

### **3.3.4. EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN**



### 3.3.4. Evaluación de las consecuencias de las determinaciones del Plan.

#### ÍNDICE

#### 3.3.4.1. Ordenación del territorio

3.3.4.1.1. Circunvalación Oeste

3.3.4.1.2. Circunvalación Norte

3.3.4.1.3. Vía Litoral

3.3.4.1.4. Anillo de La Laguna

#### 3.3.4.2. Socioeconomía

3.3.4.2.1. Circunvalación Oeste

3.3.4.2.2. Circunvalación Norte

3.3.4.2.3. Vía Litoral

3.3.4.2.4. Anillo de La Laguna

#### 3.3.4.3. Transporte

3.3.4.3.1. Circunvalación oeste

3.3.4.3.2. Circunvalación norte

3.3.4.3.3. Vía litoral

3.3.4.3.4. Anillo de La Laguna

3.3.4.3.5. Conclusiones

#### 3.3.4.4. Medio ambiente

3.3.4.4.1. Circunvalación Oeste

3.3.4.4.2. Circunvalación Norte

3.3.4.4.3. Vía Litoral de Santa Cruz

3.3.4.4.4. Anillo de La Laguna

3.3.4.4.5. Conclusiones

### 3.3.4.1. Ordenación del territorio

En este apartado se realiza el análisis de a las afecciones que el sistema viario propuesto para el Área Metropolitana de Tenerife genera en la ordenación territorial establecida por los diferentes planeamientos en vigor para el área de estudio definida.

El establecimiento de un nuevo sistema viario que de servicio al área metropolitana y al resto de la isla tinerfeña tiene unas consecuencias no sólo en la organización espacial del ámbito geográfico de la zona urbana de Santa Cruz de Tenerife – La Laguna sino también para espacios más alejados de la actual zona metropolitana: las actuaciones que se proponen tienen consecuencias colaterales, en el sentido de propiciar una serie de efectos sobre otros ámbitos espaciales.

La mejora de las comunicaciones puede producir una mejora de las condiciones internas del espacio construido mediante los procesos de renovación espacial y del espacio construido. La renovación que puede afectar a determinadas zonas del espacio urbano actual será una consecuencia de la revalorización de los antiguos espacios construidos con deficiencias heredadas. Esta consecuencia debe ir acompañada de un incremento de los espacios libres, de las dotaciones y equipamientos públicos. La conjunción de estas medidas ha de reflejarse en la consecución de una ciudad y un área metropolitana más habitable.

La mejora de las vías de comunicación y la reducción de los tiempos de recorrido genera una disminución de la presión sobre el actual espacio. Relacionado con ello, el área metropolitana incrementará su hinterland, su zona de influencia, con la incidencia que tal hecho producirá sobre nuevos ámbitos espaciales y los desarrollo urbanísticos que en ellos se desarrollen.

En este proceso de mejora de la red viaria, no deben olvidarse otros aspectos de la realidad territorial. En este sentido, la ocupación de determinados espacios agrarias puede paliarse buscando medidas compensatorias sirviéndose para ello de aquellas tierras agrarias en estado de abandono (generación de huertos urbanos, por ejemplo), de manera que se evite la imagen de abandono y contribuya a enriquecer el paisaje de la zona urbana.

#### 3.3.4.1.1. Circunvalación Oeste

El trazado de la Circunvalación Oeste conecta el Enlace de Guamasa con la TF-1 en el tramo de la Autopista del Sur localizado entre Radazul y Añaza. Para ello, bordea por el sur las instalaciones aeroportuarias para tomar dirección sur en dirección a la costa y dejar al este a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

El carácter longitudinal de la actuación motiva que potencialmente pueda constituirse en “barrera” en las comunicaciones espaciales de los espacios emplazados al este y al oeste de la misma. Por ello han de plantearse las suficientes conexiones que mantengan y potencien los actuales nexos de comunicación espacial.

El ámbito territorial afectado de manera directa por la Circunvalación Oeste es dispar en sus caracteres al afectar a zonas de clara orientación agraria junto a otras en las que el relieve aparece tallado por diferentes barrancos. Junto a estas zonas se desarrollan otras en las que los procesos urbanísticos ejercen una mayor presión y la actividad agraria se encuentra en retroceso, como lo reflejan el abandono o falta de laboreo que presentan las superficies más próximas a la costa sur de Radazul y Añaza.

