

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

E. MEMORIA DE ORDENACION PORMENORIZADA 2

E2. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE BAJAMAR

ÍNDICE

1. AUH-0201: NÁUTICO-----	3
1.1. Delimitación y descripción general-----	3
1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	4
1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	5
1.3.1. Ordenación Estructural-----	5
1.3.2. Trama urbana-----	6
1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	6
1.3.4. Condiciones de la edificación-----	7
1.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	8
1.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0201_1: zona Oeste AUH Náutico-----	9
2. AUH-0202: PORLIER-----	11
2.1. Delimitación y descripción general-----	11
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	12
2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	12
2.3.1. Ordenación Estructural-----	12
2.3.2. Trama urbana-----	13
2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos-----	14
2.3.4. Condiciones de la edificación-----	14
2.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	15
2.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0202_1: Porlier-----	16
3. AUH-0203: LAGUNAMAR-ACHIMENCEY-----	17
3.1. Delimitación y descripción general-----	17
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	18
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	18
3.3.1. Ordenación Estructural-----	18
3.3.2. Trama urbana-----	19
3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	20
3.3.4. Condiciones de la edificación-----	20
3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	21
3.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0203-001 Sur Lagunamar-----	22
4. AUH-0204: BAJAMAR CASCO-----	25
4.1. Delimitación y descripción general-----	25
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	26
4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	26
4.3.1. Ordenación Estructural-----	26

4.3.2. Trama urbana-----	28
4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	29
4.3.4. Condiciones de la edificación -----	29
4.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	30
4.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0204_1: zona Avenida del Sol-TF-13 -----	31
5. AUH-0205: MONTALMAR -----	34
4.1. Delimitación y descripción general-----	34
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	35
5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	36
5.3.1. Ordenación Estructural-----	36
5.3.2. Trama urbana-----	37
5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	37
5.3.4. Condiciones de la edificación -----	38
5.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	38
5.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0205_6: Camino Isogue -----	40
6. AUH-0206: VERNETTA. -----	42
6.1. Delimitación y descripción general-----	42
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	43
6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	43
6.3.1. Ordenación Estructural-----	43
6.3.2. Trama urbana-----	44
6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	44
6.3.4. Condiciones de la edificación -----	45
6.3.5. Condiciones de gestión urbanística:-----	46

1. AUH-0201: NÁUTICO

1.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Náutico (AUH-0201) se dispone en el extremo noreste municipal, en el núcleo de Bajamar y forma parte de las urbanizaciones que se estructuraron de manera independiente al núcleo originario Bajamar Casco. El AUH Náutico pertenece a las urbanizaciones que se desarrollaron durante la expansión turística de los años 60-70, pero actualmente continúa en desarrollo en torno al Club Náutico de Bajamar, por lo que coexisten tanto conjuntos residenciales como turísticos. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al este, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria en torno al Barranco Perdomo.
- b) Al sur, el eje territorial Bajamar-Punta del Hidalgo TF-13.
- c) Al oeste, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria en el límite con la Finca el Riego.
- d) Al norte, la ribera del mar y el Club Náutico de Bajamar.



Figura 1: Delimitación del AUH

Esta AUH forma parte del ámbito territorial de Bajamar-Punta del Hidalgo y está estructurada por el eje territorial TF-13. Se incluye dentro de las disposiciones normativas del PTOTT de aplicación sobre las denominadas “zonas turísticas” y queda delimitada dentro del PTOTT en dos zonas, una pertenece a la parte más occidental del AUH-0201: Náutico, área en desarrollo de ensanche de destino mixto, denominada AT Bajamar 13, y el resto corresponde al AT Bajamar 5, área colmatada de destino mixto, que pertenece a la parte consolidada del AUH-0201: Náutico, en la zona más oriental del AUH-0201: Bajamar Casco.

El eje estructurante que atraviesa esta “unidad territorial” conforma el área urbana y su trazado se define de oeste a este, desde Las Canteras hasta Punta del Hidalgo. El núcleo Náutico se extiende perpendicularmente a la TF-13, localizándose aguas abajo de la misma hasta la ribera del mar, donde se localiza el equipamiento privado Club Náutico de Bajamar.



Figura 2: Esquema de áreas turísticas AUH 0201_Náutico

1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de su situación en un territorio con fuertes limitaciones geográficas, tanto aguas arriba de la TF-13, limítrofe casi con el Parque Rural de Anaga, como aguas abajo, donde se localiza la Urbanización Náutico. Debido a esta condición geográfica y su fragmentación en el territorio la ocupación de la edificación se ha desarrollado a lo largo de una única vía urbana conformando una estructura lineal. La urbanización se ha incrementado desde los años 60 y 70, época de expansión turística, hasta la actualidad, sin una trama urbana que solucione los problemas de fragmentación del núcleo.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es mantener la compatibilidad de usos turísticos y residenciales (tal como lo expresa PTOTT), conservar la trama urbana consolidada existente y cumplir con que la compatibilidad de los usos residenciales esté limitada por una capacidad teórica turística mínima del 30% de la capacidad teórica total (expresamente definido en el Artículo 5.1.1.4 del PTOTT).

Respecto a la ordenación de la edificación, el objetivo es homogeneizar las edificaciones existentes adaptando las determinaciones al PTOTT y resolver mediante el nuevo ámbito de expansión del núcleo la integración de las tramas viarias con los tejidos urbanos colindantes ya consolidados, garantizando la continuidad del núcleo hacia el oeste. Este nuevo ámbito de gestión permite destinar la totalidad de la edificabilidad del sector a uso turístico, lo que genera una oportunidad económica en el núcleo aprovechando a su vez su inmejorable situación paisajística y el contacto con el mar.

