

## B6. Propuestas de ordenación estructural en Los Rodeos

---

### B6.0. INTRODUCCIÓN

1. Las propuestas desarrolladas en este capítulo para el núcleo de Los Rodeos tratan de solucionar los problemas detectados en las fases de análisis y diagnóstico. Los Rodeos al ser una unidad eminentemente rural se caracteriza por una ocupación lineal a lo largo de los viarios y por la presencia de edificación dispersa, por lo que las alternativas planteadas deben tratar de generar una relación ordenada entre los espacios rurales y los urbanos.
2. La red viaria de Los Rodeos presenta un viario estructural con dirección Norte-Sur (La Cañada) que junto con el Camino Barranco Los Rodeos situado al Norte y con dirección Suroeste-Noreste, ha guiado los desarrollos urbanos principales de la unidad. Esta dependencia de los viarios tradicionales en los desarrollos urbanísticos se ha traducido en los problemas de actuales de funcionalidad urbana. Las alternativas de esta propuesta de mejora de la estructura viaria son detalladas en el subcapítulo B6.1.
3. La extensión y delimitación del núcleo Los Rodeos pretende la creación de una trama urbana que conecte los espacios edificados a lo largo de vías paralelas sin conexión actualmente. Para esto se establecen 3 alternativas que van desde la delimitación del espacio edificado actual, donde las posibilidades de mejora son mínimas y puntuales hasta la ampliación del núcleo ocupando una gran franja Norte actualmente en cultivo. En el subcapítulo B6.2. se desagregan las diferentes alternativas de manera independiente incluyendo una ilustración de cada opción propuesta.
4. La ordenación morfotipológica de la edificación y conjuntamente del tejido urbano, se plantea para aquellos espacios vacantes que se propongan incorporar al núcleo. Esta propuesta viene detallada en el apartado B.6.3.
5. Tampoco se ha considerado ninguna propuesta estructurante en cuanto a la ordenación de los usos y actividades o la generación de centralidades a escala núcleo, no obstante, se entienden que se describen en las áreas singulares la ordenación de usos y actividades para estos sectores en concreto, donde se plantean diferentes alternativas para cada una de las áreas. Esta propuesta se amplía en el subcapítulo B.6.4.
6. En Los Rodeos se ha establecido la propuesta de los Márgenes de la TF-5 como espacio singular de ordenación. En realidad el espacio de TF-5 que se ordena en esta propuesta es mayor que el tramo de la misma que limita con el núcleo de Los Rodeos. La propuesta de ordenación de Reconversión de los Márgenes de la TF-5 se desarrolla en el subcapítulo B6.4.

*Estructura viaria*

*Extensión del Núcleo*

*Ordenación morfotipológica*

*Ordenación de actividades*

*Áreas Singulares*

# B6

Alternativa 1

Alternativa 2

Alternativa 3

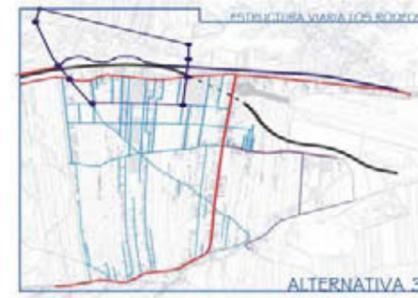
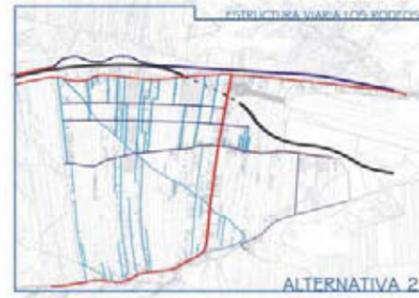
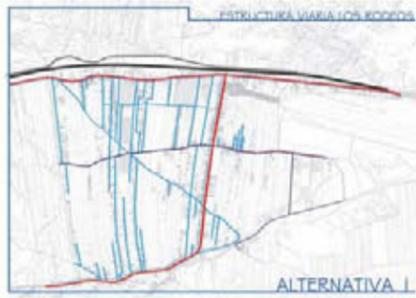
Alternativa 4

Alternativa 5

Alternativa 6

Estructura viaria

1



Extensión y delimitación del núcleo

2



Ordenación morfotipológica

3

Reconversión TF-5

4



## B6.1. ESTRUCTURA VIARIA

- Descripción del ámbito temático* 1. La estructura viaria es la red principal de caminos, calles o carreteras que organizan las circulaciones dentro cada núcleo urbano y entre distintos núcleos urbanos. El núcleo urbano de Los Rodeos dentro del municipio y del ámbito comarcal se encuentra en una situación de paso y cercanía con el aeropuerto. El plan territorial especial de ordenación del sistema viario del área metropolitana de Tenerife y el cierre del anillo insular acentuarán aún más esta situación dotando al núcleo de una gran accesibilidad tanto a nivel insular como municipal, aunque también puede segregar el núcleo urbano de la parte más próxima a la cabecera del aeropuerto.
- Diagnosís de la situación actual* 2. Los principales puntos de diagnóstico son:
- a) La estructura viaria es funcionalmente inadecuada: La estructura viaria actual de Los Rodeos en “peine” tiene problemas de conectividad debido a la ausencia de ejes transversales a las suertes. Las calles que forman esta red se encuentran en malas condiciones de urbanización y sus secciones no disponen del ancho suficiente para la calzada, y la acera, resultando funcionalmente inadecuadas para los tráficos que soportan
  - b) La red viaria existente además de incompleta carece de jerarquización adecuada: Vías principales de tráfico urbano, calles de distribución, calles de reparto ,calles residenciales de tráfico restringido, y red peatonal o para bicicletas La falta de jerarquización del viario y su consecuente inadecuación funcional es debida principalmente a los criterios de disposición del viario atendiendo sólo a la estructura de la propiedad en suertes sin ninguna vocación de crear una red viaria que atienda a las necesidades de accesibilidad del núcleo en su conjunto, e incapaz de generar trama urbana.
  - c) El tráfico comarcal desvirtúa el carácter urbano de las vías. La alta densidad de tráficos ligeros y semipesados interfieren en los accesos a los usos terciarios colindantes en la vía de servicio (TF-235) de la autopista TF-5 .El tráfico ligero y semipesado que proviene de actividades industriales localizadas junto al matadero y las empresas cárnicas allí ubicadas, interfiere con el acceso a los usos residenciales en la calle camino de la Cañada (TF-237) creando conflictos de movilidad que se hacen patentes en los cruces. Es por ello que la inclusión de la TF-5 en el PTEOSVAM y su recalificación favorecerán sensiblemente la mejora de problemas de movilidad y tráfico desviando el tráfico insular.
- Objetivos* 3. El estudio de los posibles modelos de estructura viaria persiguen los siguientes objetivos básicos:
- a) Dotar de funcionalidad y jerarquía al viario completándolo y racionalizando su tráfico interno.
  - b) Conectar el tráfico interno adecuadamente con el resto del municipio y con su entorno más próximo fuera del núcleo y dar solución a la inacabada red viaria insular evitando los conflictos que provoca en los tráficos de la red viaria urbana de Los Rodeos.
  - c) Minimizar el impacto que genera el viario como barrera.
  - d) Reconvertir el viario intermunicipal dándole carácter de travesía urbana en donde sea posible.
- Criterios de ordenación* 4. Para todas las alternativas de estructura viaria dentro del núcleo de Los Rodeos se establecen los siguientes criterios generales:
- a) Separar los diferentes tráficos y obtener secciones de dimensión suficiente que los soporten.
  - b) Solucionar los problemas de conectividad existentes.
  - c) Jerarquización clara del viario residencial.
  - d) Garantizar la conexión con el exterior del núcleo mediante transporte público.
  - e) Todas las alternativas deberán ser compatibles con la reconversión de la TF-5 y el viario de servicio.

