

3.3.4.4.2. Circunvalación Norte

El trazado de la Circunvalación Norte se inicia en la conexión con la carretera TF-11 en las proximidades del Centro Insular de Deportes, al Noreste del ámbito de estudio. El trazado se desarrolla en todo su recorrido entre prácticamente la cota 0 hasta la cota +510 y se caracteriza por realizar gran parte de su recorrido de forma soterrada, coincidiendo de esta manera con el paso por las zonas más sensibles desde el punto de vista ambiental como son los espacios naturales protegidos. Por este motivo, las afecciones a estos espacios se ven evitadas. El trazado emerge a la superficie en pequeños tramos, donde el poblamiento vegetal se representa con suelos intervenidos y comunidades seriales con mayor o menor grado de degradación.



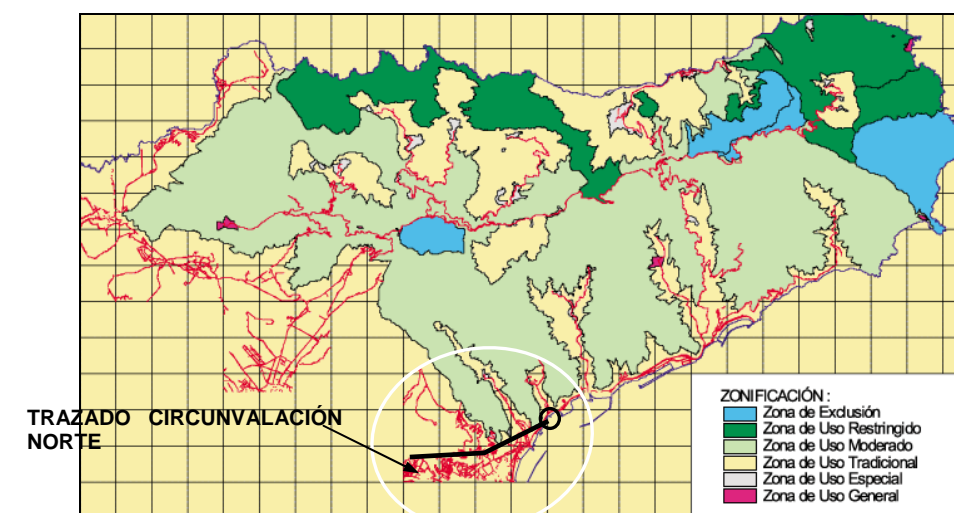
Inicio de la Circunvalación Norte

El primer enlace en glorieta con la TF-11, coincide con un área de jardinería que en las proximidades presenta portes arbóreos muy desarrollados de cierto valor naturalístico y que se encuentran conformadas por *Phoenix canariensis* (Palmera Canaria), *Schinus molle* (Falso Pimentero), *Washingtonia robusta* (Palmera de abanico) y *Grevillea robusta* (Pino de Oro).

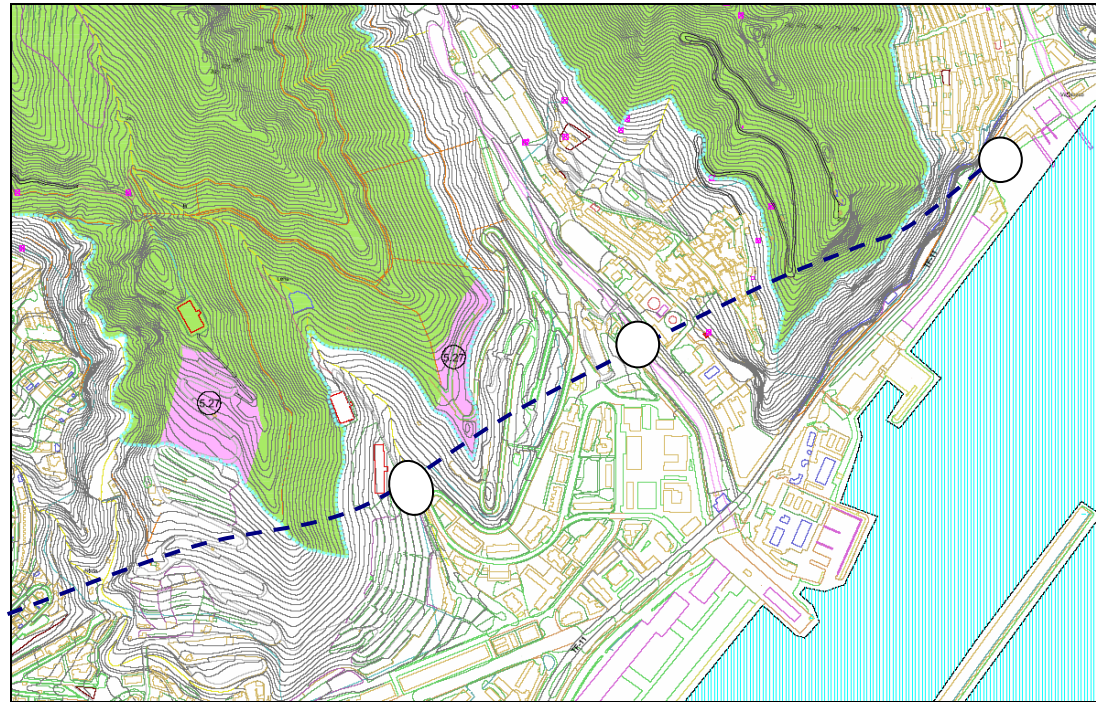


Detalle de las especies de jardinería encontradas en el entorno del enlace con TF-11.

Una vez iniciado, se dirige en dirección Sur-Oeste y, embocándose en un túnel, se desarrolla bajo las estribaciones del *Parque Rural de Anaga* espacio a su vez propuesto como zona LIC (Lugar de Importancia Comunitaria). Este Parque Rural cuenta como instrumento de ordenación del territorio, con el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de fecha de 14 Mayo 1996, el cual cuenta con un Avance de Revisión Parcial de fecha de febrero de 2004. En este PRUG se realiza una zonificación del espacio tal y como se refleja en las figuras adjuntas.



Zonificación del Parque Rural de Anaga incluida en el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG 1996).