1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

1.3.1. Ordenación Estructural

La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como lo hacía el PGO-2004, excepto la zona oeste en la que se localiza un ámbito categorizado como suelo urbanizable sectorizado ordenado con carácter de “área de ensanche” del núcleo. Esta propuesta de “área vacante de expansión”, localizada en el límite oeste del AUH, se recoge tanto en el PGO-2004 como en el Avance y se conserva en el presente Plan General apostando por una zona de desarrollo turístico para el núcleo Bajamar.

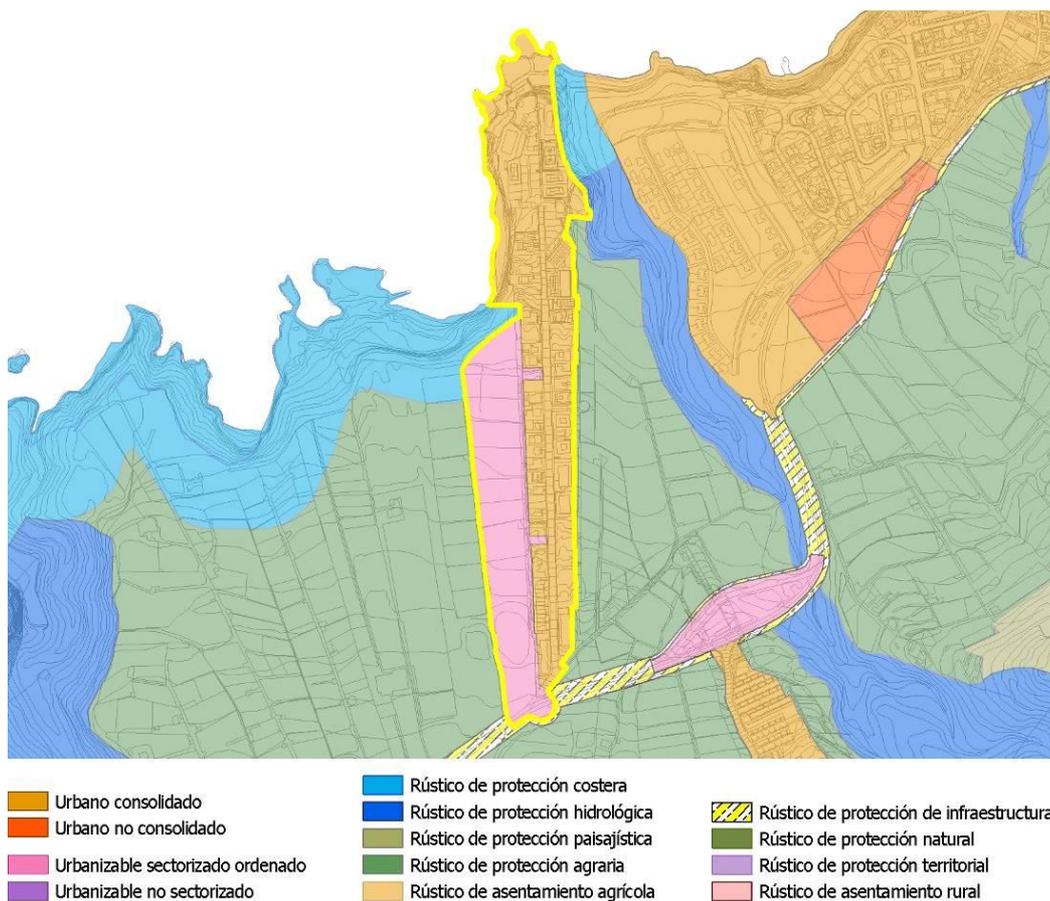


Figura 3: Categorización de suelo

Se define el siguiente viario estructurante:

- a) Carretera General Punta del Hidalgo TF-13, que recorre toda la “unidad territorial” Bajamar-Punta del Hidalgo con la consideración de viario territorial de nivel 1. En el PGO se interviene sobre este eje mediante el trazado de una nueva sección en el viario existente desde el AUH-0201: Náutico hasta el AUH-0206: Vernetta, incorporando algunas rotondas en los enlaces.
- b) En el interior del AUH la trama se ordena mediante el viario urbano de nivel 2, la Calle Club Náutico de Bajamar.

Se califican como elementos estructurantes el equipamiento privado Club Náutico, situado al borde de la costa, y el espacio libre vinculado a él.

1.3.2. Trama urbana

La trama urbana del AUH 0201: Náutico se articula en base a la Calle Club Náutico de Bajamar y la vía de nuevo trazado situada al oeste y paralela a ésta, ambos viario urbano principal y secundario respectivamente. Esta trama urbana conforma un tejido urbano de disposición lineal con dos viarios transversales que articulan una estructura mallada propia de núcleos urbanos consolidados. Estos viarios urbanos secundarios se ordenan mediante secciones tipo S.03, S.02 y S.01.

- a) El tramo del nuevo trazado, paralelo al Club Náutico y a la propia Calle Club Náutico, desde la Carretera General La Laguna-Punta Hidalgo hasta el viario transversal situado al norte, se ordenan mediante una sección del tipo S.03, con una calzada unidireccional, una banda de aparcamiento en batería y aceras en sus laterales.
- b) El último tramo de la Calle Club Náutico hasta el equipamiento privado Club Náutico se ordena con una sección del tipo S.01 y S.02, con calzada de doble sentido, aceras en ambos márgenes y aparcamiento en línea donde exista ancho suficiente.

Estos viarios organizan los tráficos dentro de la trama urbana canalizándolos hasta los viarios transversales de tipo urbano local. Se trata del nuevo viario con un trazado paralelo a la Calle Club Náutico de Bajamar situado al oeste y el transversal de nuevo trazado situado al norte. El viario transversal, localizado en el centro de la Calle Club Náutico de Bajamar, conecta la calle de nuevo trazado con la mencionada. Este viario urbano local se ordena mediante una sección del tipo L.02, con una calzada unidireccional, banda de aparcamiento y aceras en ambos márgenes, posibilitando el cambio de sentido sin saturar la rotonda de la TF-13. El resto de los viarios locales se ordenan mediante una sección tipo L.04 de coexistencia y se usarán para acceder a las fincas rústicas localizadas en sus laterales.