*Viario Territorial*

5. El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife abre la oportunidad de contemplar la reconversión de la autopista TF-5 y las vías de servicio en su paso por el núcleo urbano de Los Rodeos. La nueva sección del viario de la TF-5 mejorará la funcionalidad de esta como vía de tráfico interno, y resuelve las conexiones del núcleo con el viario insular e intermunicipal. Las nuevas paradas de transporte público acondicionadas y accesibles desde todo el ámbito aumentarán el flujo de tráfico hacia La Laguna y disminuirán el insular. Si bien las propuestas sobre estos elementos viarios no se consideran parte de la estructura urbana del núcleo sino de la territorial de La Laguna Sur (véase subcapítulo A1.1), conviene señalar aquí las dos opciones que se plantean respecto a la ordenación futura de la TF-5:
- a) Mantener la vía rápida prevista por el planeamiento territorial. Creando una franja de protección que resuelva los problemas ambientales que genera una vía de estas características tales como el impacto visual, los ruidos en los espacios libres asociados al dominio público. Además de situar pasos suficientes que disminuyen evitando que se constituya en una barrera física.
  - b) La reconversión de la TF-5 en vía urbana con sección capaz de albergar; transporte público y privado, peatonal y bicicletas, aparcamientos y vegetación. Esto a su vez conllevaría la reconversión de las vías de servicio (carretera general del Norte) en vías de tráfico interno de Los Rodeos. Disminución de la afección sobre la edificación y recuperar el espacio de dominio público para reconvertir el viario. Nuevas paradas de transporte público con conexión directa con un posible intercambiador. Esta opción requerirá alteración del PTEOSVAM.

*Problemas existentes*

6. El tráfico ligero y semipesado que proviene de actividades industriales localizadas junto al matadero y las empresas cárnicas allí ubicadas, interfiere con los usos residenciales en la calle camino de la Cañada (TF-237) el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife no contempla la eventual conexión directa de esta área industrial con el anillo insular, es por ello que se toma como criterios para solucionarlo las siguientes opciones (deberán concertarse con la Administración regional):
- a) Lograr una conexión directa con el anillo insular modificando el PTEOSVAM.
  - b) Nuevo viario estructurante.

*Alternativas planteadas*

7. Las diferentes alternativas de estructura viaria tratan de dar solución o paliar una serie de problemas de tráfico que tienen su origen principalmente en la ausencia de una ordenación urbanística coherente formando trama urbana en Los Rodeos. Los criterios que han dado lugar al trazado del viario actual han sido tomados independientemente de los desarrollos urbanos a los que dan servicio, condicionados por la estructura de la propiedad sobre el trazado de antiguas servidumbres agrícolas, sin criterio alguno de funcionalidad. La alternativa B6.1.3 trata de solucionar los problemas citados anteriormente y disponer el viario no solamente como una forma de dar accesibilidad a los diferentes usos del núcleo, sino también intentando conectarlo con el resto del municipio de forma eficaz, y a su vez estructurando el núcleo en previsión de posibles crecimientos de este. La alternativa B6.1.1 trata de mejorar y solucionar los problemas antes citados con mejoras de tipo puntual o funcional que se basan en un escaso o nulo crecimiento del núcleo. Las alternativas B6.1.1 y B6.1.2 están vinculadas con las alternativas B6.2.2 y B6.2.3. Si bien ambas son capaces de generar trama urbana, la primera resuelve de manera menos eficaz la conexión de Los Rodeos con su entorno más cercano.

*Determinaciones urbanísticas*

8. Cualquiera de las alternativas planteadas en este tema se concretará en la próxima etapa de redacción del Plan General mediante la calificación de los distintos elementos que conforman la estructura viaria del núcleo, la definición precisa de sus alineaciones y rasantes así como otros aspectos de su ordenación interior, y las determinaciones de gestión necesarias para garantizar la ejecución de la propuesta.

### **B6.1.1. Alternativa 1**

#### *Definición de la alternativa*

1. Se mantiene la estructura viaria en peine con mejoras puntuales en su funcionalidad consistentes en:
  - a) Conectar el viario incompleto entre la carretera general del norte TF-235 y la calle Alfredo Hernández.
  - b) Resolver los fondos de saco introduciendo nuevo viario que atraviese las suertes y conecte las calles perpendiculares al sentido de estas.
  - c) Mejoras en los nudos con glorietas de distribución de tráfico.
  - d) Aumentar la sección útil de los viarios con disminución de carriles o mediante restricción del tráfico.

### **B6.1.2. Alternativa 2**

#### *Definición de la alternativa*

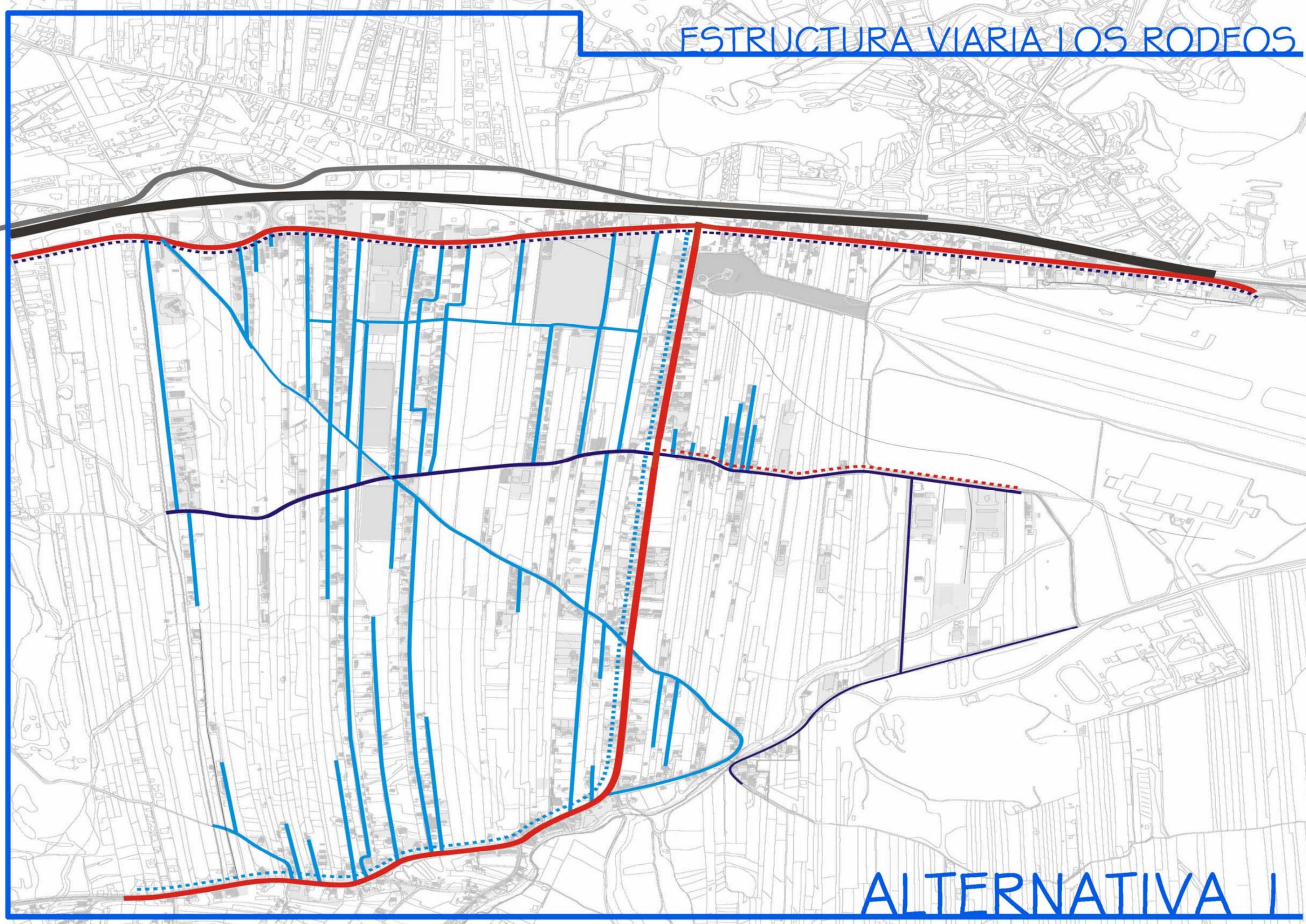
1. Refuerzos transversales de la estructura viaria consistente en:
  - a) La estructura viaria se refuerza con dos vías paralela a la carretera general del norte TF-235 con sección suficiente cosiendo todo el viario que parte de esta última en dirección Este-Oeste. La primera vía tiene carácter de eje, y la segunda de límite o borde urbano por lo que necesariamente deberá ir acompañada de espacios libres en su perímetro o cualquier otra que garanticen el cierre de los crecimientos sin que suponga una barrera.
  - b) Conectar el viario incompleto entre la carretera general del norte TF-235 y la calle Alfredo Hernández.
  - c) Resolver los fondos de saco introduciendo nuevo viario que atraviese las suertes y conecte las calles perpendiculares al sentido de estas.
  - d) Mejoras en los nudos con glorietas de distribución de tráfico.
  - e) Aumentar la sección útil de los viarios con disminución de carriles o mediante restricción del tráfico.
  - f) Se mantiene la estructura en peine mejorándola donde sea posible. Esta estructura no interfiere en el desarrollo de la vía planteada por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife puesto que su desarrollo es independiente y se tratará en la Aprobación inicial del documento.