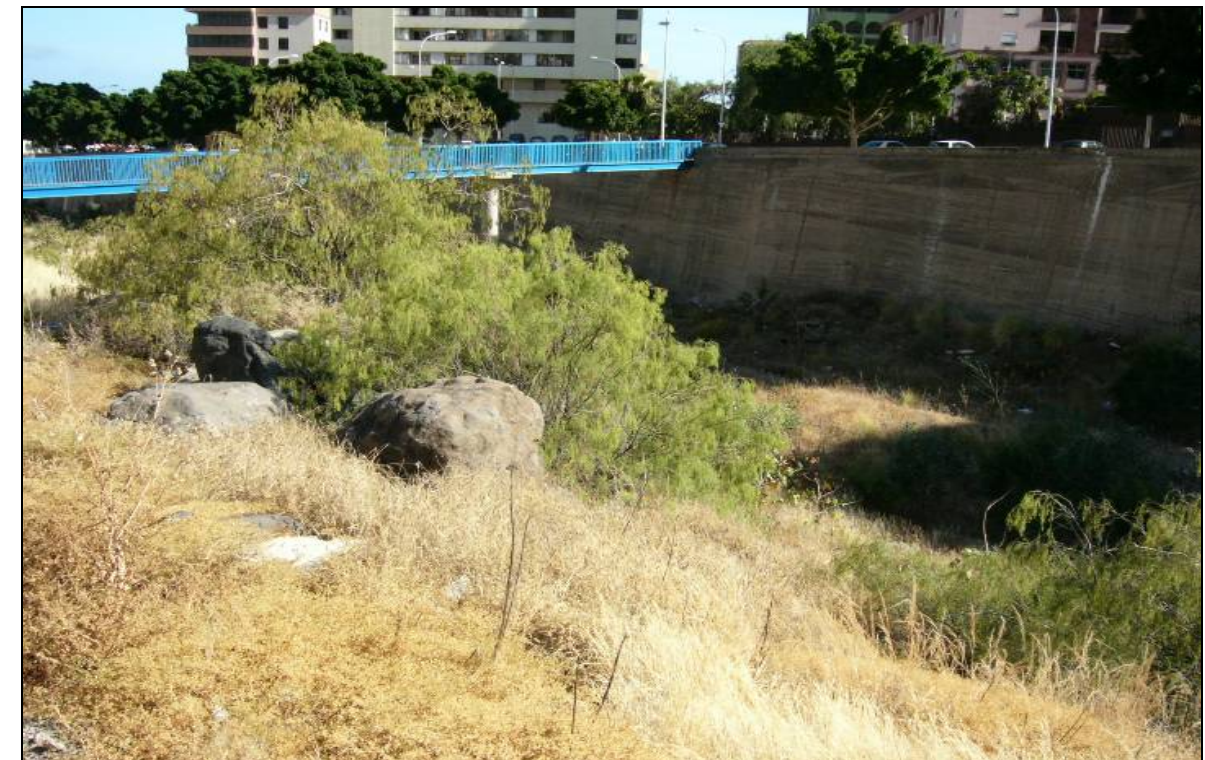
- ZONA DE USO MODERADO**
- 3.1 Laderas de Anaga del Norte
 - 3.2 Laderas de Anaga del Sur
 - 3.3 El Dranguillo
 - 3.4 Las Palmas de Anaga
 - 3.5 Carretera Chamorga - La Cumbrilla - Lomo de Las Bodegas

- ZONA DE USO ESPECIAL**
- 5.1 Bejías
 - 5.2 El Batán
 - 5.3 Las Carboneras
 - 5.4 Taborno
 - 5.5 Las Casas de Afur
 - 5.6 Lomo Centeno
 - 5.7 Pedro Martín
 - 5.8 La Porquera
 - 5.9 Roque Negro
 - 5.10 Casas de la Cumbre Baja
 - 5.11 Casas de la Cumbre Alta
 - 5.12 Tachero
 - 5.13 Taganana
 - 5.14 Playa del Roque
 - 5.15 Almacga
 - 5.16 Benijo
 - 5.17 El Draguillo
 - 5.18 Chamorga
 - 5.19 La Cumbrilla
 - 5.20 Lomo de las Bodegas
 - 5.21 Valle Brosque
 - 5.22 Valle Crispin
 - 5.23 Valle Luis
 - 5.24 Puente de Hierro - Tahodio
 - 5.25 Dos Barrancos
 - 5.26 La Cantera
 - 5.27 Suelos Urbanos y Sistemas Generales de Santa Cruz
 - 5.28 Las Palmas de Anaga
 - 5.29 Los Campitos
 - 5.30 Jagua

Zonificación del Parque Rural de Anaga incluida en el Avance de la Revisión Parcial del Plan Rector de Uso y Gestión (2004).

El trazado propuesto, se desarrolla bajo este espacio en dos tramos recogidos en la zonificación del PRUG como Zona de Uso Moderado, tratándose en ambos casos de trazados en túnel, sin realizar afección a los valores que le caracterizan. Estas zonas de Uso Moderado dentro del Parque, se caracterizan por tener un carácter heterogéneo, por lo general bastante antropizado, conformando un paisaje comprometido entre el uso tradicional agropecuario y la presión urbana de la periferia de Santa Cruz, encontrándose ocasionalmente mezclado con áreas de aspecto seminatural ocupadas en la actualidad por matorrales seriales o permanecen como pastizales nitrófilos o subnitrófilos en dominio de antiguos cultivos abandonados).

Un nuevo enlace se sitúa en el *barranco de Tahodio*, punto alcanzado tras finalizar el primer túnel propuesto y en donde las formaciones vegetales presentes son de escaso interés y únicamente cabe destacar la posible afección a algunos elementos arbóreos añejos de laurel de indias (*Ficus microcarpa*).



Baleras en las paredes del Barranco Tahodio, por donde pasará la vía planificada. Esta formación vegetal es de escaso interés y poco representada en el trazado de la vía.



Cercano a la traza planteada existen algunos ejemplares de *Ficus microcarpa* (Laurel de Indias) que podrían afectarse indirectamente por la ejecución de las futuras obras.

Las comunidades faunísticas apenas existen en este segmento de la vía puesto que la influencia antrópica en esta zona es muy fuerte, sólo se observan algunas aves asociadas a la actividad humana y que pueblan los escasos jardines de la zona, como es el caso del mirlo (*Turdus merula*) y la tórtola de collar (*Streptopelia decaocto*) nuevo poblador introducido de poca importancia ecológica.

Con un nuevo túnel el trazado se desarrolla bajo la zona de Residencial Anaga, saliendo a la superficie en el *Barranco de La Leña* donde se propone un nuevo enlace. Al paso del Barranco de la Leña y en la localidad de Pino de Oro se encuentran ejemplares dispersos de palmera canaria (*Phoenix canariensis*), *Ficus macrocarpa* y *F. microcarpa*, así como algunos otros árboles de cierto porte. Todos estos ejemplares se intercalan con elementos ruderales sin valor naturalístico. En cuanto a la fauna, tal y como pasa en el tramo inicial de la vía antes comentado, sólo se observan ejemplares de aves asociadas a la actividad humana, que coinciden con las ya comentadas (mirlo, tórtola de collar).

Seguidamente el trazado se soterra con un nuevo túnel con el que se desarrolla bajo el Pico de la Meseta hasta aparecer en el *barranco de La Ninfa*, en las proximidades de Pino de Oro. En esta zona la vegetación potencialmente sensible a la degradación es *Riccinus communis* (Tártago) y el *Pennisetum setaceum* (Rabo de Gato) sin valor natural.