Por último, todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales, salvo las alineaciones de dos pequeños viarios transversales a la Calle Club Náutico de Bajamar, en el borde de las piezas 0201_2, 0201_12 y 0201_15.

1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

Para la mayoría de las piezas del suelo urbano de esta AUH, el uso principal en el área colmatada de destino mixto definido por el PTOTT es el residencial colectivo, existiendo igualmente piezas de uso principal residencial unifamiliar.

Los usos principales turísticos se localizan en los establecimientos turísticos de nuevo desarrollo programados dentro del ámbito de gestión sistemático 0201_1, área de ensanche de destino mixto establecida por el PTOTT.

Los usos públicos de espacios libres se localizan en los ámbitos de gestión sistemática delimitados, en cumplimiento de lo dispuesto legalmente. Se califica como equipamiento privado la pieza 0201_15, Club Náutico de Bajamar, situada en primera línea de mar.

1.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general la ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos. Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y longitud mínima del lindero frontal, excepto las que se regulan mediante parcelación vinculante, parcela única, en la pieza de uso turístico 0201_11 y la pieza de equipamiento 0201_15.

- a) En las piezas con uso residencial colectivo 0201_4, 0201_5, 0201_8, 0201_9, 0201_10, 0201_12 y 0201_13, situadas al sur del AUH, dadas las características de la parcelación y la edificación, se establece una superficie de parcela mínima de 1.000 m² (cumpliendo las determinaciones del PTOTT). La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m y posterior y lateral de 3 m. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se establece en un 40%, excepto en la pieza 0201_10 que se determina un 30%. La altura máxima en número de plantas se fija en 6, conservando las ya existentes para las piezas 0201_5, 0201_9, y 0201_13. Para las piezas 0201_4, 0201_8, 0201_10 y 0201_12 la altura máxima es de 4 plantas, manteniendo las del PGO-2004.
- b) En las piezas con uso residencial unifamiliar 0201_2, 0201_3, 0201_6 y 0201_7, situadas al norte del AUH, se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie mínima 500 m² (cumpliendo las determinaciones del PTOTT) y una longitud mínima a lindero frontal de 15 m. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m y posterior y lateral de 3 m. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 25% y la altura máxima es de 2 plantas. Excepcionalmente en la pieza 0201_2 se define el uso principal residencial unifamiliar, pero admitiendo el uso compatible residencial unifamiliar agrupada para conservar las edificaciones existentes. La superficie de parcela mínima es 180 m² (cumpliendo las determinaciones del PTOTT), la disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m, posterior de 3 m y obligando al adosamiento lateral. La altura máxima es de 2 plantas.
- c) En la pieza 0201_15, de uso equipamiento privado, se dispone la altura máxima en número de 2 plantas y una edificabilidad máxima de 0,8 m²c/m²s, manteniendo la capacidad edificatoria del PGO-2004.

La pieza 0201_6, en primera línea de costa, está parcialmente afectada por la línea de servidumbre de protección (20 m a suelo urbano) de la Ley de Costas. En estos casos la Ley de Costas (Ley 22/1988) apunta una salvedad en la Disposición Transitoria Tercera, donde se define la situación de los terrenos clasificados como urbanos con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley por la que se respetan los usos y construcciones existentes así como las autorizaciones ya otorgadas. Las piezas afectadas se justifican dentro de esta excepción, ya que, a la entrada en vigor de la Ley de Costas, ya estaban clasificadas como suelo urbano consolidado. En el extremo norte de esta pieza se establece un fondo máximo edificable



hacia el lindero posterior (hacia la costa) para impedir que se ocupe con edificación la zona afectada por la servidumbre de protección.

1.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida se delimitan varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y a través de procedimientos sistemáticos (en suelos urbanizables sectorizados ordenados y suelos urbanos no consolidados). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A2 (actuación directa 0201_4) con el fin de obtener y urbanizar la glorieta que conecta el ámbito de gestión sistemática 0201_1 con la Carretera General TF-13 y la Calle Club Náutico de Bajamar.
- b) Las consistentes en la obtención y ejecución de nuevos viarios que se disponen sobre suelos urbanos consolidados pero son necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se han delimitado dos ámbitos de gestión A5 (0201_2 y 0201_3) correspondientes a la obtención y urbanización de los viarios transversales a la Calle Club Náutico de Bajamar garantizando así la conexión entre el área nueva de ensanche y la trama urbana consolidada.

Se delimita el ámbito de gestión sistemática 0201_1, en el extremo oeste del AUH. Proviene del PGO-2004 (antiguo ámbito BM12) no se encuentra en curso de ejecución y conserva su delimitación. Las condiciones de ordenación se describen y justifican en el apartado siguiente.