El análisis del área afectada por el trazado de la Circunvalación Oeste nos permite diferenciar dos zona. La primera, abarca el espacio que desde Guamasa se extiende en dirección este hasta Guajara, hasta encontrarse con la TF-5. Mientras, la segunda zona presenta una dirección norte – sur, y se extendería desde la zona de Montaña La Mina hasta la zona costera situada entre Radazul y Añaza.

La primera zona, arranca en el Enlace de Guamasa. Esta área aparece constituida por suelos urbanos, situados a ambos lados de la autopista, zona en la que los planeamientos recogen también futuros desarrollos urbanos en actuales suelos clasificados como urbanizables. A partir de aquí, la traza toma dirección hacia el este atravesando los espacios de la vega situados al sur del aeropuerto. Son suelos de protección agraria. En las proximidades de la TF-5 nuevas zonas urbanas, con fines residenciales y la presencia de diversos equipamientos (centros docentes, recinto universitario, áreas deportivas, etc.)

La Circunvalación Oeste está pensada como vía de conexión de las grandes infraestructuras viaria que articular el territorio insular. El tramo de dirección oeste – este sirve por ello como nexo de comunicación de la TF-5 hasta Guamasa (liberando de tráfico

general a La Laguna) con la TF-5 en su conexión con la Vía de Ronda y la futura Circunvalación Norte.

La conexión sur se consigue de igual manera con la Circunvalación Oeste. Se completa de esta manera lo que se ha denominado como el Anillo Insular, es decir la existencia de un vial perimetral que bordease la isla. En parte se trata de un vial que en el área Metropolitana había quedado absorbido por el crecimiento de la misma, de tal forma que en cierta medida había perdido ese carácter insular.

La permeabilidad espacial se consigue, además de las pasos inferiores o superiores que se consideren oportunos mediante la ejecución de una serie de enlaces. De esta forma se plantea el enlace situado al oeste de la Carretera de La Esperanza ofrece la posibilidad de optar entre la dirección sur, dirección TF-1, o bien dirigirse hacia el este con el fin de acceder a la TF-5 u otro ligeramente más al oeste que le conecta con la zona sur del Anillo de La Laguna.

Al sur del aeropuerto se produce la convergencia de dos trazados propuestos en el presente estudio: el propio de la Circunvalación Oeste de Santa Cruz de Tenerife y el Anillo de La Laguna. Ambos se conectan mediante el oportuno enlace, y a partir del mismo avanzan en dirección oeste por medio de trazados diferentes, al norte y al sur respectivamente, para evitar la convergencia de los diferentes tráfico apuntados con anterioridad. Del mismo modo, la sección de los mismos es también diferente. La Circunvalación Oeste presenta una tipología de autovía con un único enlace intermedio situado al sur del Campus Universitario de Anchieta.

El crecimiento urbano que ha experimentado el entorno de La Laguna es el que motiva que se opte por duplicar la red propuesta entre la Circunvalación Oeste y la TF-5. Se pretende con ello evitar que la expansión del hecho urbano que se prevé al sur de La Laguna colapse en un periodo temporal relativamente breve el tramo de autovía a construir entre la Circunvalación Oeste y la TF-5 restando funcionalidad a la misma.

El tramo de la circunvalación que se dirige al sur, atraviesa espacios considerados como suelo rústico de protección agrícola. Son espacios de la vega de La Laguna.

La superficie agraria se presenta como un continuo hasta la zona situada al sur de la Montaña Bachiller. En el entorno de la Montaña de Giles, a ambos lados de la carretera TF-

265, el suelo tiene la consideración de urbano, con manchas de urbanizable y el entorno de la propia Montaña de Giles tiene la consideración de suelo rústico de protección paisajístico. Es en este entorno urbanizado es en el que se plantea la ejecución de un enlace.

A partir de una línea imaginaria que uniese La Esperanza con Geneto puede considerarse que se ha rebasado los límites de la Vega de La Laguna. En su progresión hacia la TF-1, la Circunvalación Oeste se encuentra con una superficie que se quiebra por la presencia de barrancos. A partir del Barranco Mocán perteneciente ya al término municipal de La Laguna, la clasificación del suelo establece como urbanizables amplias superficies a ambos lados del trazado, para el cual el planeamiento municipal ya cuenta con reserva de suelo. Es de prever los efectos inducidos que la traza genere en este entorno, efectos que han de manifestarse en el paulatino desarrollo urbanístico de los mismos.