Punto de desarrollo de la Circunvalación Norte en la confluencia del Barranco de la Ninfa y el Barranco de Anchieta.

Posteriormente el trazado se interna en un nuevo túnel con el que se pasa bajo la urbanización de Pino de Oro, cuyo emboquille de inicio se emplaza una zona libre de cualquier poblamiento vegetal que pudiera ser afectado.



Paso de la Circunvalación Norte por Pino de Oro en la zona del emboquille Este, el viario se desarrolla por una zona libre de cualquier poblamiento vegetal que pudiera ser afectado.

A continuación el trazado continua en túnel y se desarrolla bajo la *Montaña de las Mesas*, área de protección ambiental terrestre recogida en el PIOT, donde encuentra presencia el arbolado de jardinería disperso, como *Ficus microcarpa* (Laurel de Indias) y algunos ejemplares de *Acacia sp.* Como vegetación natural observamos eriales con especies nitrófilas, baleras y verodales de limitado valor naturalístico. El poblamiento faunístico se reduce a paseriformes asociados a la actividad humana y algunos mamíferos como la Rata (*Rattus rattus*).

Posteriormente, en la localidad de Las Acacias, la vía “aflora” a la superficie tras un recorrido subterráneo relativamente largo. Tanto el poblamiento faunístico, como la vegetación a esta altura, puede considerarse casi inexistente y donde la especie dominante es el *Pennisetum setaceum* (Rabo de Gato).



Localidad de Las Acacias, en donde la vía “aflora” a la superficie tras un recorrido subterráneo relativamente largo.

A continuación el trazado se dirige hacia el barranco de Santos evitando la afección a los elementos patrimoniales SC-8, SC-9 y SC-10, asociados a cuevas naturales empleadas como hábitat en época prehispanica de escaso interés y bajo nivel de conservación y cruzando en viaducto dicho barranco.

A partir de aquí la alternativa se desarrolla por el límite entre la unidad de dinámica urbana residencial consolidado con la unidad de dinámica natural de laderas y barrancos, por el límite de las áreas de protección ambiental terrestre incluidas en el PIOT, bordeando el casco urbano de Santa Cruz - La Laguna. De esta manera el trazado no da lugar a nuevas estructuraciones del territorio sino que no hace más que reforzar el límite al crecimiento del casco urbano de la conurbación Santa Cruz -La Laguna, que actualmente realiza de forma natural el barranco de Santos.



Principales unidades ambientales homogéneas por las que se desarrolla la Circunvalación Norte.

Todo el segmento de carretera al exterior que asciende desde el barrio de la Salud Alto hasta la conexión con la TF-111 pasa por el filo del Barranco de Santos. Esta parte del barranco está fuertemente antropizado y no alberga apenas especies de interés ni florístico ni faunístico que tuvieran que ser destacadas, incluso predominan con gran profusión la especie alóctona rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).

En los distintos pasos de la vía hasta su llegada a *Salud Alto* la vegetación por donde se desarrolla es de tipo ruderal, coincidiendo en ocasiones con algún ejemplar disperso de eucalipto (*Eucalyptus globulus*).

A continuación en la conexión con la TF-111, destacan en las proximidades algunos ejemplares de jardinería de interés, plantadas por la mano del hombre y de buen tamaño, destacan fundamentalmente la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y un ejemplar de drago de buen tamaño (*Dracaena draco*).

Posteriormente la alternativa se desvía ligeramente de su trayectoria Este –Oeste para evitar el núcleo consolidado de Finca España planteando dos túneles consecutivos y ocupando parte de las laderas asociadas a unidades de dinámica rural agrícola abandonado.

La vía pasa de forma soterrada evitando la afección a las comunidades de ladera que se desarrollan cercanas a esta vía y a los elementos de patrimonio “Pico de la Fuente del Lomo” (L-9) y “Pico Cho Canino” (L-6). Ambos elementos se corresponden con cabañas de época prehispánica muy deterioradas en cuyos alrededores se ha detectado material disperso de filiación aborígen.

De esta forma se desarrolla hasta emerger en *Valle Vinagre*. Aquí se encuentra planificada una glorieta en el centro del mismo, la cual coincide con superficies de erial pobladas con especies ruderales de poco interés, pero que se intercalan algunos ejemplares arbóreos de frutales asociados a los límites de los linderos de las fincas, hoy abandonadas; destacando algunos ejemplares de higueras (*Ficus carica*).

Las comunidades faunísticas de este valle son pobres debido a lo escaso del terreno cultivado, lo que determina que el poblamiento faunístico sea pobre, se detectan en el área las siguientes especies de aves:

- Bisbita caminero (*Anthus berthelotii*).
- Canario (*Serinus canarius*).
- Vencejo unicolor (*Apus unicolor*).

Como especies más abundantes, todas ellas de gran distribución insular y a nivel de todo el archipiélago canario.

En la fase de Avance de este Plan Territorial, se hace referencia a la especie de molusco, *Insulivitrina reticulata* cuya sinonimia es *Plutonia reticulata*. Esta especie aparece como molusco en peligro de extinción. Ninguna de las localidades en las que aparece citada

esta especie coincide superficialmente con la propuesta planteada para la Circunvalación Norte, que son las siguientes :

- Valle Jiménez (La Laguna) coordenadas utm 28rcs03745/31513 queda muy lejos de la vía propuesta a su paso por las cercanías a Montaña Guerra.
- Cabezo de las Mesas (S/C de Tenerife) coordenadas UTM 28rcs03759/31516. Muy alejado de la vía planteada.
- Finca de los Lirios. Barranco de Tahodio (S/C de Tenerife) con coordenadas UTM 28rcs037651/315351 muy alejada del paso de la vía en su intersección con este barranco.
- Y por último Valle Luis (s/c de Tenerife) con coordenadas UTM 28rcs037651/315417, esta última localidad muy lejos de la traza de la vía e incluso fuera de los límites del estudio de este plan territorial.

Por tanto ninguna de las localidades donde se tiene referenciada la especie es afectada por la vía.

Los terrenos por donde continúa su ascensión la vía (siguiente valle, *Valle de Colino*) las comunidades vegetales presentes son de tipo ruderal, sin interés naturalístico alguno, solamente en el talud Oeste que flanquea el valle y asociado a los bancales, es de destacar la presencia más o menos numerosa de ejemplares de higuera (*Ficus carica*). No se han observado especies faunísticas de gran interés que tuvieran un valor relevante, los terrenos de erial no favorecen la presencia de especies vertebradas de aves de gran interés.

El último tramo hasta su conexión con la TF-13, en el *Barranco Gonzalianez*, discurre por un terreno altamente degradado y muy antropizado correspondiente a la unidad de dinámica rural de cultivos abandonados con un interés desde el punto de vista ambiental medio.