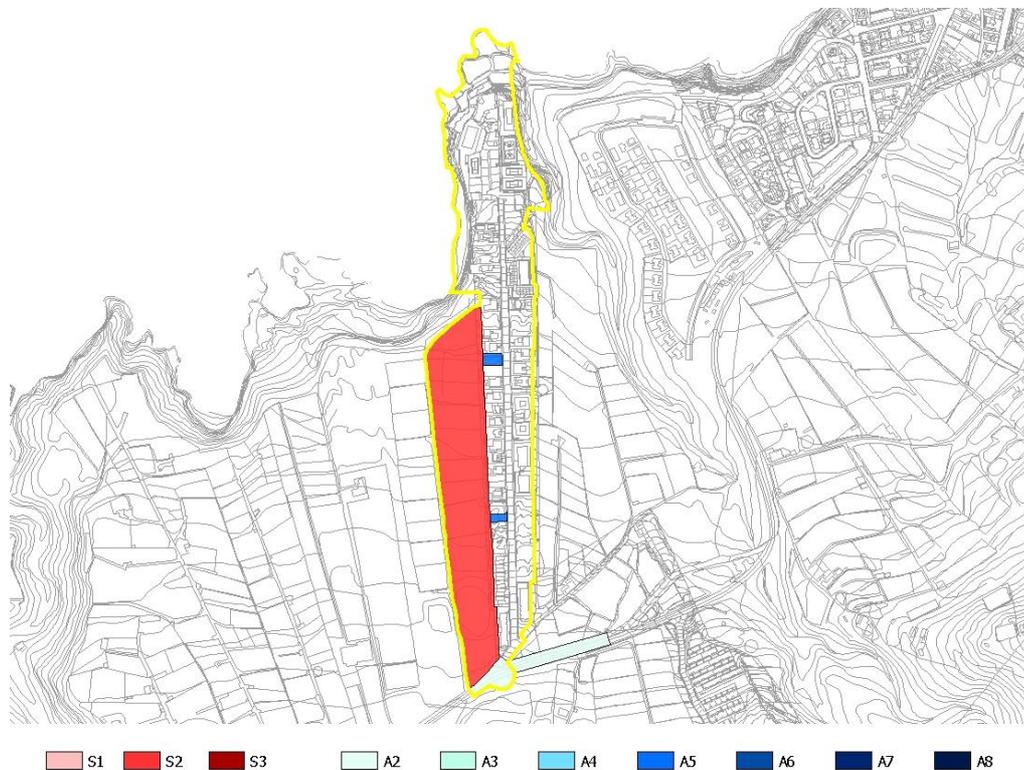


Figura 4: Esquema ámbitos gestión



1.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0201_1: zona Oeste AUH Náutico

Este ámbito, situado en el extremo oeste del AUH, comprende los terrenos colindantes con el tejido urbano consolidado y se localiza en un entorno de gran calidad paisajística. En este “ámbito de ensanche” se vinculan los terrenos al desarrollo urbano del AUH, basando los criterios de ordenación a la estructuración de la urbanización anexa para establecer una trama urbana menos lineal, aunque no se solucionen los problemas de fragmentación del núcleo. La ausencia de urbanización y los requerimientos urbanísticos delimitan estos terrenos como un ámbito de suelo urbanizable sectorizado ordenado, categorizado en el PGO-2004 también como SUS, que abarca una superficie total de 39.522 m²s.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viario interior que permita no sólo la ocupación urbana del mismo sino también que el nuevo trazado conecte la trama urbana colindante con la TF-13. La ordenación planteada tiene como objetivo resolver la problemática señalada asignando suficiente aprovechamiento lucrativo, en este caso de uso turístico, que posibilite la viabilidad del ámbito. Se pretende que la ordenación se integre en su entorno próximo, cuidando la orografía existente y adecuando la edificación a tales características de tal modo que aproveche su situación privilegiada. La propuesta define una densidad edificatoria con uso turístico planteado desde el PTOTT así como un viario perimetral que resuelva la conexión entre la trama urbana y el eje territorial TF-13.

En base a lo anterior la ordenación de las piezas queda estructurada por un viario urbano perimetral interior de 12 m de sección, de único sentido de circulación y amplias aceras con vegetación y aparcamientos a ambos lados. En el límite oeste del sector se plantea un paseo peatonal (antigua senda agrícola) paralelo al viario perimetral, que garantice la conexión al mar y actúe de borde con el suelo agrícola. El acceso a la urbanización se resuelve con una glorieta en la TF-13 que facilite la movilidad entre la urbanización existente y la propuesta.

La pieza lucrativa turística y residencial colectiva, quedan definidas buscando su adaptación con el entorno y orografía, y son las que se describen a continuación:

- a) La pieza con uso principal turístico 0201_10, se establece una parcelación vinculante, la disposición de la edificación se regula mediante la separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral de 5 m. La altura máxima en número de plantas se fija 2, adaptando la volumétrica a las edificaciones colindantes de la Urbanización Club Náutico. La ocupación de la edificación se establece en un 30% para garantizar que los espacios libres de la parcela se vinculen a las zonas de esparcimiento de los establecimientos turísticos.
- b) En la pieza con uso residencial colectivo 0201_11, la disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral de 5 m. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 30% y la altura máxima es de 4 plantas.
- b) Las piezas 0201_16 y 0201_17 se destinan a espacio libre público cumpliendo con lo exigido en el artículo 36 de la LOTENC. Los espacios libres se sitúan en el extremo norte del ámbito de gestión, en primera línea de costa, para garantizar una zona de conexión al mar.



Figura 5: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0201_1



2. AUH-0202: PORLIER

2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea de Porlier, en el núcleo de Bajamar, al sur de la Carretera General La Laguna-Punta del Hidalgo (TF-13) se encuentra al norte del Lomo de las Brujas y al oeste del Barranco Porlier y está delimitada en todo su perímetro por suelo rústico de protección agraria.



Figura 6: Delimitación del AUH

Es una urbanización residencial situada en una zona en ladera con una fuerte pendiente ascendente hacia el sur, consolidada en su gran mayoría por viviendas unifamiliares adosadas, desarrollo edificatorio que proviene del Plan Parcial Porlier recogido en el PGO-2004.

El área se estructura en torno a un único viario que se descuelga de la Carretera General (TF-13) y que se remata en su parte superior en fondo de saco. Se trata por tanto de un barrio discontinuo en el territorio cuya única conexión con el resto del municipio es la TF-13.