Entre el Llano del Moro y el Barranco de la Monja se plantea la realización en el cruce con la carretera TF-272 del Enlace El Sobradillo, y en el cruce con la carretera TF-194 se proyecta el Enlace El Tablero. Con ellos se mantiene la continuidad de la red viaria existente y se facilita el acceso a La Esperanza desde la nueva Circunvalación Oeste.

Llegados a la zona de los Llanos del Tablero se clasifican los suelo como urbanizables, consideración que se extiende hasta los bordes con la Autopista del Sur. En este entorno, se ha desarrollado una zona industrial. El desarrollo de la nueva infraestructura viaria puede representar para estos espacios un notable impulso por la mejora de accesibilidad que se produce.

La zona comprendida entre la TF-1 y la costa experimenta un notable desarrollo de tipo residencial, lo que se ha traducido en la clasificación del suelo como urbano y urbanizable.

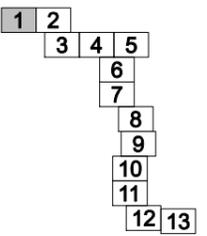
Del mismo modo y por ello, la Circunvalación Oeste va a suponer en este contexto del área metropolitana una delimitación espacial del territorio de la misma de tal manera que el trazado puede considerarse como el borde oeste del potencial crecimiento urbano y de los usos vinculados con el fenómeno urbano.

A continuación se presentan los planos de usos del suelo en los que puede observarse las incidencias que el trazado presenta sobre las delimitaciones actualmente establecidas.





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- SUELO URBANO
  - Suelo urbano consolidado
  - Suelo urbano no consolidado
- SUELO URBANIZABLE
  - Suelo urbanizable sectorizado ordenado
  - Suelo urbanizable no sectorizado
- SUELO RÚSTICO
  - Asentamiento rural
  - S.R. protección agrícola
  - S.R. protección forestal
  - S.R. protección paisajística
  - S.R. protección hidrológica
  - S.R. protección territorial
  - S.R. protección infraestructuras

Término Municipal de Tacoronte

Término Municipal de La Laguna

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



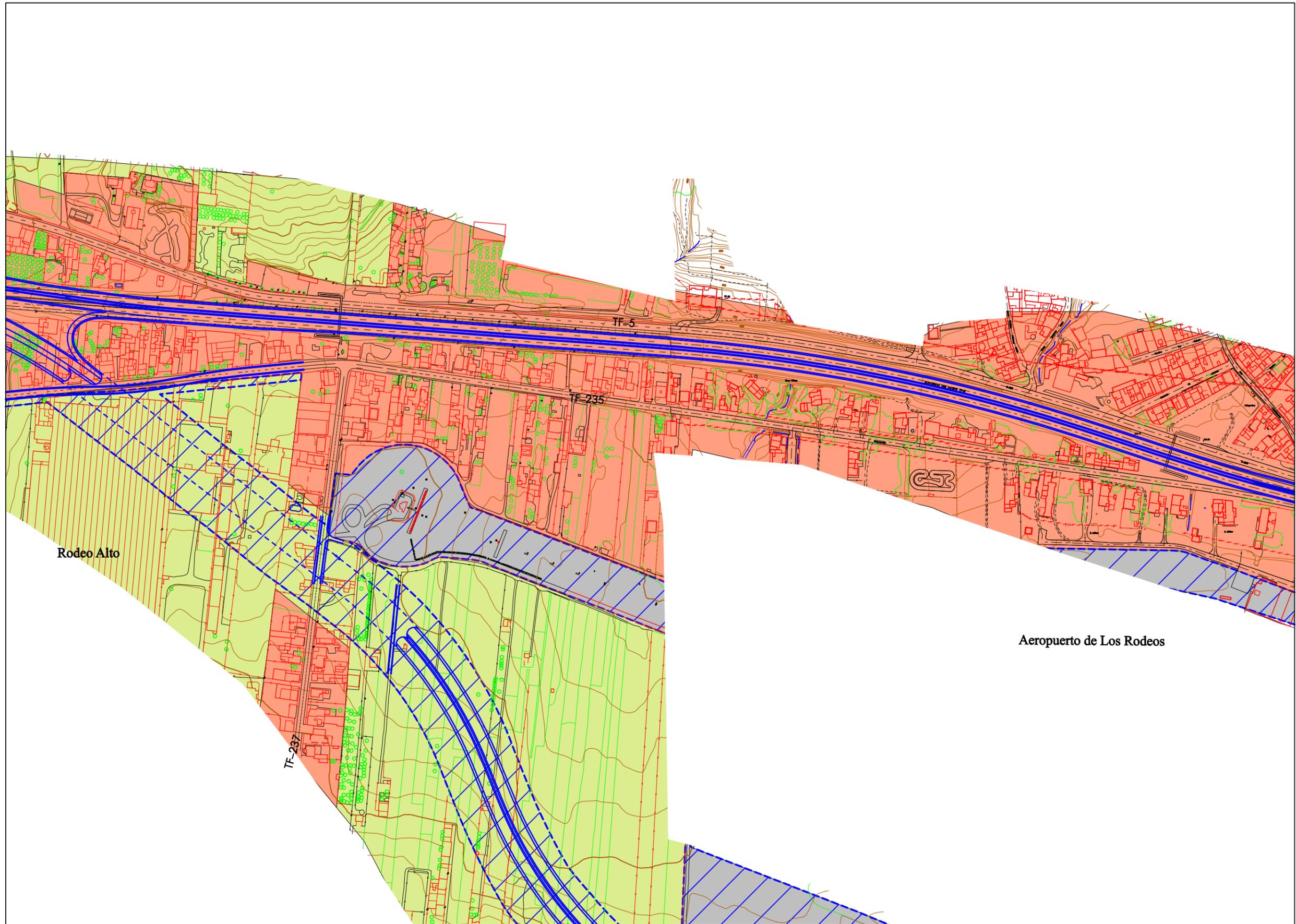
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:



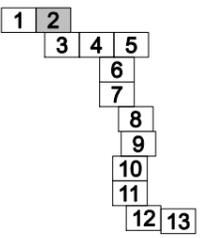
e. 1: 2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
CLASIFICACIÓN DEL SUELO





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

SUELO URBANO

- Suelo urbano consolidado
- Suelo urbano no consolidado

SUELO URBANIZABLE

- Suelo urbanizable sectorizado ordenado
- Suelo urbanizable no sectorizado

SUELO RÚSTICO

- Asentamiento rural
- S.R. protección agrícola
- S.R. protección forestal
- S.R. protección paisajística
- S.R. protección hidrológica
- S.R. protección territorial
- S.R. protección infraestructuras

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

**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

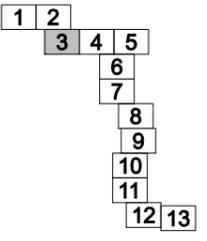
e. 1: 2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
CLASIFICACIÓN DEL SUELO





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- SUELO URBANO**
- Suelo urbano consolidado
  - Suelo urbano no consolidado
- SUELO URBANIZABLE**
- Suelo urbanizable sectorizado ordenado
  - Suelo urbanizable no sectorizado
- SUELO RÚSTICO**
- Asentamiento rural
  - S.R. protección agrícola
  - S.R. protección forestal
  - S.R. protección paisajística
  - S.R. protección hidrológica
  - S.R. protección territorial
  - S.R. protección infraestructuras