Por lo tanto, la mayor parte de la Circunvalación Norte propuesta se desarrolla por zonas muy antropizadas, asociadas a la unidad de dinámica urbana residencial consolidado. Como aspectos ambientales más relevantes, destaca en primer lugar la interceptación del Parque Rural de Anaga, inexistente por su desarrollo en túnel en la totalidad del paso por este espacio.

Por otro lado, la proximidad de las unidades de dinámica natural de laderas y de barrancos, son otros aspectos a destacar ya que cuentan con valores naturales de interés. La afección a las Mesas, como área de protección ambiental terrestre del PIOT, es inexistente debido al planteamiento de un túnel. En cuanto a la unidad de barrancos, ésta es interceptada en dos ocasiones en las que el barranco de Santos es cruzado por la Circunvalación Norte mediante sendos viaductos.

En otro orden de cosas hay que destacar que, la nueva ordenación viaria que surgirá de la implantación de la nueva infraestructura, permitirá la conexión entre la TF-5 y la TF-11, lo que redundará en la reducción de los niveles sonoros en los núcleos consolidados de Santa Cruz y La Laguna con la consiguiente mejora de las condiciones ambientales. Se ha realizado asimismo un *análisis del ruido* en el entorno de la nueva infraestructura. A la espera de una reglamentación que desarrolle la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre del Ruido, serán de aplicación las normativas autonómicas o municipales que correspondan. Si bien la Comunidad Autónoma de Canarias no dispone de una reglamentación concreta que especifique los niveles de ruido en función de los usos del suelo, es necesario establecer unos valores límite para cada área en función del uso al que esté dedicada, para saber si el ruido previsto está dentro de unos márgenes válidos. Así, de acuerdo con los reglamentos de otras comunidades autónomas, se pueden marcar como valores límite, los siguientes:

Zonas residenciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB(A).

Zonas con actividades comerciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 70 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 60 dB(A).

Zonas industriales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB(A).

Zonas de uso sanitario:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 60 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 50 dB(A).

Por otra parte, dado que discurre en la ladera del barranco y que dispone de varias secciones en túnel, no tendrá una influencia acústica importante en buena parte de su trazado. Habrá que prestar especial atención a los entornos de las rotondas que existen a lo largo de la circunvalación, así como a las zonas de Gracia y La Salud, en donde se podrán dar niveles de ruido superiores a los marcados, que afecten a diferentes tipos de edificios.

Las superficies totales afectadas por niveles sonoros L_{eqD} superiores a los indicados, son:

	Superficie (m ²)
$L_{eqD} > 60 \text{ dB(A)}$	1.362.117
$L_{eqD} > 65 \text{ dB(A)}$	791.109
$L_{eqD} > 75 \text{ dB(A)}$	254.576

El trazado intercepta en varios puntos Áreas de Protección Ambiental definidas por el PIOT las cuales son en su mayor parte interceptadas en túnel o viaducto. Se trata de *espacios de alto interés geomorfológico, ecológico y/o paisajístico que no están cubiertos por masas boscosas ni responden a la definición de áreas costeras o litorales; cumplen un papel fundamental en la conservación de los recursos naturales y de la calidad de vida, requiriendo especial protección e intervenciones de conservación y mejora.*

En las siguientes fotografías se pueden observar los aspectos más destacados del recorrido de la infraestructura correspondiente a la Circunvalación Norte. Asimismo se adjuntan planos en los que se puede observar el desarrollo de la infraestructura con respecto a las unidades ambientales diferenciadas en el ámbito y los principales condicionantes.

Finalmente se incluyen los planos en los que se analiza la situación fónica futura, en los que se puede observar las isófonas.



Foto 1- Extremo este de la Vía de Cornisa. En la imagen tenemos el punto exacto de salida de la vía, que será en la zona de jardinería de la fotografía.



Foto 3- Las obras del túnel no afectarán a los reductos de vegetación basal presentes, cercanos a la zona de jardinería del extremo oeste de la vía.



Foto 2- Detalle de la imagen anterior. Las especies de jardinería encontradas son *Phoenix canariensis* (Palmera Canaria), *Schinus molle* (Falso Pimentero), *Washingtonia robusta* (Palmera de abanico) y *Grevillea robusta* (Pino de Oro).

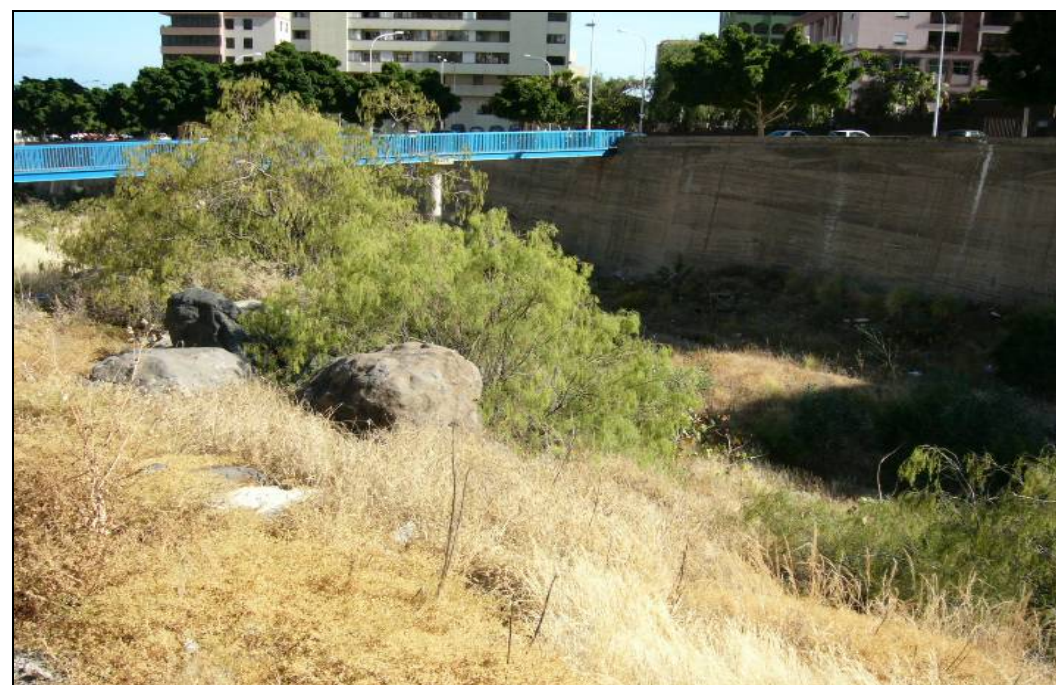


Foto 4- Balcas en las paredes del Barranco Tahodio, por donde pasará la vía planificada. Esta formación vegetal es de escaso interés y poco representada en el trazado de la vía.



Foto 5- Cercano a la traza planteada existen algunos ejemplares de *Ficus microcarpa* (Laurel de Indias) que podrían afectarse indirectamente por la ejecución de las futuras obras. Los pies de plantas afectados deberán integrarse en la nueva ordenación.



