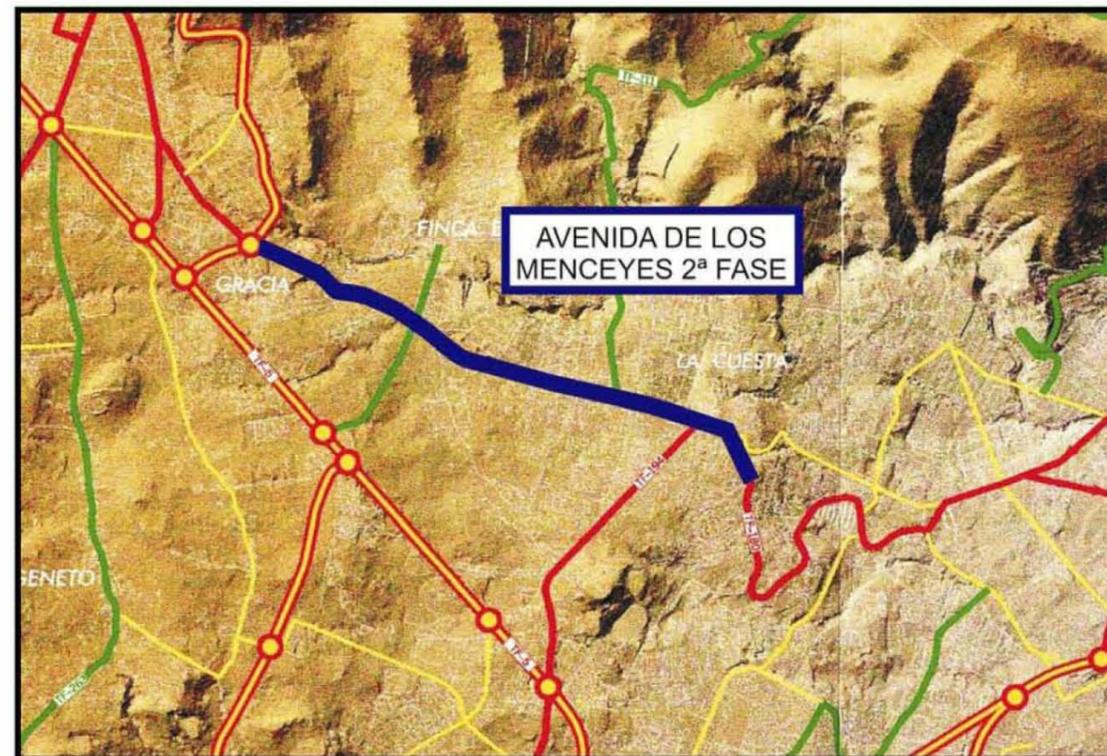
Calzada: 2 carriles por sentido de 3,50 metros de ancho.

Aparcamiento: 2 metros de cada lado.

Mediana: 3 metros.

Aceras: 5 metros.