Esta Área Urbana Homogénea forma parte del ámbito territorial de La Punta del Hidalgo, que está incluida dentro de las disposiciones normativas del PTOTT. Queda delimitada dentro de este Plan Territorial como área colmatada residencial denominada Bajamar 1, aunque no exactamente con el mismo perímetro, ya que los suelos al norte de la Carretera General TF-13 no están incluidos en la delimitación del Plan Territorial. Este ajuste del límite se justifica en la Memoria General del presente Plan.



Figura 7: Plan Territorial Especial de Ordenación Turística

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El área urbana de Porlier está totalmente consolidada, no se trata de una zona de crecimiento espontáneo sino que desarrolla el Plan Parcial Porlier.

Los principales problemas de la zona son:

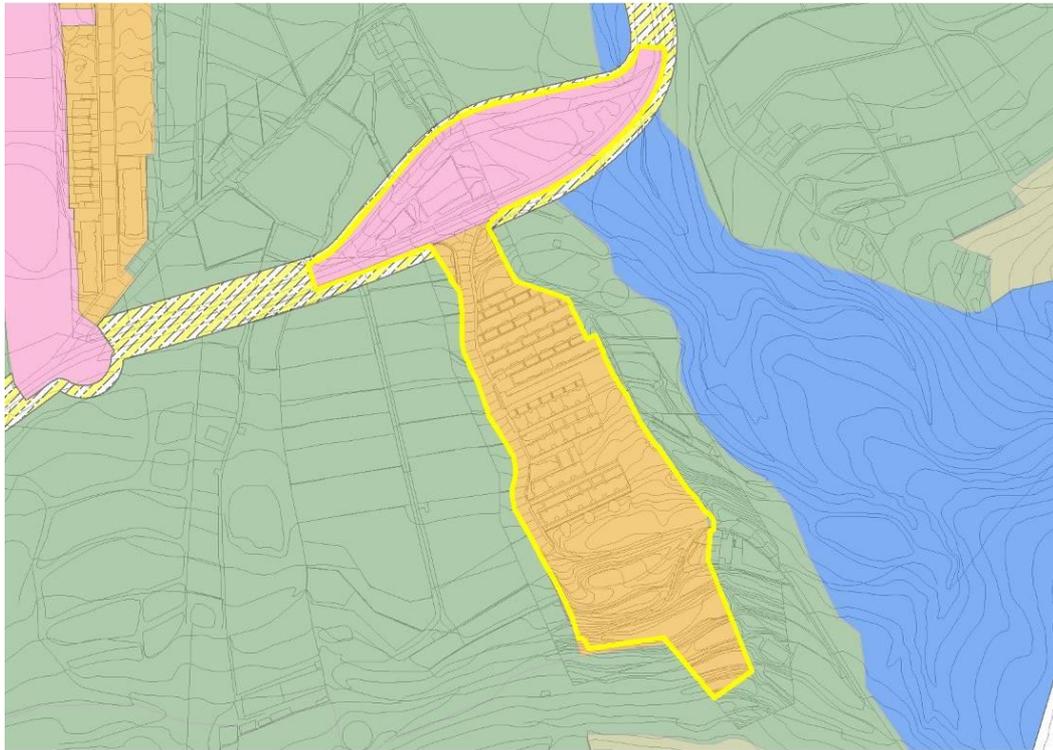
- La situación de discontinuidad en la que se encuentra esta AUH, a medio camino entre los núcleos urbanos más consolidados de Tejina y de Bajamar.
- La ausencia de trama viaria; el viario que estructura el barrio es un viario sin salida.
- Falta de urbanización en una pieza de espacio libre de cesión del Plan Parcial.
- Carencia de dotaciones públicas.

El objetivo fundamental de ordenación en esta área consiste en mantener la ordenación del PGO-2004 en la zona al sur de la Carretera General, ordenada desde el Plan Parcial Porlier, y por otra parte, plantear al norte de la misma Carretera General una pequeña zona de ampliación del área en la que integrar usos terciarios ligados a dicho viario (TF-13).

2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

2.3.1. Ordenación Estructural

El ámbito de esta área, ubicado al sur de la Carretera General (TF-13), se categoriza como suelo urbano consolidado y al norte como suelo urbanizable sectorizado ordenado. Los terrenos categorizados como urbanos consolidados ya tenían esta categoría en el PGO-2004 con la misma delimitación, mientras que los suelos urbanizables eran rústicos.



Urbano consolidado	Rústico de protección costera	Rústico de protección de infraestructuras
Urbano no consolidado	Rústico de protección hidrológica	Rústico de protección natural
Urbanizable sectorizado ordenado	Rústico de protección paisajística	Rústico de protección territorial
Urbanizable no sectorizado	Rústico de protección agraria	Rústico de asentamiento rural
	Rústico de asentamiento agrícola	

Figura 8: Categorización del suelo.

El AUH está atravesada por la Carretera TF-13, viario estructurante territorial de nivel 1 que, a su paso por la zona, se desdobra generando una bolsa de suelo interior en el que se desarrollarán usos terciarios y de esparcimiento. Este viario aloja un carril bici junto al arcén que discurre desde Bajamar hasta Valle de Guerra, pasando por Tejina.

En esta Área Urbana Homogénea no existen elementos estructurantes no viarios.

2.3.2. Trama urbana

El barrio de Porlier se descuelga de la Carretera General y se organiza, en torno a un viario de doble sentido de tráfico rematado en fondo de saco a través de un viario urbano secundario que se ordena mediante la utilización de dos secciones diferentes:

- a) El tramo perpendicular a la Carretera General La Laguna-Punta del Hidalgo se ordena mediante una sección S.01, con una calzada de doble sentido, aparcamiento y acera en el borde edificado, mientras que la calzada se pega a las parcelas agrarias.
- b) El tramo paralelo a la Carretera General Punta del Hidalgo se ordena mediante una sección tipo S.02, con una calzada de doble sentido de circulación, aceras en sus laterales y sin aparcamiento.