Foto 7- Vista hacia el oeste del futuro corredor de la vía. Al frente se ejecutará un túnel. La vegetación apenas está presente únicamente destaca la presencia de dos palmeras datilíferas.



Foto 6- Corredor por donde se considera que se desarrollará la vía. Está libre de cualquier poblamiento vegetal que pudiera ser afectado.



Foto 8- Punto exacto en donde se propone la inclusión de un túnel. La vegetación presente en el área se compone de ejemplares dispersos de *Eucaliptus globulus* plantados por el hombre, y algunos ejemplares de *Grevillea robusta* (Pino de Oro), *Phoenix dactylifera* (Palmera datilera) y *Ficus microcarpa* (Laurel de indias).



Foto 9- Detalle de la fotografía anterior. Junto al depósito regulador de agua se plantea la implantación de la vía.

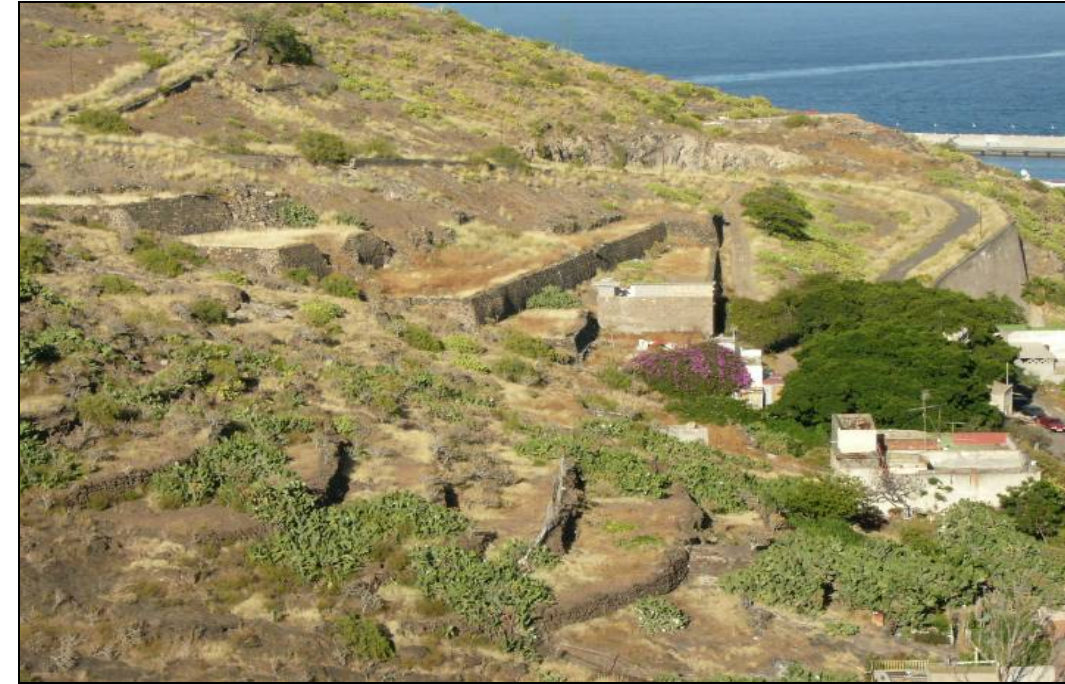


Foto 11- Vista general de la zona alta de la Urbanización Pino de Oro. Véase el poblamiento arbóreo disperso.

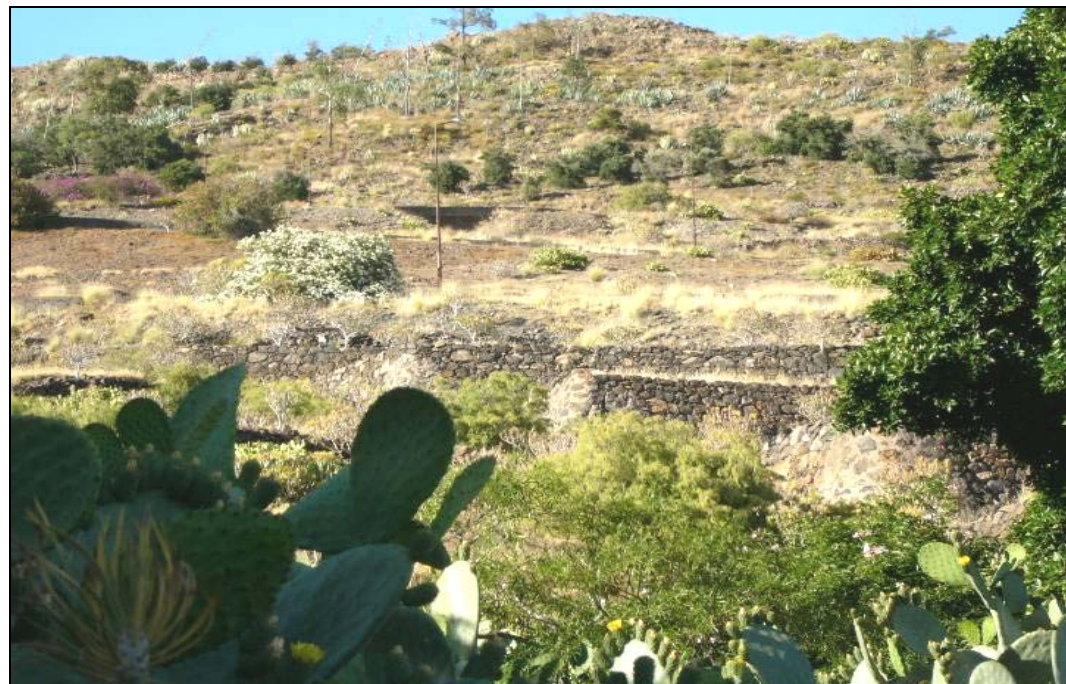


Foto 10- Terrenos por donde discurrirá la vía, a la altura de la urbanización Pino de Oro. Encontramos arbolado de jardinería disperso, como por ejemplo *Ficus microcarpa* (Laurel de Indias) y algunos ejemplares de *Acacia* sp. Como vegetación natural observamos eriales con especies nitrófilas, baleras y verdales de limitado valor naturalístico. El poblamiento faunístico se reduce a paseriformes asociados a la actividad humana y algunos mamíferos como la Rata (*Rattus rattus*).



Foto 12- Punto de desarrollo de la vía de cornisa en la confluencia del Barranco de la Ninfa y el Barranco de Anchieta. La vegetación potencialmente sensible a la degradación es *Ricinus communis* (Tártago) y el *Pennisetum setaceum* (Rabo de Gato) sin valor natural.



Foto 13- Localidad de Las Acacias, en donde la vía "aflora" a la superficie tras un recorrido subterráneo relativamente largo. Tanto el poblamiento faunístico, como la vegetación a esta altura, puede considerarse casi inexistente.