### **B6.1.3. Alternativa 3**

#### *Definición de la alternativa*

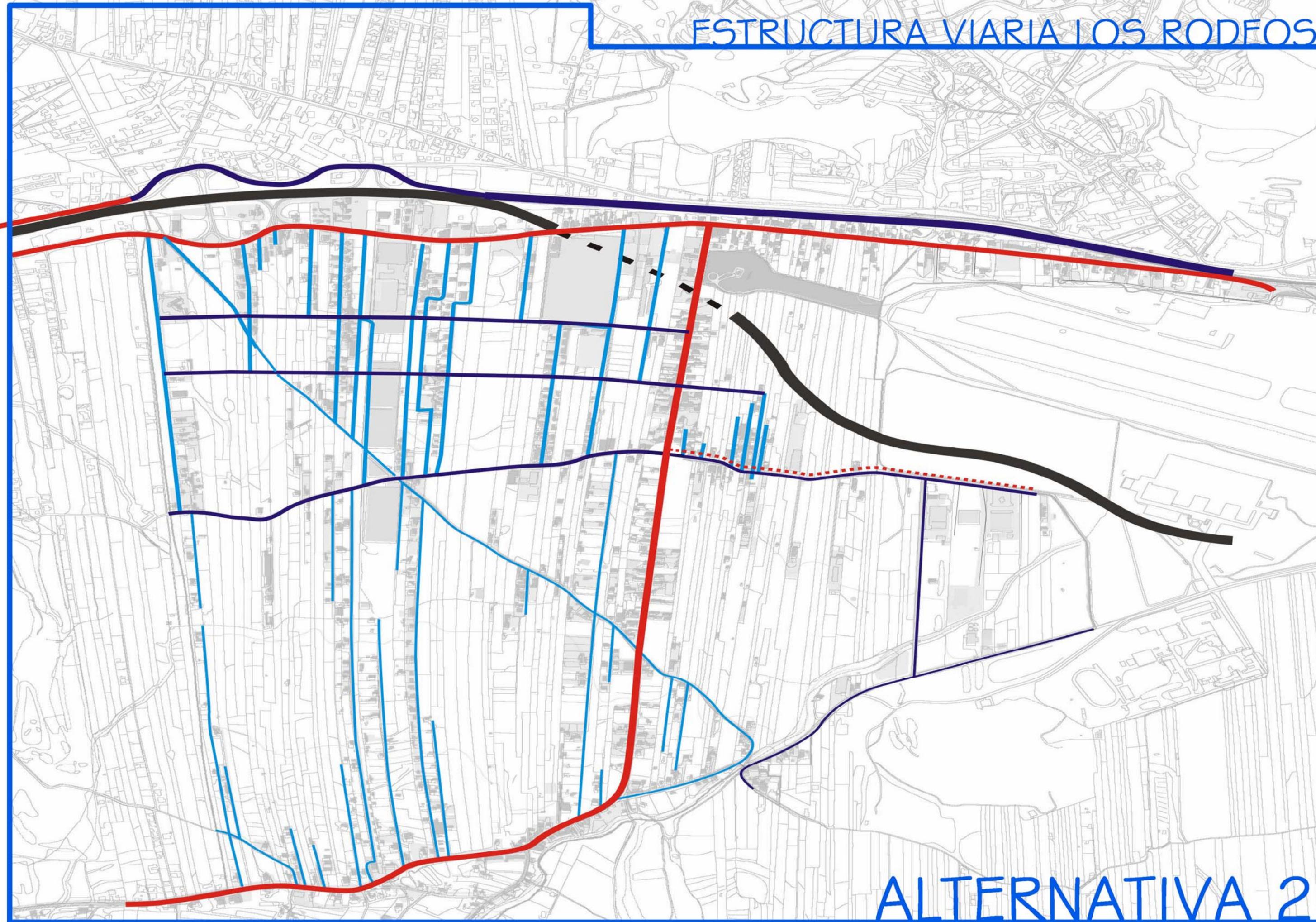
1. Definición de un anillo de cierta importancia que discurra a ambos lados de la TF-5 consistente en:
  - a) Sobre la estructura viaria existente se configura un anillo de cierta importancia que discurre a ambos lados de la TF-5 que conecta con glorietas importantes con los restantes ejes viarios estructurantes. El tráfico en el anillo tendrá carácter interno al núcleo de Los Rodeos con conexiones con el de Guamasa a través de glorietas que conectarán a su vez con el viario insular e intermunicipal.
  - b) Conectar el viario incompleto entre la carretera general del norte TF-235 y la calle Alfredo Hernández.
  - c) Resolver los fondos de saco introduciendo nuevo viario que atraviese las suertes y conecte las calles perpendiculares al sentido de estas.
  - d) Mejoras en los nudos con glorietas de distribución de tráfico. Esta estructura no entorpece en el desarrollo de la vía planteada por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife puesto que su desarrollo es independiente y se tratará en la Aprobación inicial del documento.
  - e) Aumentar la sección útil de los viarios con disminución de carriles o mediante restricción del tráfico.

# ESTRUCTURA VIARIA LOS RODEFOS



ALTERNATIVA I

# ESTRUCTURA VIARIA LOS RODFOS



ALTERNATIVA 2



#### B6.1.4. Valoración de las alternativas sobre la estructura viaria

*Alternativa Cero*

1. La alternativa cero en términos estrictos (mantener la situación actual) no es compatible con los objetivos de ordenación, ya que implicaría renunciar a mejorar los problemas de tráfico y estructura viaria señalados en el diagnóstico urbanístico; la primera alternativa es la más cercana a la cero, toda vez que se limita a intervenciones sobre la carretera actual. A efectos de la evaluación ambiental se toma como referencia la situación actual.

*Valoraciones genéricas*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambiental: La alternativa 1 es la alternativa que menos efecto plantea sobre el territorio, mantiene prácticamente en su totalidad la situación actual, mejorando los problemas de viario existentes y generando una mayor calidad paisajística. Las alternativas dos y tres plantean mayores efectos de manera general, tanto negativos como positivos. Las soluciones planteadas afectan negativamente a los usos del suelo dado que su vocación no es la que se plantea en las diferentes propuestas, en cuanto a los ruidos los efectos también son negativos aunque de poca intensidad.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
PAISAJE	1	1	1
USOS DEL SUELO	0	-1	-1
BIODIVERSIDAD	0	0	0
RUIDO	0	-1	-1
AGUA	0	0	0
EMISIONES	0	1	1
RESIDUOS	0	0	0
RIESGOS	0	0	0
ENERGIA	0	1	1

- b) Económicos. La disminución efectiva del tráfico de acceso a residencia y comarcal a través de la carretera general del norte TF-235 supondrá, posibilitando la implantación de nuevas dotaciones, equipamientos, espacios libres, y la aparición de actividades.
- b) Ordenación Global: En la alternativa uno la incorporación del nuevo viario solucionará puntualmente problemas concretos de conectividad y tráfico, y mejorando los problemas de movilidad en los cruces. El nuevo viario tendrá escasa influencia como generador de trama urbana limitándose a remediar parcialmente los problemas del trazado de éste sobre antiguas servidumbres agrícolas. Se trata de resolver los problemas de movilidad completando los viarios y mejorando los cruces. En cuanto a la alternativa dos la incorporación los refuerzos transversales cosiendo la actual estructura viaria en peine solucionará problemas de conectividad y tráfico, mejorando los problemas de movilidad en los cruces. El nuevo viario podrá estructurar el núcleo y generar trama urbana. Y por último en la alternativa tres la configuración de un anillo con sección de viario suficiente solucionará problemas de conectividad y tráfico a nivel tanto interno como de conexión con los ámbitos municipales más próximos. Supondrá una disminución efectiva del tráfico de acceso a residencia y comarcal a través de la carretera general del norte TF-235. Este anillo funcionará como eje vertebrador del núcleo posibilitando la implantación de nuevas dotaciones, equipamientos, espacios libres, y la aparición de actividades, y de un posible centro de barrio.