En el AUH sólo existe un viario local, junto al fondo de saco de la calle descrita anteriormente, que da accesibilidad peatonal al equipamiento y al espacio libre calificado en el



presente Plan. La ordenación de esta zona no genera afecciones viarias, ya que se mantienen las secciones de los viarios existentes por ser suficientes para el servicio que prestan.

Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios, todas se consideran principales excepto en la pieza 0202_10 en el límite este, con un paseo peatonal que, al ser escalonado, no se le considera lindero frontal.

2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

En el suelo urbano consolidado el uso mayoritario residencial es el unifamiliar agrupado, salvo una de las piezas (0202_9) que está destinada a residencial colectivo. Además se califica una pieza con uso comercial (0202_7), otra con uso de equipamiento (0202_8) y varias piezas destinadas a espacio libre (0202_3, 0202_4, 0202_6, 0202_12 y 0202_14), todas ellas mantienen estos usos desde el PGO-2004.

El suelo urbanizable se destina a usos terciarios y de esparcimiento.

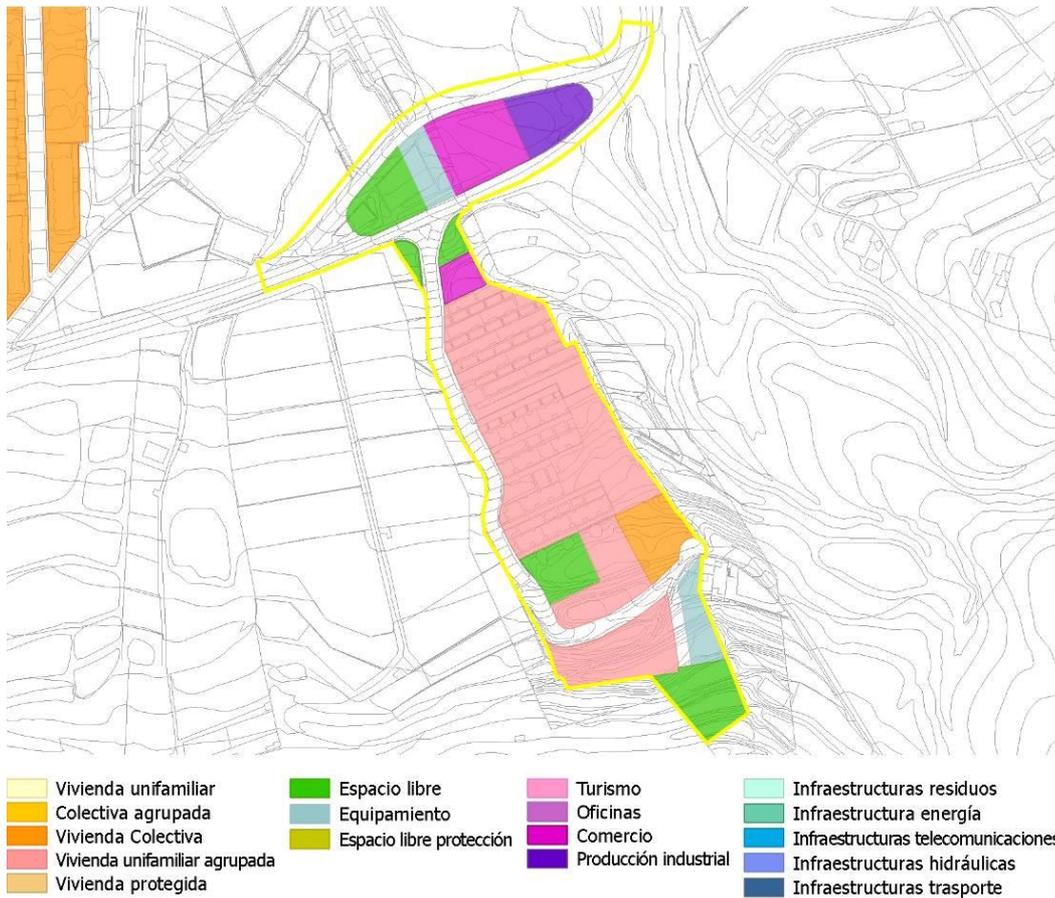


Figura 9: Esquema ordenación pormenorizada

2.3.4. Condiciones de la edificación

El criterio general para regular la edificación y su disposición en la parcela en suelo urbano consolidado ha sido mantener los parámetros establecidos en el PGO-2004. Estos parámetros son ocupación máxima, altura máxima en número de plantas, edificabilidad máxima y separación mínima a linderos.



- a) En las piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar agrupada se establece parcela vinculante, salvo en la pieza 0202_2, donde se fijan las condiciones para una posible parcelación estableciendo una longitud mínima de lindero frontal en 40 m para que se pueda incorporar al desarrollo edificatorio una parcela vacante que actualmente no tiene frente a viario público. Se establece para este uso una altura máxima de 2 plantas. El porcentaje máximo de ocupación es del 40 % con una edificabilidad máxima de 0,44 m²c/m²s en las piezas 0202_5 y 0202_10 y de 0,70 m²c/m²s en las 0202_1 y 0202_2. Se mantienen las condiciones de separación a linderos del PGO-2004 con 5 m para linderos frontales, 3 m para linderos laterales y 3 m para linderos posteriores.
- b) En la pieza cuyo uso es vivienda colectiva (0202_9) se establece una altura máxima de 3 plantas, un porcentaje máximo de ocupación del 60% y una edificabilidad máxima de 1,3 m²c/m²s. La separación mínima a linderos, al igual que en las unifamiliares agrupadas, es de 5 m para el frontal y 3 m para lindero lateral y posterior. Se modifican las condiciones de parcelación del PGO-2004 y se fijan determinaciones para que sólo se permita una segregación de la pieza en dos parcelas, ya que ésta sólo tiene frente a un viario, fijando la longitud mínima de lindero frontal en 18 m.
- c) En la pieza con uso comercial (0202_7) se fija una altura máxima de 3 plantas, porcentaje de ocupación del 60% y edificabilidad máxima de 1,33 m²c/m²s, como en el PGO-2004. Se establecen 5 m de separación mínima a todos los linderos.