Foto 15- Salida de la vía junto a la actual carretera, al lado del campo de fútbol del Barrio de La Salud Alto. En este área la vegetación está muy degradada, por lo que no se espera afección alguna. El Barranco de Santos (el de la imagen) está poblado con una especie alóctona, el Pennisetum setaceum (Rabo de Gato).



Foto 14- Balos dispersos en un detalle de la imagen anterior. La especie dominante es el Pennisetum setaceum (Rabo de Gato).



Foto 16- Punto del corredor de la vía a una altura de +250 m.s.n.m. aproximadamente. La vegetación es casi inexistente y predomina el Pennisetum setaceum (Rabo de Gato).



Foto 17- Todo el trazado, desde la cota +200 m.s.n.m. hasta la cota +350 m.s.n.m. aproximadamente, discurre en el "filo" de la pared del Barranco de Santos. La vegetación que se instala en estos taludes está predominada por la *Euphorbia obtusifolia* (Tabaiba Amarga) y el *Pennisetum setaceum* (Rabo de Gato).



Foto 19- Margen izquierdo de la TF-111. En este área existen algunos pies arbóreos de *Ficus* sp, *Phoenix canariensis* (Palmera canaria) y a la izquierda encontramos un ejemplar de *Dracaena draco* (Drago) de gran porte y gran interés paisajístico. En este caso deben tomarse medidas especiales.



Foto 18- Lugar por donde pasa la vía en intersección con la TF-111. Los arcenes de esta vía se encuentran desprovistos de vegetación, excepto por algunos pies arbóreos de *Eucaliptus globulus*.



Foto 20- Lugar cercano a donde penetrará la vía. La vegetación predominante es, en este caso, *Artemisia thuscula* (Incienso) y la *Agave* sp (Pitera) muy común en todos los barrancos de Anaga como éste. Las comunidades faunísticas son las típicas de un piso basal.



Foto 21- Salida de la vía en Valle Vinagre. El tramo de vía que sale a la superficie en este punto. Se sitúa en eriales de zonas agrícolas de degradación y malas hierbas. Entremezclados en el lugar existen algunos ejemplares de *Ficus carica* (Higuera) en los bordes de los caminos. El poblamiento faunístico es de escaso interés.



Foto 23- Paso por el camino que recorre Valle Colino. Obsérvese la baja calidad de las áreas, con gran cantidad de elementos florísticos.



Foto 22- Salida de la vía a los pies del Pico Cho Canino, situado en Valle Colino. La vegetación es de erial y de escaso interés naturalístico.



Foto 24- En la imagen observamos el lugar por donde se desarrollará la vía junto a la ladera oeste de Valle Colino. Encontramos erial agrícola con baja representación de especies junto a *Ficus carica* (Higueras) dispersas.



Foto 25- Detalle del poblamiento disperso de las *Ficus carica* (Higueras). Destacan también algunas *Opuntia ficus-barbarica* (Tuneras).



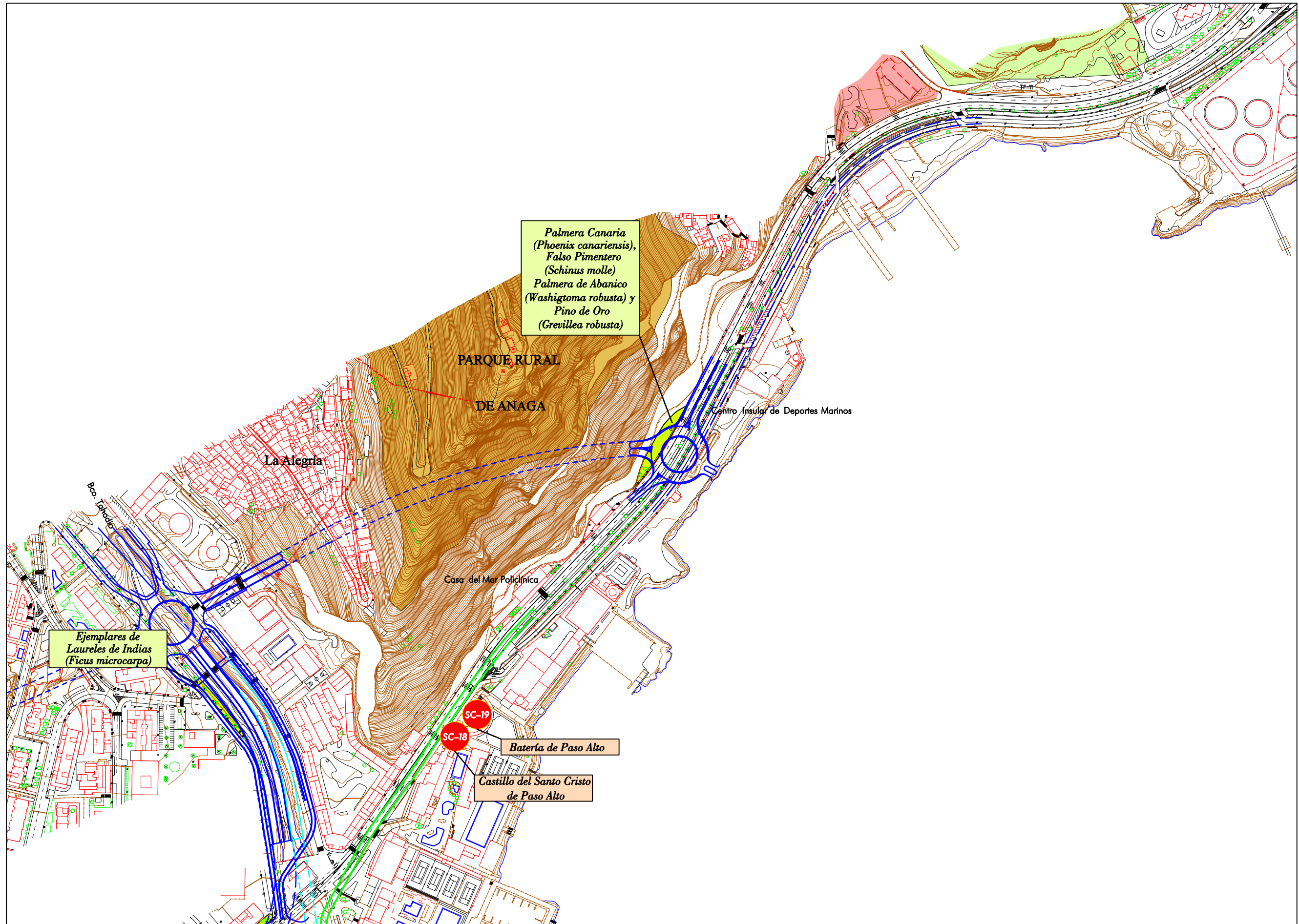
Foto 27- Vegetación del punto final de la vía, situado en la Curva de Gracia, en donde se intercalan elementos florísticos del piso basal como *Artemisiathuscula* (Incienso) y *Kleinia neriifolia* (verode).