## B6.2. EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DEL NÚCLEO URBANO DE LOS RODEOS

- Descripción del ámbito temático* 1. El núcleo de Los Rodeos se ubica en una zona llana de uso agrícola tradicional (el cultivo principal son los cereales). La estructura de la propiedad ha condicionado enormemente los desarrollos urbanísticos, por lo que la edificación se dispone siguiendo los caminos a lo largo de las suertes. Esta dinámica más o menos espontánea de crecimiento ha conllevado la falta de un nodo central, así como que las relaciones espaciales entre las distintas partes del núcleo sean prácticamente inexistentes; no hay un verdadero núcleo urbano, sólo caminos edificados en sus bordes. Ante esta situación, el objeto de este ámbito temático es plantear distintas alternativas de delimitación y consiguiente articulación urbanística del futuro núcleo urbano.
- Diagnóstico* 2. Los problemas detectados en Los Rodeos se pueden sintetizar en que el espacio está ocupado de manera ineficaz, ya que la ocupación lineal de los caminos dificulta la oferta de servicios, equipamientos y en general todo tipo de nodos de centralidad. Esto aumenta los gastos en cuanto a los desarrollos urbanos lo que determina que otros espacios sean más interesantes para el asentamiento de la población. Hay problemas por tanto, de conectividad de las diferentes partes del núcleo, de borde en la transición entre el espacio edificado y el suelo agrícola, y en general de ausencia de trama urbana estructurada y ordenada. La ocupación ineficaz y des-coordinada ha dado lugar a un núcleo urbano incompleto y disperso con bolsas de suelo urbano vacías y agrícolas, y fuertemente condicionado por la estructura de la propiedad en suertes.
- Objetivos generales* 3. El objetivo principal es compatibilizar la preservación del suelo agrario con la mejor articulación posible del núcleo. Por ello, las actuaciones de crecimiento deben ir encaminadas a compactar los espacios de mayor densidad e irregularidad para así poder tejer una trama urbana que aporte funcionalidad y jerarquía a los usos urbanísticos. La propuesta de extensión determina los espacios interiores y las áreas de ampliación que podrían formar parte de la trama urbana para así conseguir desarrollar los objetivos establecidos. Con esto se pretenden aumentar los servicios y equipamientos ofrecidos a la población local en particular y en general mejorar la calidad de vida de los mismos.
- Criterios de ordenación* 4. En base a los objetivos anteriores se plantean dos criterios básicos para afrontar este tema propositivo:
- Plantear el crecimiento desde la autopista hacia el sur mediante la incorporación de piezas vacantes con la finalidad de posibilitar la aparición de una trama que articule el núcleo urbano (vialios transversales a las suertes) y la creación de espacios dotacionales y de centralidad.
  - Plantear ordenaciones restrictivas sobre las suertes ocupadas que queden al exterior del nuevo núcleo compacto (determinaciones de ordenación pormenorizada para consolidar lo existente sin ampliación de nuevos suelos).
- Alternativas* 5. Las distintas alternativas se han propuesto incrementando de forma gradual la superficie de terrenos a incorporar al núcleo urbano. Así, la primera se limita al reconocimiento de los suelos ya afectados por el proceso edificatorio (con suficiente grado de concentración), mientras que las dos siguientes van incorporando los espacios vacantes entre las suertes hasta, en la segunda, llegar al camino Alfredo Hernández, que se ha asumido como el límite máximo para el crecimiento del núcleo. Las alternativas pretenden explorar los diferentes modelos de crecimiento y delimitación del núcleo urbano de Los Rodeos, siempre que sean coherentes en sí mismas y den soporte a una estructura lógica de ordenación del núcleo. La distinción entre áreas interiores permitirán ordenar las alternativas resultantes en diferentes fases y opciones de ocupación en superficie; la ocupación de las piezas interiores debe estar directamente relacionado con las alternativas de la propuesta de la estructura viaria. En todas las alternativas se contempla diferenciadamente un ámbito de uso industrial (polígono agropecuario comarcal) que, en términos estrictos, no formaría parte del núcleo residencial.
- Determinaciones urbanísticas* 6. Cualquiera de las alternativas planteadas se concretará en la siguiente etapa de redacción del Plan General mediante las siguientes determinaciones:
- Clasificación y categorización de suelo.
  - La definición completa desde el Plan General de las determinaciones de ordenación, muy especialmente las de conformación de la trama viaria, calificación de usos dotacionales y regulación de las condiciones de edificación.
  - La incorporación de los mecanismos de gestión más convenientes para garantizar la ejecución en el marco de las condiciones del Plan de las distintas piezas vacantes que hayan de formar parte del núcleo urbano.

### **B6.2.1. Alternativa 1: Reconocimiento de los espacios urbanizados**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 1 establece los límites urbanos mediante el estricto reconocimiento de la realidad edificada existente. Dicho reconocimiento tendrá en cuenta el modelo existente en suertes con viviendas unifamiliares, readaptando los límites previstos por el actual PGO que según los casos supondrá una expansión o una reducción de los límites actuales, y como resultado podría darse una reducción de la superficie urbana global del núcleo. Se llevan a cabo mejoras puntuales para resolver los problemas funcionales del núcleo, completándolo mediante la ocupación de solares en suertes consolidadas, y de pequeñas áreas interiores. Esta alternativa es la que más respeta los espacios colindantes de gran valor agrícola, por tanto es la que menor espacio para desarrollo urbanístico permite, lo que a su vez repercutirá en menores oportunidades de establecer soluciones a los problemas encontrados en el núcleo.

### **B6.2.2. Alternativa 2: Extensión hacia los espacios vacantes al Norte A**

#### *Descripción y contenido*

1. En la alternativa 2 se establece una zona vacante al norte del núcleo cercana a la autopista para extender el espacio urbano. Esto permitiría solucionar los problemas de esta parte del núcleo. A su vez la superficie de extensión no es muy grande por lo que los terrenos agrícolas del entorno mantendrían una superficie considerable. Con esta alternativa se pretende crear una trama urbana compacta en los ámbitos más consolidados y más cercanos a la autopista TF-5 incorporando aquellos suelos que por su situación fuesen susceptibles de formar parte de la trama urbana. Este crecimiento del núcleo tiene por objeto la colmatación de la trama urbana dotándola de espacios libres, dotaciones y equipamientos, tratando de generar un centro de barrio que estructure su funcionamiento. Esta opción está relacionada con las alternativas de la propuesta de la estructura viaria

### **B6.2.3. Alternativa 3: Extensión hacia los espacios vacantes al Norte B**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 3 es la de máxima extensión espacial de las opciones planteadas, aunque no ocupa todo el espacio posible disponible. Se plantea la incorporación nuevas áreas de expansión hasta las inmediaciones de la calle Alfredo Hernández a los ámbitos más consolidados y más cercanos a la autopista TF-5 para crear una trama urbana compacta incorporando aquellos suelos que por su situación fuesen susceptibles de formar parte de dicha trama urbana. Este crecimiento del núcleo tiene por objeto la colmatación de estas áreas dotándolas de espacios libres, dotaciones y equipamientos, tratando de generar un centro de barrio que estructure su funcionamiento. Esta opción está relacionada con las alternativas de la propuesta de la estructura viaria

# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS RODEOS



ALTERNATIVA |

RECONOCIMIENTO DE LOS ESPACIOS URBANIZADOS

# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS RODEOS



ALTERNATIVA

2

EXTENSIÓN HACIA LOS ESPACIOS VACANTES AL NORTE A

# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS RODEOS



ALTERNATIVA

3

EXTENSIÓN HACIA LOS ESPACIOS VACANTES AL NORTE B

#### B6.2.4. Valoración de las alternativas de ordenación de extensión y delimitación del núcleo de Los Rodeos

*Alternativa Cero*

1. La alternativa cero es sensiblemente similar a la primera de este ámbito temático y, por tanto, es la que se toma como referencia a efectos de la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: El núcleo de Los Rodeos se caracteriza porque la mayoría de los espacios de ampliación del núcleo están en cultivo actualmente y los espacios abandonados prácticamente son inexistentes. A pesar de ello las alternativas propuestas no generan efectos negativos sobre el ámbito de hecho en la alternativa dos y tres los efectos producidos por las alternativas mejorarían notablemente elementos ambientales tales como el paisaje los usos del suelo, los residuos y finalmente la energía.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
PAISAJE	0	1	1
USOS DEL SUELO	0	1	0
BIODIVERSIDAD	0	0	0
RUIDO	0	0	0
AGUA	0	0	0
EMISIONES	0	0	0
RESIDUOS	0	1	1
RIESGOS	0	0	0
ENERGIA	0	1	1

- b) Costes: El desarrollo de la urbanización será llevado a cabo por la iniciativa privada y los costes son los normales de esta actividad. A medida que se aumenta la densidad edificatoria disminuyen los costes relativos y cuanto más espacio se dedica a ampliar el núcleo mayores serán los beneficios. De menor a mayor coste las alternativas se organizan de la siguiente manera, primero la alternativa 3 que es la más rentable, luego la 2 y por último la más costosa sería la alternativa 1. Esta gradación en términos de costes de ejecución se ve reforzada si consideramos los de mantenimiento, destacando el mayor coste relativo de la alternativa 1 (en cuanto a prestación de servicios urbanos, por ejemplo) debido a la falta de articulación urbanística de la situación actual.
- c) Complejidad: Como han de participar varios agentes privados para llevar a la práctica esta iniciativa, se considera que la complejidad es media y más o menos homogénea en todas las alternativas.
- d) Jurídico-competenciales: Todas las alternativas de ordenación planteadas forman parte de las competencias propias del Plan General sin que ninguna implique consecuencias especiales de naturaleza jurídica o competencial.
- e) Sociales: El cambio de uso de las zonas de cultivo puestas en juego en la ampliación del núcleo genera conflictividad. Por lo que los nuevos desarrollos urbanos deben adaptarse al medio con espacios libres y ajardinados generosos. La mejora de equipamientos y dotaciones en los barrios junto con la mejora de la conectividad de los mismos permite que los espacios de ampliación del núcleo den lugar a una mejora de las condiciones sociales, lo que contrarresta la conflictividad generada por el cambio de uso de agrícola a urbano. En general, cuanto mayor espacio se amplíe mayor será la conflictividad inicial, pero mayores serán los equipamientos, dotaciones y viviendas protegidas ofertadas, siempre dentro de los límites establecidos por los condicionantes de la huella sonora del aeropuerto.
- f) Económicos: El crecimiento del núcleo implica un aumento de la población residente y una reforzamiento de las actividades económicas relacionadas los desarrollos residenciales principalmente. La nueva población tendrá necesidades de consumo que darán lugar al desarrollo de espacios económicos comerciales. Todas las alternativas suponen similares efectos en cuanto al desarrollo económico del núcleo, ya que las propuestas son principalmente residenciales. Aunque a mayor superficie de ampliación se supone una mayor cantidad de población en el núcleo, lo que conllevará el aumento de las actividades económicas.

### B6.3. ORDENACIÓN MORFOTIPOLOGICA:

- Descripción del ámbito temático* 1. El propósito de este tema es plantear las distintas alternativas "teóricas" de ordenación morfotipológica (trama urbana y tipos edificatorios) para los suelos vacantes que se propongan incorporar al núcleo o la mejora de lo existente de forma didáctica. El carácter residencial predominante en Los Rodeos, la baja densidad predominante en el núcleo y su fuerte vocación de barrio residencial tranquilo hacen necesario definir los diferentes modelos de edificación que conforman la imagen y el carácter del barrio.
- Diagnóstico* 2. Los Rodeos se presenta como un barrio periférico de la zona centro de la ciudad donde la facilidad de acceso al viario interurbano ha marcado a este núcleo como zona residencial tranquila y accesible si bien carente de equipamientos y servicios públicos. Este núcleo posee características similares a Guamasa en cuanto al parque de viviendas que es mayoritariamente unifamiliar aislada en buen estado, con promociones de adosados/pareados con continuidad visual. La vivienda en bloque es de reciente construcción y están concentradas en las áreas con mayor actividad económica formando un embrión de mayor densidad. La aparición de actividades económicas debidas a su situación estratégica de paso y cercanía con el aeropuerto ha generado una inadecuación de la tipología residencial mayoritaria existente incapaz para soportar otros usos distintos del residencial. La aparición de promociones de adosados con un ancho mínimo de fachada y garaje en planta baja ha desvirtuado el carácter peatonal de la acera adaptándola para el acceso rodado a la vivienda, transformándose ésta en una sucesión de acuerdos para alcanzar la cota de la calzada.
- Objetivos generales* 3. El análisis de los posibles modelos de barrio residencial tiene de dos objetivos básicos:
- a) Mantener y potenciar los valores propios de Los Rodeo como zona residencial tranquila y accesible.
  - b) Dar soluciones tipológicas no agresivas capaces de soportar actividades no residenciales que entren en conflicto con el carácter del barrio.
  - c) Recuperar el viario como espacio público de para el uso no sólo de vehículos sino también de los peatones.
- Criterios de ordenación* 4. Para todas las alternativas de ordenación morfotipológica se establece como criterios general el mantenimiento del carácter de la edificación en baja densidad con previsión de mayores densidades mediante un posible desarrollo en altura, evitando el consumo exhaustivo del suelo. Condicionar la aparición de promociones de adosados a que el garaje sea colectivo, y se sitúe en sótano o semisótano con objeto de que el tráfico de acceso a vivienda no interrumpa o interfiera los espacios destinados a peatones o bicicletas.
- Alternativas planteadas* 5. Las diferentes alternativas que exploran los diferentes modelos de edificación que conforman la imagen y el carácter del barrio ofrecen diferentes disposiciones tipológicas dentro del esquema de organización básico de un barrio residencial en baja densidad. Las alternativas B6.3.2 y B6.3.1 ofrecen soluciones volumétricas diferentes capaces absorber usos diferentes del residencial o aumentar la densidad de este, solucionando los problemas detectados en el diagnóstico y sin que esto afecte significativamente a la imagen del barrio. La alternativa B6.3.1 resuelve algunos de los problemas derivados de un aumento en la densidad del uso residencial pero resulta más limitada en cuanto a la compatibilidad de usos que no sean residenciales. Todas las alternativas tratan de recuperar y cualificar el viario de un barrio como espacio público y que este no sea de uso exclusivo de vehículos. Debido a las semejanzas en la estructura morfotipológica, las alternativas planteadas en Los Rodeos son las mismas que en Guamasa.
- Determinaciones urbanísticas* 6. Cualquiera de las alternativas planteadas en este tema se concretará mediante las determinaciones urbanísticas propias para la ordenación morfotipológica en la ordenación pormenorizada y normativa tipológicas y de usos, propias de las competencias urbanísticas del Plan General.

### **B6.3.1. Alternativa 1**

#### *Descripción de la alternativa*

1. Se conforma un barrio residencial, con tipologías de edificación unifamiliar aislada y unifamiliar en adosados, similares a las del entorno. Dichas tipologías, para conformar la estructura común de un barrio residencial, se disponen en calles residenciales de tráfico restringido para residentes (semipeatonales) y garajes en planta baja; en calles de reparto y vías de tráfico interno del barrio, pueden aparecer promociones de adosados, condicionando su aparición a que el garaje sea colectivo, y se sitúe en sótano o semisótano con objeto de que el tráfico de acceso a vivienda no interrumpa o interfiera los espacios destinados a peatones o bicicletas.

### **B6.3.2. Alternativa 2**

#### *Descripción de la alternativa*

1. Se trataría de conformar un barrio residencial, con tipologías de edificación unifamiliar aislada similar a la alternativa 1, pero en este caso la combinación sería con tipologías de vivienda colectiva en bloque abierto. Las viviendas unifamiliares se situarían con frente a calles residenciales de tráfico restringido, mientras que las edificaciones de mayor dimensión (bloques) se dispondrían con acceso a las vías de mayor jerarquía en el barrio; en sus plantas bajas podrían albergar usos comerciales.