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

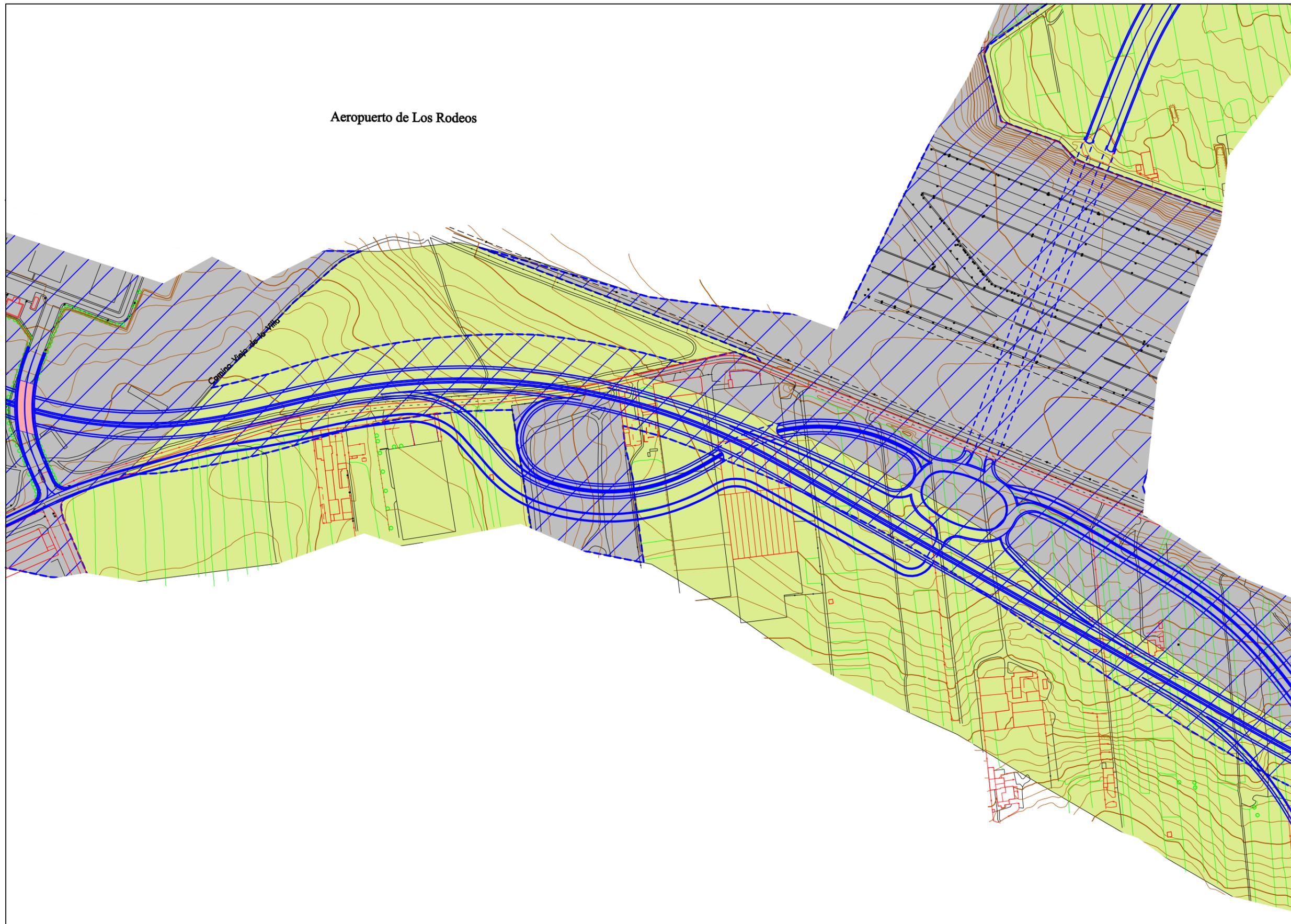


EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AFAXI**

e. 1: 2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
CLASIFICACIÓN DEL SUELO

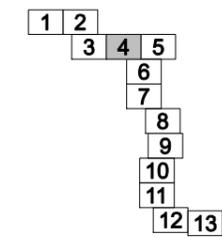




Aeropuerto de Los Rodeos

Camino Viejo de la Hija

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- SUELO URBANO
  - Suelo urbano consolidado
  - Suelo urbano no consolidado
- SUELO URBANIZABLE
  - Suelo urbanizable sectorizado ordenado
  - Suelo urbanizable no sectorizado
- SUELO RÚSTICO
  - Asentamiento rural
  - S.R. protección agrícola
  - S.R. protección forestal
  - S.R. protección paisajística
  - S.R. protección hidrológica
  - S.R. protección territorial
  - S.R. protección infraestructuras