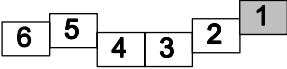
Foto 26- Algunas de las *Ficus carica* (Higueras) cercanas al lugar del paso de la vía y donde se introducirá la misma en un túnel.



Foto 28- El tramo final de la vía discurre por un túnel que se introduce en la montaña justo debajo del parque urbano que podemos contemplar en la imagen, lo que nos hace suponer que la vegetación no se verá afectada.



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- EJEMPLARES ARBÓREOS DE INTERÉS
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL TERRESTRE
- ELEMENTO PATRIMONIAL
- Elemento arquitectónico
- Elemento arqueológico
- Elemento etnográfico
- ▲ Conjunto histórico

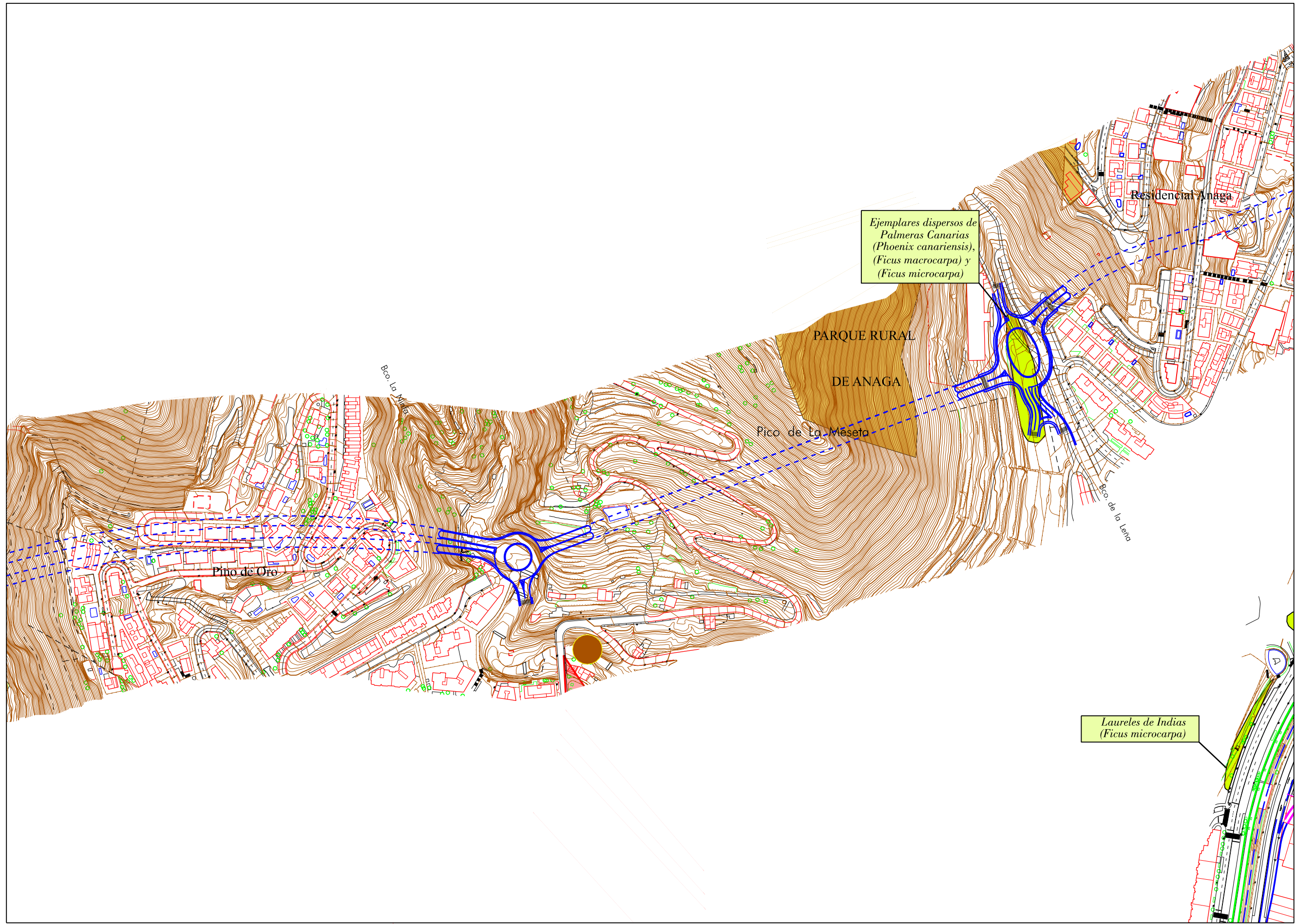
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

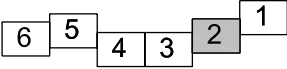
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

N
e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
CONDICIONANTES AMBIENTALES



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- EJEMPLARES ARBÓREOS DE INTERÉS
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL TERRESTRE
- ELEMENTO PATRIMONIAL
 - Elemento arquitectónico
 - Elemento arqueológico
 - Elemento etnográfico
 - Conjunto histórico