### **B6.3.3. Alternativa 3**

#### *Descripción de la alternativa*

1. En la presente se añade a la alternativa anterior (unifamiliares y bloque abierto), la tipología de edificaciones de vivienda unifamiliar adosada conformando manzanas cerradas con jardín o patio interior y garaje colectivo en planta sótano o semisótano; se trata de dignificar y complementar el modelo tradicional de las promociones de adosados, aportando espacios comunitarios de dimensiones suficientes para contar con equipamientos y servicios para el conjunto. Las viviendas unifamiliares se situarían con frente a calles residenciales de tráfico restringido, mientras que las edificaciones de mayor dimensión (manzanas unifamiliares y/o bloques colectivos) se dispondrían con acceso a las vías de mayor jerarquía en el barrio; en sus plantas bajas podrían albergar usos comerciales.

#### B6.3.4. Valoración de las alternativas sobre ordenación morfotipológica de Los Rodeos

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide con la alternativa 1, ya que ésta implica no modificar la morfotipología existente. La primera alternativa es también la alternativa de referencia a efectos de la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambiental: Teniendo en cuenta que las propuestas tratan de mejorar los problemas encontrados y enumerados en el diagnóstico, las alternativas propuestas para Los Rodeos principalmente la dos y la tres no afectan negativamente a ninguno de los elementos ambientales, sino que por el contrario mejoran significativamente la situación. La diversificación de las tipológicas edificatorias y el tejido urbano planteado para las dos últimas alternativas hacen que los elementos ambientales tales como el agua, los residuos y la energía afecten al medio mejorando la calidad ambiental y el paisaje urbano resultado de esta intervención. Esta mejoría es derivada a su vez de la percepción que se tiene del viario como espacio público revalorizado como lugar de reunión.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
PAISAJE	0	0	0
USOS DEL SUELO	0	0	0
BIODIVERSIDAD	0	0	0
RUIDO	0	0	0
AGUA	0	1	2
EMISIONES	0	0	0
RESIDUOS	0	0	1
RIESGOS	0	0	0
ENERGIA	0	1	2

- b) Sociales: La introducción de fragmentos de barrio residencial completos puede inducir a un cambio en la percepción del viario como lugar público de reunión vecinal que contribuya a la mejora de las relaciones sociales, y al mantenimiento y conservación de éste.
- c) Económicos: El desarrollo de nuevas actividades económicas y servicios de barrio es posible al disponer no sólo de espacios adecuados dentro de las tipologías edificatorias de bloque abierto, sino que también estos se localizan dando frente a viarios con sección suficiente para absorber los flujos de tráfico que generan.
- d) Ordenación Global: En términos globales aparición de fragmentos de barrio residencial completos de buena calidad ambiental y urbanística puede generar un aumento de la demanda interna de estos, facilitando la regeneración del tejido urbano existente. Se mantiene el carácter de barrio residencial en baja densidad y se aumenta la capacidad en número de viviendas sin aumentar significativamente su volumetría

## B6.4. MARGENES DE LA TF-5

- Descripción del ámbito temático*
1. En coherencia con el Plan Territorial Especial del Sistema Viario del Área Metropolitana, en este Avance se asume que el tramo de la TF-5 entre Guamasa y Guajara dejará de formar parte del corredor insular y habrá de procederse a la reconversión de la actual autopista. Dicha reconversión implica que los terrenos situados a sus márgenes adquieren un importante valor, tanto desde la óptica de la imagen urbana como de su capacidad para acoger usos generadores de centralidad. Se ha entendido que la reflexión sobre los posibles modelos de conformación volumétrica en este importante espacio lineal debe ser objeto del Avance. Si bien este tema se plantea dentro del capítulo dedicado al núcleo de Los Rodeos (y las ilustraciones se han referenciado sobre este ámbito territorial), hay que entender que las alternativas presentadas son generalizables a toda la franja de la TF-5 que ha de ser objeto de reconversión y, por lo tanto, también deben considerarse en los núcleos de Guamasa, Coromoto, La Vega lagunera y Zona Centro. De otra parte, estas alternativas deben entenderse como modelos "teóricos" que, al aplicarse en tramos concretos, habrán de ajustarse a las peculiaridades y condicionantes morfotipológicos de cada territorio.
- Diagnóstico*
2. Los principales puntos del diagnóstico son:
    - a) La TF-5 como arteria insular, ha sido absorbida por el crecimiento de la ciudad, creando una fuerte barrera de conexión entre las tramas de los barrios afectados, es un gran eje central de los núcleos por los que discurre, pero sin conectividad con sus bordes.
    - b) No existe una fachada a ella, son bordes residuales a una vía rodada muy agresiva ambientalmente, en las que las edificaciones han volcado sus traseras, protegiéndose.
    - c) Su reconversión liberará suelos que actualmente son espacios de retranqueo de la vía o espacios intersticiales que dejó en su trazado, así como las vías auxiliares de salida o incorporación.
- Objetivos generales*
3. Todas las alternativas propuestas tienen por objetivo la mejora del espacio urbano. Para ello es importante el dotar la ciudad de unos espacios libres en buenas condiciones de uso, unas fachadas que acoten el espacio físico y delimiten esos espacios libres, generen referencias visuales, y alberguen unos usos que den vida y actividad al entorno, contribuyendo significativamente al desarrollo socioeconómico del núcleo.
- Criterios de ordenación*
4. Son los siguientes:
    - a) Renovar la fachada urbana y sus tipologías, con ordenación cualificadora de piezas de relleno intersticial de la trama adyacente o terminación de áreas incompletas limítrofes.
    - b) Vertebración de barrios y conexión o accesibilidad de sus tramas urbanas a ambos lados, mejorando la accesibilidad, la movilidad, y la continuidad en los usos y actividades.
    - c) Reequipamiento y obtención adicional de piezas singulares o estratégicas para usos públicos.
    - d) Recuperar el espacio de dominio público de afecciones para usos lucrativos y espacios libres públicos ajardinados.
    - e) Suprimir el efecto barrera que supone la TF-5, dándole un carácter de avenida urbana o bulevar.
- Alternativas*
5. Las alternativas, siendo excluyentes entre sí, son compatibles por tramos e incluso siendo aplicables dos alternativas distintas a los dos lados de la vía, en el mismo tramo. Es recomendable que se vayan adaptando las distintas alternativas a la mejor ubicación a lo largo de toda la TF-5 reconvertida, estudiando en cada caso la densidad, morfología, trama y tipologías existentes a ambos lados, para ver cual se adapta mejor a cada necesidad y al cumplimiento de los criterios y objetivos, tanto generales, como particulares.
- Determinaciones urbanísticas*
6. Cualquiera de las alternativas planteadas en este tema requiere, para su materialización, la delimitación de ámbitos específicos de ejecución en los que se defina detalladamente la ordenación pormenorizada.

### **B6.4.1. Alternativa 1: Industria escaparate**

#### *Descripción y contenido*

1. Una vez definido el carácter urbano de la vía y su sección tipo común a las 4 alternativas, esta alternativa se basa en la formalización de una fachada que conforme el espacio situando a sus lados edificaciones nuevas que cierren y tapen lo de atrás, pero cohesionando sus tramas. En algún tramo debajo de la nueva avenida se podrán colocar aparcamientos públicos. Se propone situar edificaciones de industria-escaparate, producto necesitado y demandado por el mercado y que no está siendo atendido. La volumetría se divide en dos partes: un edificio principal de mayor altura dando a la vía principal, con un uso comercial en planta baja y terciario para el resto de las plantas. Un segundo volumen de menor altura adosado o separado del anterior, con usos industriales, de almacenaje o terciarios. Las circulaciones peatonales van a lo largo del viario principal, con aceras generosas y parterres ajardinados de separación con el tráfico rodado. Los accesos rodados serán por viarios laterales simétricos, lo que permite transversales al boulevard, alternado una de tráfico rodado y distribución con otra transversal no motorizada (en este caso el comercial debe hacer esquina, y cuidar el diseño de su lateral). Los aparcamientos se ubicarán en las traseras o laterales de las parcelas resultantes. Si la ubicación concreta de esta alternativa conceptual no permite el fondo suficiente, se colocará solo el edificio fachada al boulevard.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Renovación de los barrios por los que discurre, conexiando y mejorando sus tramas, así como potenciando el tráfico no motorizado.
  - b) Dotar de unas fachadas dignas con edificios acordes a los criterios de calidad y sostenibilidad vigentes, mejora de la imagen de la ciudad.
  - c) Situar usos urbanos demandados que proporcionen actividad, economía y desarrollo al barrio, buscando la cohesión.
  - d) Incrementar los equipamientos y dotaciones necesarios para el servicio de los usuarios actuales y futuros.