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

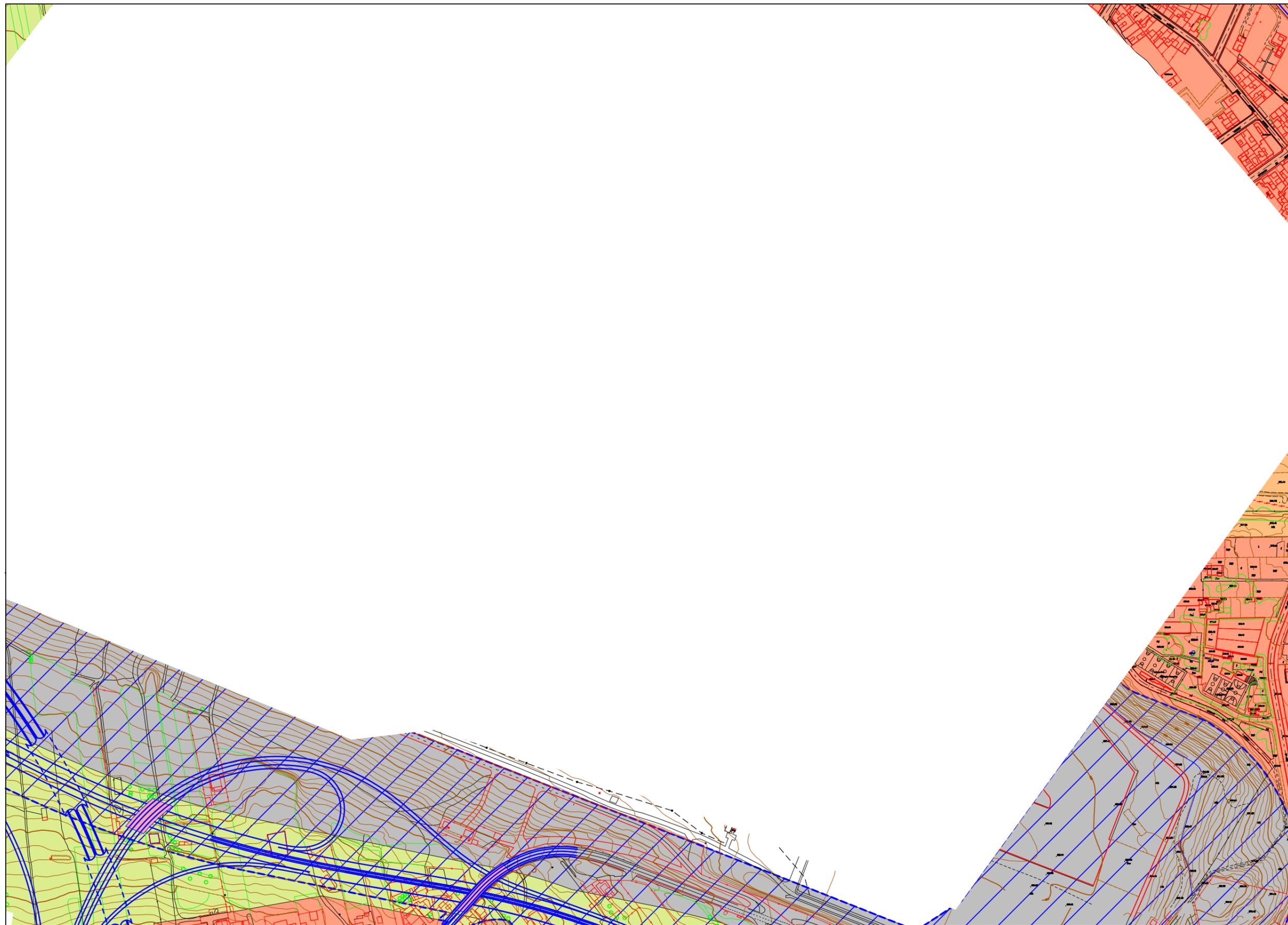
**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

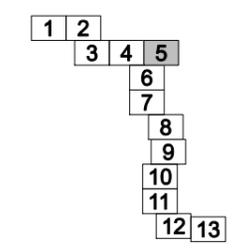
e. 1: 2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
CLASIFICACIÓN DEL SUELO





**DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS**



**LEYENDA**

- SUELO URBANO**
- Suelo urbano consolidado
  - Suelo urbano no consolidado
- SUELO URBANIZABLE**
- Suelo urbanizable sectorizado ordenado
  - Suelo urbanizable no sectorizado
- SUELO RÚSTICO**
- Asentamiento rural
  - S.R. protección agrícola
  - S.R. protección forestal
  - S.R. protección paisajística
  - S.R. protección hidrológica
  - S.R. protección territorial
  - S.R. protección infraestructuras