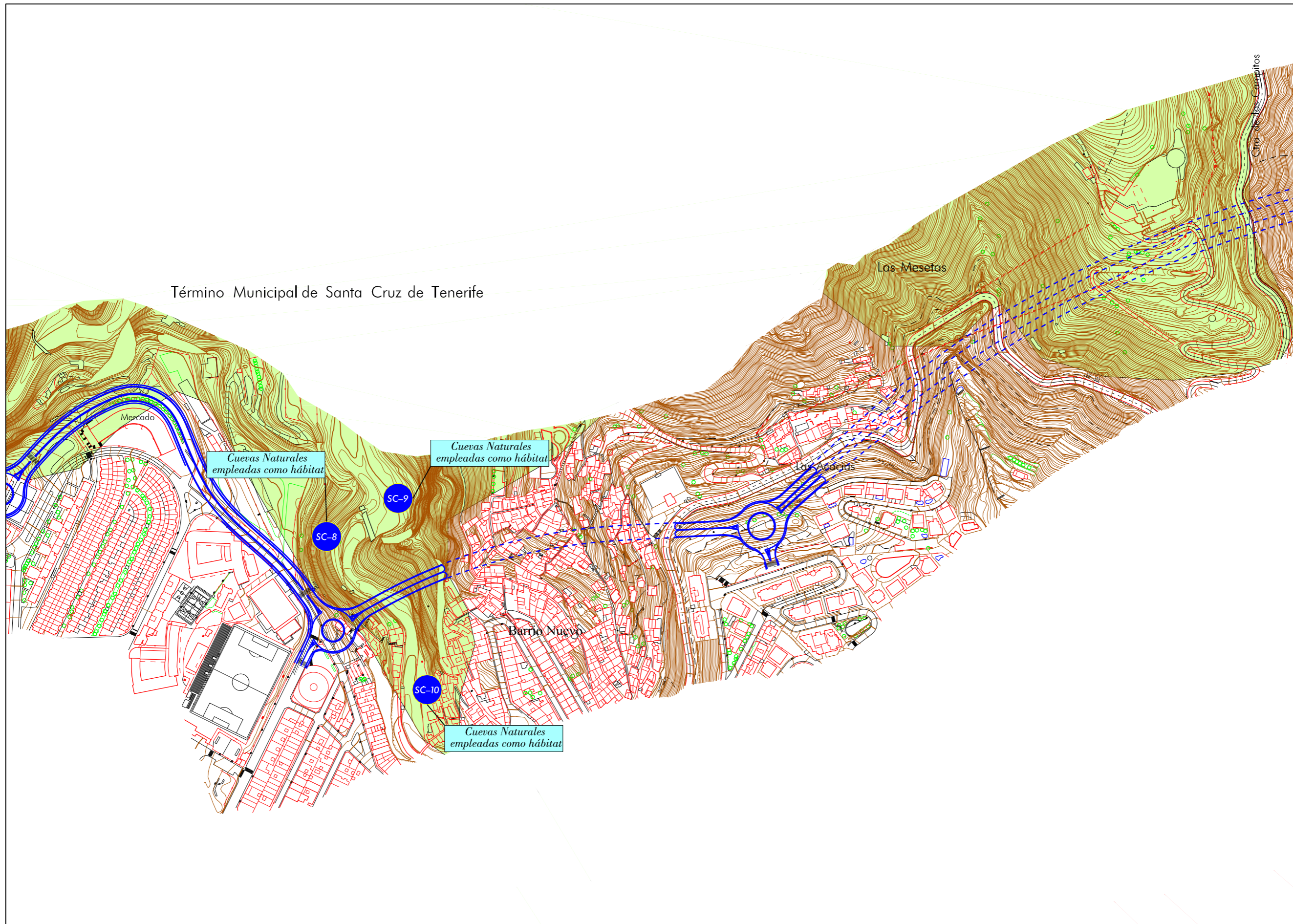
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

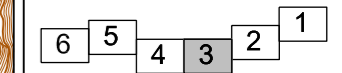
N
 e. 1: 2.000
 Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
 CONDICIONANTES AMBIENTALES



Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- EJEMPLARES ARBÓREOS DE INTERÉS
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL TERRESTRE
- ELEMENTO PATRIMONIAL
 - Elemento arquitectónico
 - Elemento arqueológico
 - Elemento etnográfico
 - ▲ Conjunto histórico

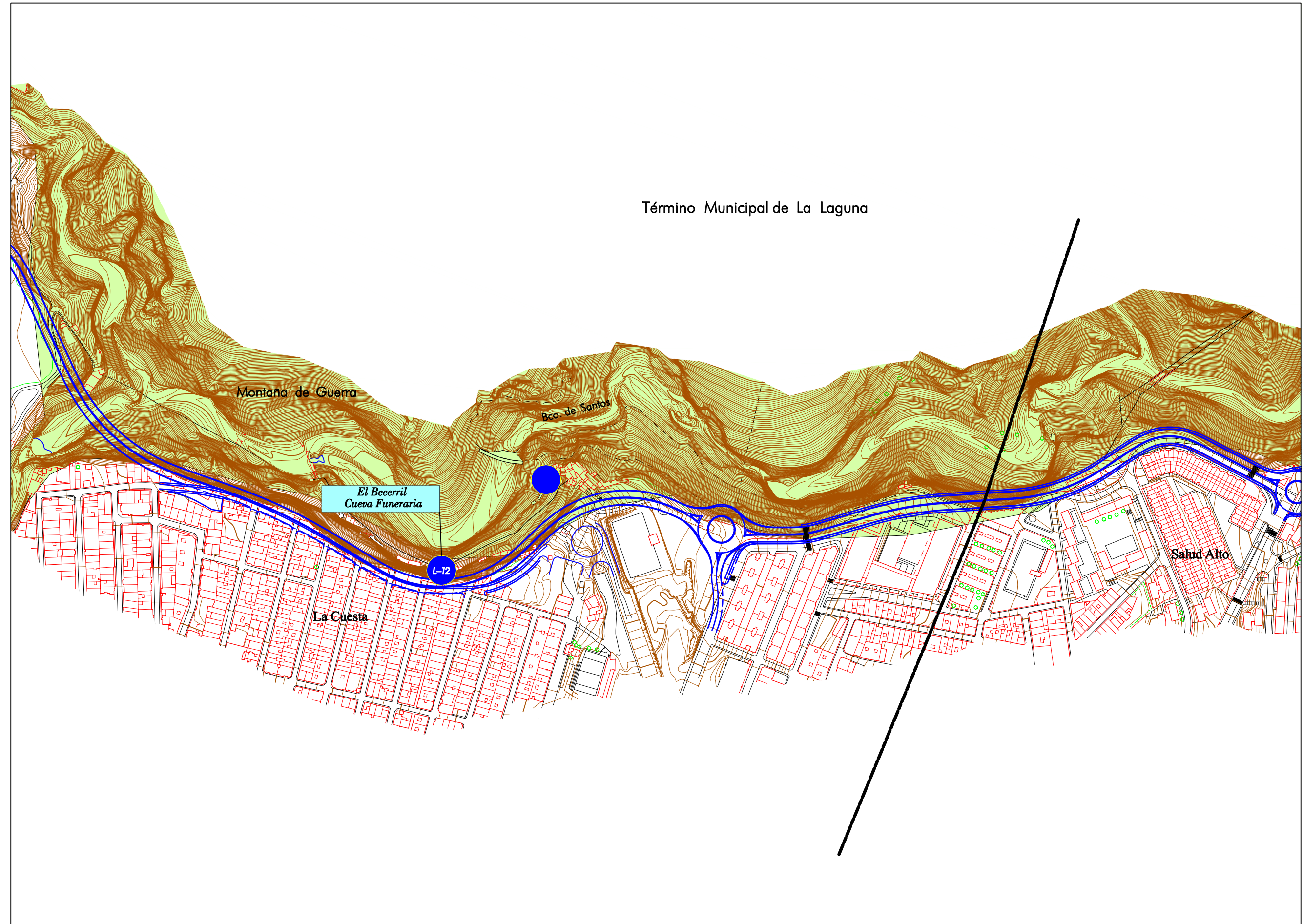
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

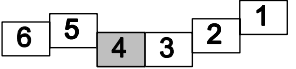
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

es. 1: 2.000
 Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
 CONDICIONANTES AMBIENTALES



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- EJEMPLARES ARBÓREOS DE INTERÉS
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL TERRESTRE
- ELEMENTO PATRIMONIAL
- Elemento arquitectónico
- Elemento arqueológico
- Elemento etnográfico
- Conjunto histórico

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

N
 e. 1: 2.000
 Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
 CONDICIONANTES AMBIENTALES