### **B6.4.2. Alternativa 2: Vía urbana**

#### *Descripción y contenido*

1. Ésta alternativa se basa en la formalización de una fachada que de continuidad al espacio y cohesionese la trama urbana. En algún tramo debajo de la vía se podrán colocar aparcamientos públicos. Se propone situar edificaciones vinculadas a cualquier uso principal urbano, ya sean residenciales, terciarias, hoteleras, comerciales, salud, etc., dentro de los límites de la huella sonora del aeropuerto. La volumetría se basa en un edificio principal único situado a lo largo del boulevard. Como orden de magnitudes, la longitud no excederá de 80 m. y su fondo dependerá del uso al que se destine, entre 12 y 18 metros. Se propone que las dos primeras plantas tengan mayor altura y profundidad, como espacios flexibles para albergar actividades económicas, por ejemplo uso comercial/ terciario. El resto de las plantas contendrán el uso principal. Las circulaciones peatonales van a lo largo del viario principal, con aceras generosas dando a los locales comerciales y parterres ajardinados de separación con el tráfico rodado. Los accesos rodados serán por viarios laterales simétricos, lo que permite transversales al boulevard, alternado una de tráfico rodado y distribución con otra transversal no motorizada. Los aparcamientos privados se ubicarán subterráneos en la parcela resultante. VARIANTE: Ocasionalmente y cuando la situación lo permita, la fila de edificios se podrá abrir hacia los lados, para crear un espacio público de plaza ajardinada con actividades comerciales, de restauración, espacios deportivos, de ocio y de recreo. Para la orientación y configuración de la plaza se utilizarán parámetros bioclimáticos, como soleamiento, corrientes de aire, etc. Estas plazas son los lugares adecuados para situar equipamientos y dotaciones de barrio, sean en edificios independientes, o en los bajos de otros.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Renovación de los barrios por los que discurre, conexiando y mejorando sus tramas, así como potenciando el tráfico no motorizado.
  - b) Dotar de unas fachadas dignas con edificios acordes a los criterios de calidad y sostenibilidad vigentes, mejora paisajística.
  - c) Situar usos urbanos demandados que proporcionen actividad, economía y desarrollo al barrio, buscando la cohesión.
  - d) Incrementar los equipamientos y dotaciones necesarios para el servicio de los usuarios actuales y futuros.

# GUAMASA RECONVERSIÓN TF-5

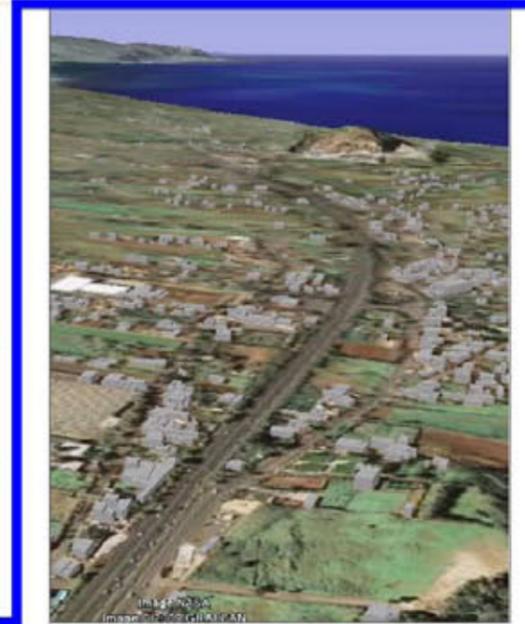
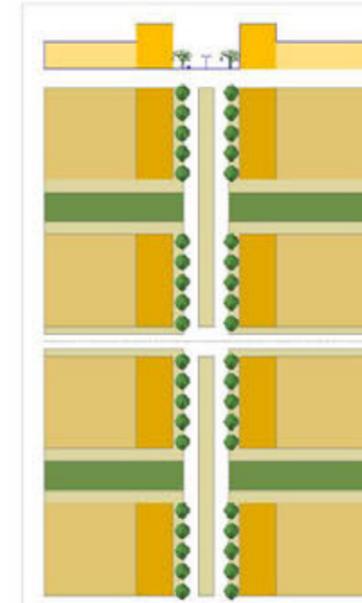


Situación en el núcleo



1º Hilera de torres  
Residenciales, Comerciales,  
terciaria, hoteleras, salud

2º Bloques menores  
usos urbanos



INDUSTRIA ESCAPARATE

alternativa 1

# GUAMASA RECONVERSIÓN TF-5

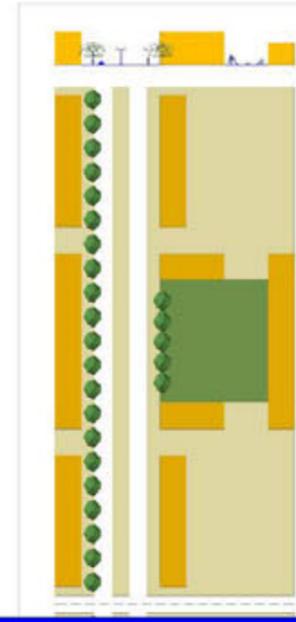


Situación en el núcleo



1º Hilera de torres  
Residenciales, Comerciales,  
terciaria, hoteleras, salud

2º Bloques menores  
usos urbanos



VIA URBANA

alternativa 2

### **B6.4.3. Alternativa 3: Hilera de torres**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 3 se basa en la formalización de una fachada digna que conforme el espacio situando a sus lados dos niveles de edificaciones nuevas que cierren y tapen lo de atrás, pero cohesionando sus tramas. En algún tramo debajo de la Vía se podrán colocar aparcamientos públicos.
  - a) Un primer plano formado por una hilera de torres dando frente al boulevard, dejando espacios libres entre ellas formando plazas abiertas. La separación entre ellas orientativamente será de unos 30 m. y formar cuadrados de 20m de lado con una proporción en altura de 2:1 o 2,5:1.
  - b) Una segunda línea de edificación como telón de fondo con amplias visuales hacia y desde el boulevard, pero con menos ruido y contaminación de los vehículos. La altura de estos bloques será menor, enlazando mejor con las edificaciones ya existentes. El uso de esta segunda línea de bloques sería predominantemente residencial, con los límites de la huella sonora del aeropuerto, excepto en las plantas bajas. Cuando la situación lo permita, esta alternativa admite, como variante, que la segunda fila de edificios se organice como una manzana semicerrada de bloques paralelos u otra alternativa edificatoria, formando un amplio patio interior.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Renovación de los barrios por los que discurre, conexiando sus tramas a la vez que se mejora el carácter de las mismas; potenciar el tráfico no motorizado separándolo del motorizado mediante edificaciones y zonas verdes. Los accesos rodados serán por viarios laterales simétricos por cada agrupación de dos torres, lo que permite transversales al boulevard, alternado una de tráfico rodado con otra transversal no motorizada.
  - b) Dotar de unas fachadas dignas con edificios acordes a los criterios de calidad y sostenibilidad vigentes, mejora de la imagen de la ciudad.
  - c) Situar usos urbanos demandados que proporcionen actividad, economía y desarrollo al barrio, buscando la cohesión. Se propone que las dos primeras plantas contengan espacios flexibles para albergar actividades económicas, por ejemplo uso comercial/terciario. El resto de las plantas contendrán el uso principal, residencial, terciario, hotelero, comercial, salud, etc.
  - d) Incrementar los equipamientos y dotaciones necesarios para el servicio de los usuarios actuales y futuros, siempre apoyados sobre los espacios libres ajardinados, que contendrán actividades comerciales, de restauración, espacios deportivos, de ocio y de recreo.
  - e) Para el diseño, orientación y configuración de las edificaciones y sus patios se utilizarán parámetros bioclimáticos, como el soleamiento, las corrientes de aire dominantes, ahorro energético, etc., para buscar el mayor confort dentro y fuera de ellas.