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

**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

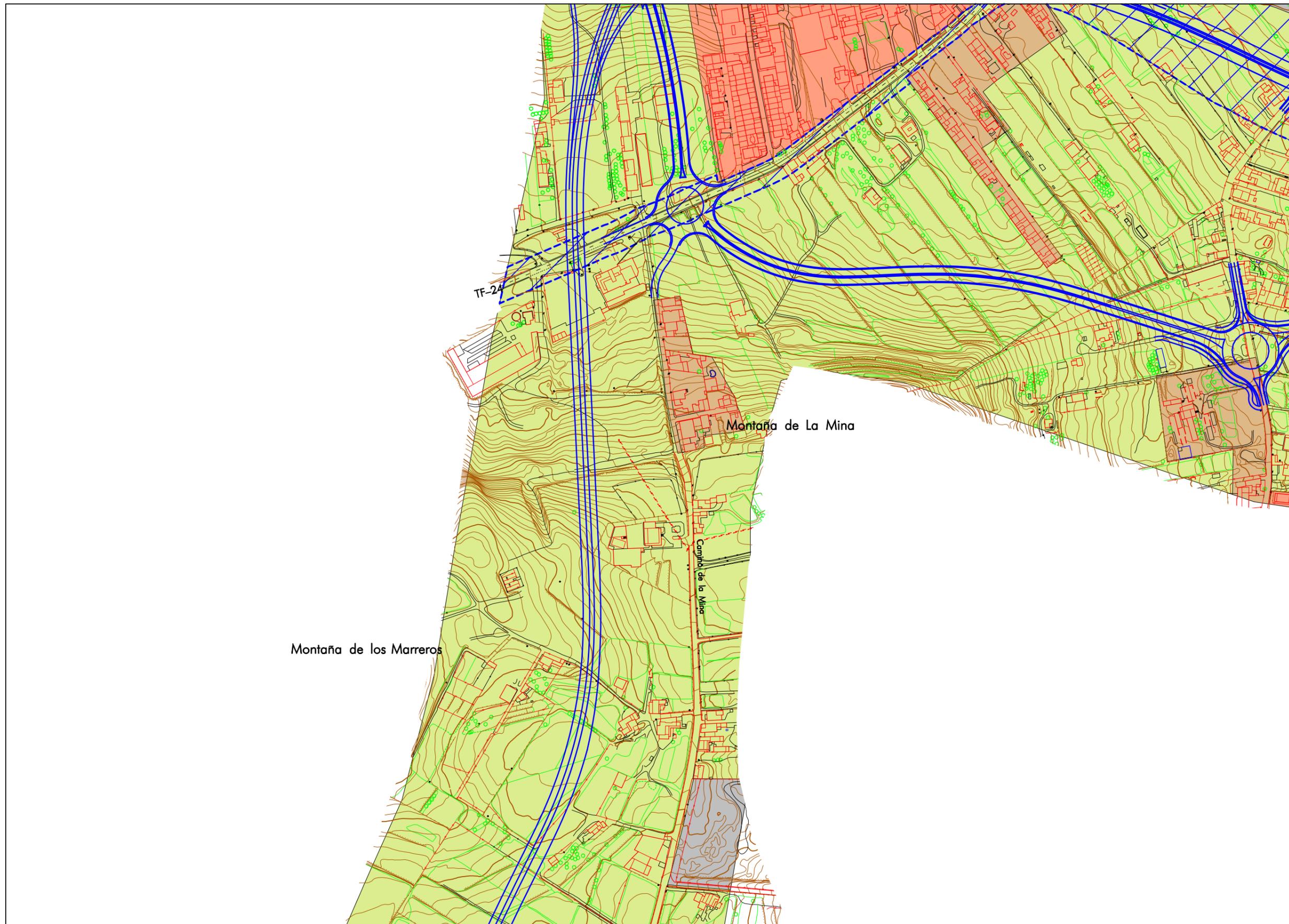
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1: 2.000  
Original en A1

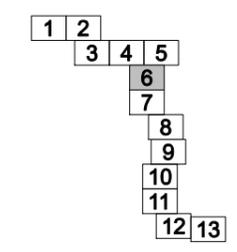
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Hoja 5 de 13 Abril 2.006





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- SUELO URBANO
  - Suelo urbano consolidado
  - Suelo urbano no consolidado
- SUELO URBANIZABLE
  - Suelo urbanizable sectorizado ordenado
  - Suelo urbanizable no sectorizado
- SUELO RÚSTICO
  - Asentamiento rural
  - S.R. protección agrícola
  - S.R. protección forestal
  - S.R. protección paisajística
  - S.R. protección hidrológica
  - S.R. protección territorial
  - S.R. protección infraestructuras