2.3.5. Condiciones de gestión urbanística

En la ordenación del AUH se delimita un único ámbito de gestión sistemático al norte de la Carretera General (TF-13) con código 0202_1, cuyo fin es incorporar una serie de terrenos que permitan la inclusión en la zona de usos terciarios y de espacios libres públicos.

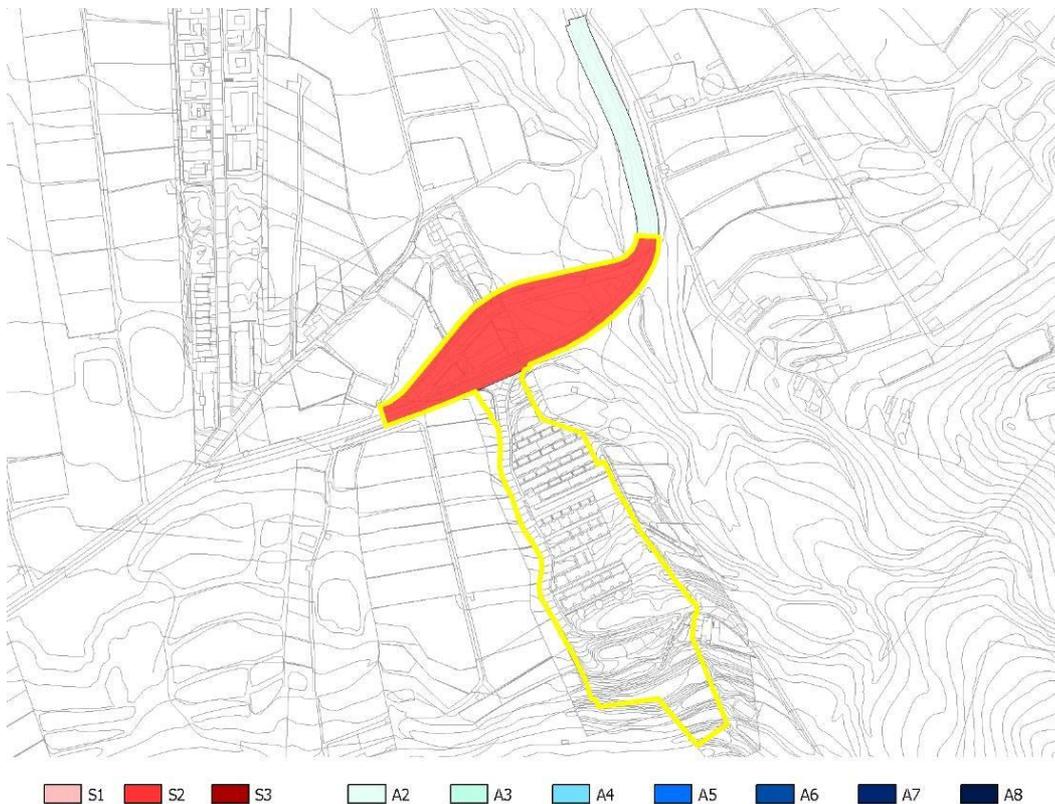


Figura 10: Esquema ámbitos de gestión



2.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0202_1: Porlier

Este ámbito de gestión, situado junto a la Carretera de La Laguna-Punta del Hidalgo, se encuentra adyacente al suelo urbano consolidado Urbanización Porlier. El ámbito incluye los terrenos necesarios para la incorporación en la zona de suelos destinados a la ubicación de una pequeña zona comercial y de esparcimiento con la inclusión de una pieza destinada a gasolinera. Se produce en este punto un desdoblamiento de la Carretera General en el interior del cual se incorporan los usos descritos. La delimitación de los usos está condicionada por la exigencia del Servicio de Carreteras del Cabildo de establecer una línea límite de edificación de 12 m para este tipo de carreteras, por lo que se ubican los usos que precisan de mayor edificación en las zonas centrales del ámbito y se localiza el espacio libre en un extremo. De esta manera quedan conformadas dos piezas lucrativas (0202_13 y 0202_15) y una destinada a espacio libre (0202_12):

- a) La 0202_13, con uso comercial, se regula con unas condiciones de edificabilidad máxima de 1,2 m²c/m²s en 3 plantas de altura máxima.
- b) La 0202_15, pieza con uso principal de equipamiento privado, se delimita con el objetivo de cumplir lo establecido en el Artículo 36 del Decreto Legislativo 1/2000 para suelos urbanizables con uso principal terciario, y sus condiciones para la edificación se limitan a establecer una altura máxima de 2 plantas de altura.

Las condiciones de disposición para todas las piezas es la de separación mínima a lindero frontal de 12 m y 3 m a lindero lateral. No se establecen condiciones para la parcelación debido al reducido tamaño de las piezas.



Figura 11 Esquema de imagen de ordenación del ámbito de gestión 0202_1



3. AUH-0203: LAGUNAMAR-ACHIMENCEY

3.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbana Homogénea situada en el extremo noreste municipal, en el núcleo de Bajamar, se ha organizado en torno a la Carretera General TF-13, cordón que conecta esta zona con el resto de la isla. Sobre esta línea estructurante se han ido apoyando vías perpendiculares que conectan con el frente marítimo y con las distintas urbanizaciones. Una de estas urbanizaciones recientes es Lagunamar-Achimencey, que se extiende desde norte de la Carretera General hasta el borde marítimo. Existe también un área de ampliación en la parte sur del AUH, por encima de la Carretera General TF-13.