### **B6.4.4. Alternativa 4: Vía Parque**

#### *Descripción y contenido*

1. Esta alternativa se basa en la creación de un gran parque lineal a los lados de la TF-5, formalizando una fachada verde a sus lados, pero cohesionando sus tramas. En éste parque lineal se situarían actividades comerciales, de restauración, espacios deportivos, de ocio y de recreo. Cerrando éste parque aparece una línea de edificación como telón de fondo con amplias visuales hacia el parque. La edificación pueden ser en bloque abierto o formando manzanas con amplio patio interior. El uso de estos bloques sería residencial, terciario, hotelero, comercial, salud, etc., respetando los límites de usos de la huella sonora del aeropuerto.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Renovación de los barrios por los que discurre, conexiando sus tramas a la vez que se mejora el carácter de las mismas; potenciar el tráfico no motorizado separándolo del motorizado mediante edificaciones y zonas verdes.
  - b) Creación de un gran parque verde central de distribución.
  - c) Situar usos urbanos demandados que proporcionen actividad, economía y desarrollo al barrio, buscando la cohesión.
  - d) Incrementar los equipamientos y dotaciones necesarios para el servicio de los usuarios actuales y futuros, siempre apoyados sobre los espacios libres ajardinados, que contendrán actividades comerciales, de restauración, espacios deportivos, de ocio y de recreo.
  - e) Para el diseño, orientación y configuración de las edificaciones y sus patios se utilizarán parámetros bioclimáticos, como el soleamiento, las corrientes de aire dominantes, etc., para buscar el mayor confort dentro y fuera de ellas.



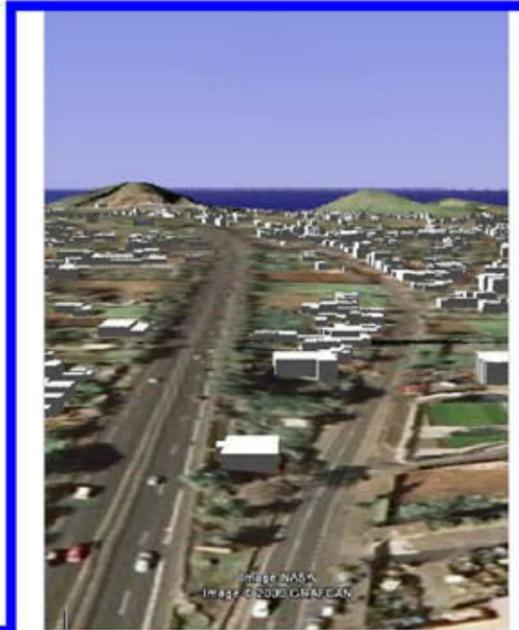
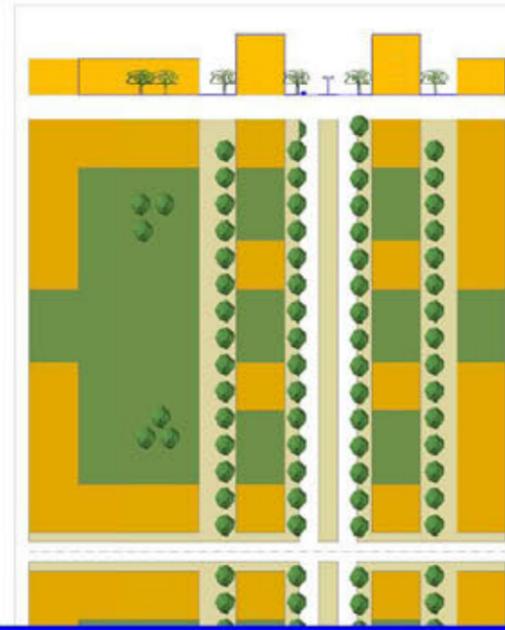
Situación en el núcleo



# GUAMASA RECONVERSIÓN TF-5

1º Hilera de torres  
Residenciales, Comerciales,  
terciaria, hoteleras, salud

2º Bloques menores  
usos urbanos



HILERA DE TORRES

alternativa 3

# GUAMASA RECONVERSIÓN TF-5

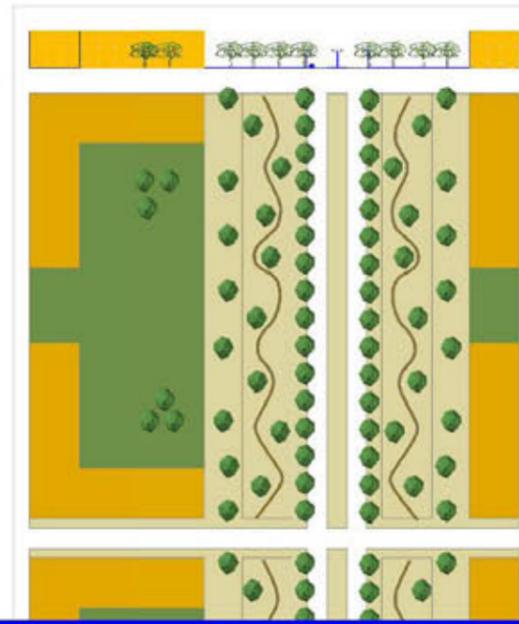


Situación en el núcleo



1ª Hilera de torres  
Residenciales, Comerciales,  
terciaria, hoteleras, salud

2ª Bloques menores  
usos urbanos



VIA PARQUE

alternativa 4

### B6.4.5. Valoración de las alternativas de los Márgenes de la TF-5

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero corresponde al mantenimiento de la ordenación del PGO existente, implica no urbanizar nuevos terrenos y, por tanto, la ordenación morfotipológica seguiría siendo la existente.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: La mayoría de los ámbitos son espacios ya transformados y abandonadas a los efectos de aprovechamiento agrícola, estando pendientes de gestión urbanística o consolidación de la edificación, en principio los efectos ambientales de su urbanización serían poco significativos; en todo caso, los impactos producidos son mayores cuanto más superficie se ocupe. Las cuatro alternativas tienen similares efectos de naturaleza ambiental, tanto positivos como negativos.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
PAISAJE	1	1	1	1
USOS DEL SUELO	0	0	0	0
BIODIVERSIDAD	0	0	0	1
RUIDO	0	1	1	1
AGUA	0	0	0	0
EMISIONES	1	1	1	1
RESIDUOS	0	0	0	0
RIESGOS	0	0	0	0
ENERGIA	1	1	1	1

- b) Costes: Los desarrollos urbanísticos serían compartidos entre la iniciativa privada y la pública con un coeficiente a determinar. Los costes previstos son los normales en los desarrollos inmobiliarios. Los costes de transformación se van reduciendo a medida que aumenta la densidad edificatoria, por tanto, a igualdad de densidad, cuanto más superficie se extienda el núcleo menos costes tendrá y más rentable será el desarrollo urbanístico. La alternativa 4 es la más costosa seguida de la 1 y la 2, siendo la 3 la de mayor rentabilidad económica.
- c) Complejidad: Como han de participar varios agentes privados y públicos para llevar a la práctica estas propuestas, se considera que la complejidad es alta en cualquiera de la 4 alternativas, especialmente en su gestión.
- d) Jurídico-competenciales: Todas las alternativas de ordenación planteadas forman parte de las competencias propias del Plan General, y además, también implica modificaciones del PTEOSVAM, y necesita de la implicación de otras administraciones para su ejecución.
- e) Sociales: Estas alternativas pueden generar cierta conflictividad por el cambio de uso y tipologías en las parcelas. Desde el punto de vista de los efectos sociales, se considera que las alternativas de mayor densidad son más positivas, en tanto posibilitan mayores dotaciones y espacios libres, por lo tanto, mejoras más significativas en la vida comunitaria, mejor calidad de vida en general. El impacto paisajístico es netamente mejor.
- f) Económicos: Los desarrollos inmobiliarios que implican las alternativas aumentarán la población existente por lo que la actividad terciaria y comercial del núcleo se verá acrecentada. La necesidad de ampliar la oferta comercial dada la creciente demanda, provocará un aumento del empleo. Todas las alternativas suponen similares efectos en cuanto al desarrollo económico del núcleo, aunque cuanto mayor sea el espacio dedicado a la densificación del núcleo mayor serán las demandas comerciales y de actividades económicas en general. Por tanto, la alternativa 3 es la que mejores efectos económicos tiene.