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

Gobierno de Canarias  
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

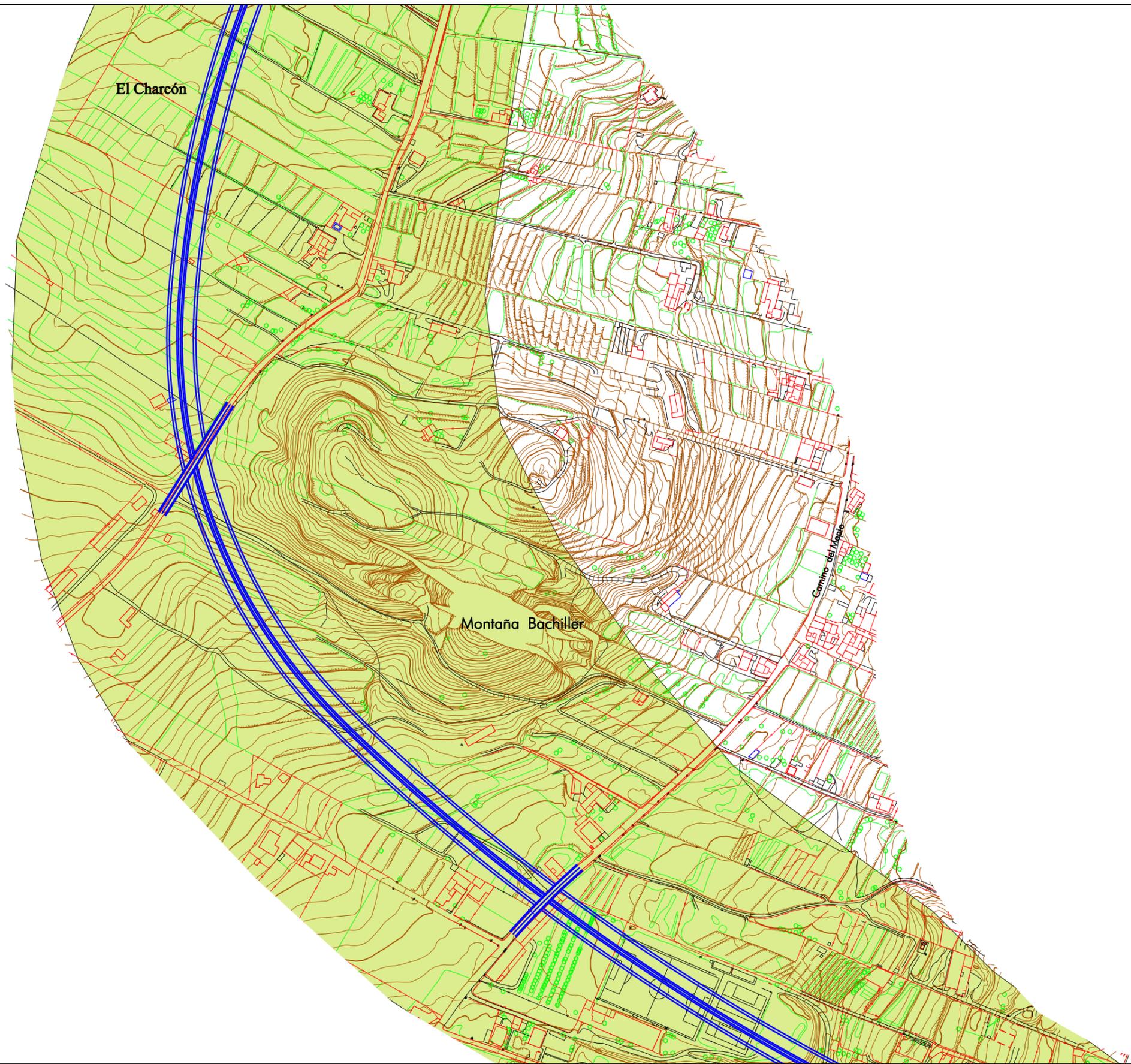
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AXXI**

o. 1: 2.000  
 Original en A1

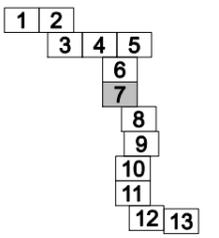
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
 CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Hoja 6 de 13  
 Abril 2.006





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

SUELO URBANO

- Suelo urbano consolidado
- Suelo urbano no consolidado

SUELO URBANIZABLE

- Suelo urbanizable sectorizado ordenado
- Suelo urbanizable no sectorizado

SUELO RÚSTICO

- Asentamiento rural
- S.R. protección agrícola
- S.R. protección forestal
- S.R. protección paisajística
- S.R. protección hidrológica
- S.R. protección territorial
- S.R. protección infraestructuras

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

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:



e. 1: 2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
CLASIFICACIÓN DEL SUELO