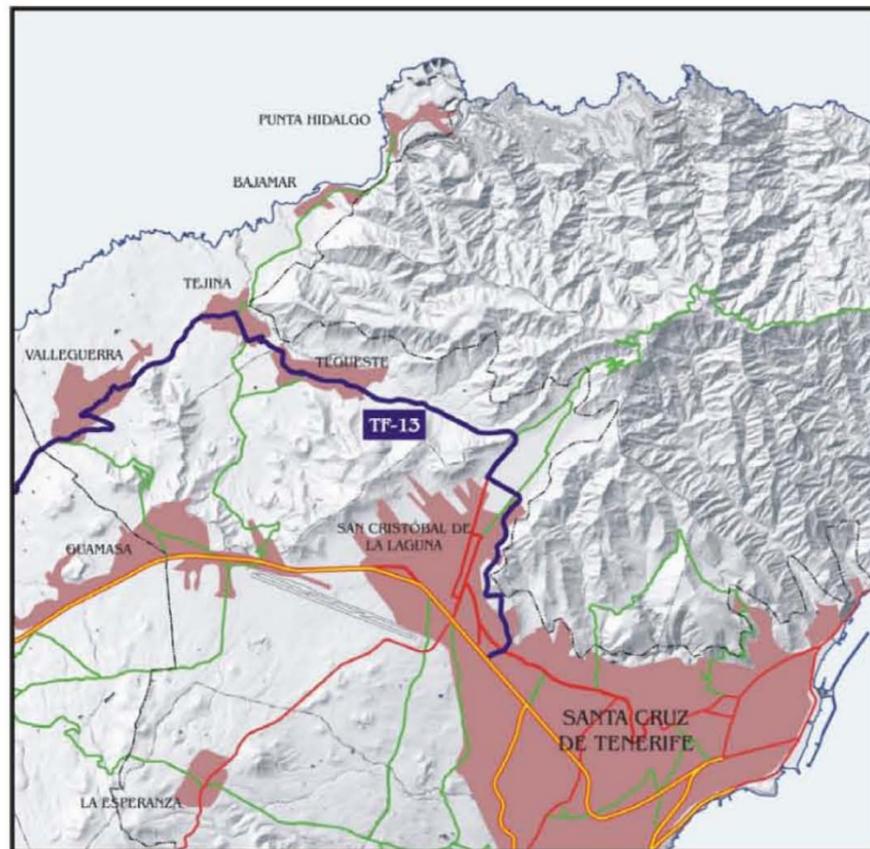
En la siguiente figura se pueden observar el tramo que abarca el mencionado proyecto, mediante el cual, la actual Carretera General Santa Cruz – Laguna pasará de tener unos 12 metros de ancho a poseer una calzada de 31 metros.



1.5.2.7. Proyecto de acondicionamiento de la TF-13.

Se ha proyectado el acondicionamiento de la carretera TF-13; en los presupuestos del Cabildo de Tenerife para el presente año existe una partida para la ejecución de la mejora de la TF-13, obra que ya se había anunciado para el pasado año 2004.

La actuación sobre el sistema viario que se estudia plantea una nueva conexión a la altura de la localidad de Las Canteras del denominado Anillo de La Laguna con la TF-13. Ambas medidas favorecen la comunicación, la conexión con la zona norte y la seguridad viaria en los traslados a la zona norte del área metropolitana (Punta Hidalgo, Tejina, y Valleguerra).



1.5.2.8. Plan Territorial Especial sobre mejora de la seguridad vial de las carreteras de la Vega de La Laguna.

Los objetivos de este estudio son dos:

- Definir un esquema viario que potencie la seguridad vial, manteniendo la continuidad del tráfico en la zona.
- Analizar la necesidad de reforzar la estructura viaria que conecta con el Valle de Tegueste.

Partiendo de estos objetivos, y mediante un análisis del territorio y del tráfico, el Plan Territorial Especial detecta ciertos problemas, como son:

- Saturación actual de la carretera TF-13 a su paso por La Vega de La Laguna..
- Alta velocidad de circulación de los vehículos que circulan por la carretera TF-113.
- Tráfico peatonal circulando por los carriles destinados al tráfico de vehículos en dicha carretera.

A fin de solucionar tales circunstancias, el Plan presenta diferentes alternativas, un total de tres para las posibles *soluciones de comunicación entre La Laguna y Tegueste* (denominadas *A, B y C*) y un total de cuatro para *la red viaria de La Vega de La Laguna* (denotadas *1, 2, 3 y 4*).

Posteriormente el estudio las compara desde los puntos de vista del medio físico, ambiental, territorial, funcional, de seguridad vial y socioeconómico, concluyendo que las mejores son las siguientes:

- Para la solución de comunicación entre La Laguna y Tegueste, la *Alternativa A: Variante de las Canteras*.
- Para la red viaria de La Vega de La Laguna, la *Alternativa 4: Combinación*.

Alternativa A: Variante de las Canteras.

En el siguiente esquema se describe y muestra gráficamente la Alternativa A.



Alternativa 4: Combinación.

En la siguiente hoja se describe y muestra gráficamente la Alternativa 4.

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS CARRETERAS DE LA VEGA DE LA LAGUNA

Red viaria de La Vega de La Laguna.

Solución 4. Mejora de la seguridad vial, combinando las soluciones anteriores.

- ✓ Mantenimiento de la distribución de tráfico actual hasta la conexión con el Camino de Los Álamos. Reducción velocidad vehículos mediante bandas sonoras transversales y pasos de peatones sobre "lomos"
- ✓ Mejora de las condiciones de circulación de peatones en la carretera TF-113 (tramo C. V. de Las Mercedes – Camino de Los Álamos). Supresión de un sentido de circulación y disposición de aparcamientos y/o parterres ajardinados en zig-zag
- ✓ Itinerarios alternativos a la TF-113 (tramo C.V. Las Mercedes – Camino de Los Álamos)

1. OBJETIVOS
2. ÁREA DE ESTUDIO
3. METODOLOGÍA
A) TERRITORIO
I. Cartografía temática
II. Niveles de restricción
III. Aspectos limitativos
B) TRÁFICO
I. Datos básicos
II. Situación Actual
III. Previsiones
IV. Problemas detectados
C) PROPUESTAS
I. Descripción
II. Valoración económica
D) COMPARACIÓN
I. Análisis comparativo
II. Regla de decisión
4. CONCLUSIONES

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS CARRETERAS DE LA VEGA DE LA LAGUNA

Red viaria de La Vega de La Laguna.

Solución 4. Distribución de sentidos de circulación y secciones tipo

1. OBJETIVOS
2. ÁREA DE ESTUDIO
3. METODOLOGÍA
A) TERRITORIO
I. Cartografía temática
II. Niveles de restricción
III. Aspectos limitativos
B) TRÁFICO
I. Datos básicos
II. Situación Actual
III. Previsiones
IV. Problemas detectados
C) PROPUESTAS
I. Descripción
II. Valoración económica
D) COMPARACIÓN
I. Análisis comparativo
II. Regla de decisión
4. CONCLUSIONES

Legend:
 - Doble sentido de circulación (Yellow arrow)
 - Sentido de circulación único (Red arrow)
 - Zona de reducción sección tipo (Purple shaded area)

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS CARRETERAS DE LA VEGA DE LA LAGUNA

Red viaria de La Vega de La Laguna.

Solución 4. Zonas de actuación

1. OBJETIVOS
2. ÁREA DE ESTUDIO
3. METODOLOGÍA
A) TERRITORIO
I. Cartografía temática
II. Niveles de restricción
III. Aspectos limitativos
B) TRÁFICO
I. Datos básicos
II. Situación Actual
III. Previsiones
IV. Problemas detectados
C) PROPUESTAS
I. Descripción
II. Valoración económica
D) COMPARACIÓN
I. Análisis comparativo
II. Regla de decisión
4. CONCLUSIONES

Legend:
 - Actuación Caballo (Orange line)
 - Actuación necesaria (Red line)
 - Actuación recomendada (Blue line)
 - Doble sentido de circulación (Yellow arrow)
 - Sentido de circulación único (Red arrow)

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS CARRETERAS DE LA VEGA DE LA LAGUNA

Red viaria de La Vega de La Laguna.

Solución 4. Distribución de sentidos de circulación y secciones tipo

1. OBJETIVOS
2. ÁREA DE ESTUDIO
3. METODOLOGÍA
A) TERRITORIO
I. Cartografía temática
II. Niveles de restricción
III. Aspectos limitativos
B) TRÁFICO
I. Datos básicos
II. Situación Actual
III. Previsiones
IV. Problemas detectados
C) PROPUESTAS
I. Descripción
II. Valoración económica
D) COMPARACIÓN
I. Análisis comparativo
II. Regla de decisión
4. CONCLUSIONES

Legend:
 - Doble sentido de circulación (Yellow arrow)
 - Sentido de circulación único (Red arrow)
 - Zona de reducción sección tipo (Purple shaded area)