Esta AUH la conforman distintas urbanizaciones desarrolladas en diferentes épocas. Dos de ellas, El Riego y Achimencey, construidas entre los años 70-80, mientras que Lagunamar hace solo 6 años. Está consolidada prácticamente en su totalidad y sus límites son:

- a) Al norte, la Cornisa de Achimencey y el mar.
- b) Al sur, la Carretera General Bajamar-Punta del Hidalgo (TF-13).
- c) Al este, Bajamar Casco.
- d) Al oeste, el Barranco Perdomo.

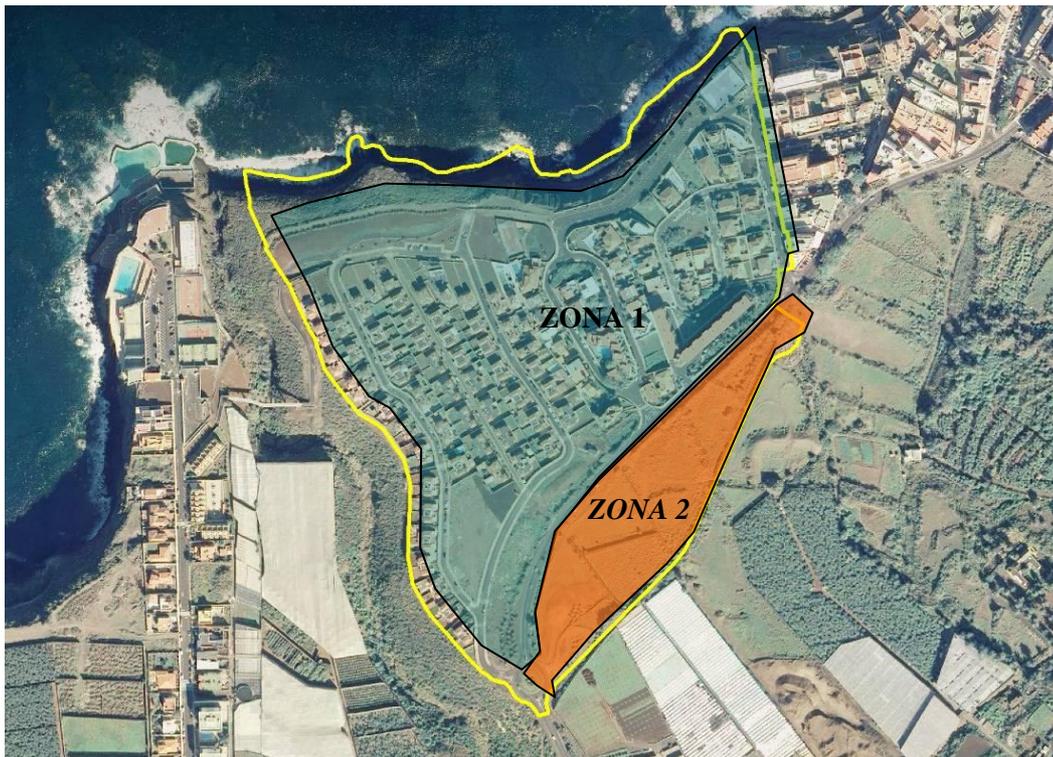


Figura 12: Delimitación del AUH

Se distinguen dentro del área dos zonas diferenciadas:

- a) Zona 1: al norte, por debajo de la Carretera General Bajamar-Punta del Hidalgo, donde se ubican las tres urbanizaciones (Lagunamar-Achimencey y El Riego).
- b) Zona2: situada al sur, en la que hay un área nueva de ampliación del barrio, encima de la Carretera General TF-13 (Figura 12).

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La estructura urbana de Lagunamar-Achimencey presenta un alto grado de consolidación en sus manzanas, en general no hay parcelas vacantes, exceptuando algunas en la Urbanización Lagunamar. No hay conexión entre las urbanizaciones y carece de suelo con destino dotacional. La condición turística-residencial del AUH hace que la ordenación del área se regule por las exigencias del PTOTT, limitación que se ha tenido en cuenta a la hora de definir las determinaciones de las piezas de esta área. A diferencia del resto de zonas mixtas desarrolladas en Bajamar, Lagunamar-Achimencey no contempla en su área establecimientos turísticos, pero su regulación en el uso residencial sigue estableciéndola el artículo 2.1.3.4 del PTOTT. No obstante, tal como se justifica en la Memoria de este Plan General, las exigencias cuantitativas de calificación turística del PTOTT se cumplen respecto al conjunto del núcleo de Bajamar.

Los criterios de ordenación del área son varios:

- a) Queda definida como área con destino mixto, tal como lo expresa PTOTT, condición que define las determinaciones de las piezas urbanas.
- b) Se conserva la trama urbana consolidada existente en el ámbito de la TF-13.
- c) Se incorporan nuevos terrenos a la ordenación del núcleo urbano, comprendidos entre la glorieta anterior a Lagunamar y la Avenida de los Pescadores, delimitando por el sur la futura variante al tramo TF-13, siguiendo el trazado de un camino ya existente (Figura 12, zona 2).

3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

3.3.1. Ordenación Estructural

Toda el área localizada al norte de la TF-13 está categorizada como suelo urbano consolidado. Al sur de la TF-13 se delimita un ámbito de suelo urbano no consolidado.

El viario organizador del AUH queda definido por la actual Carretera TF-13, cuyo trazado actual se modifica y transforma en una vía urbana principal, y por dos ejes principales perimetrales independientes que se apoyan en esta carretera, dentro de la urbanización Achimencey y Lagunamar respectivamente. Ambos están situados al norte, por debajo de la Carretera Bajamar-Punta del Hidalgo (TF-13).

Se propone la ejecución de una variante al sur de la actual TF-13, viario territorial de nivel 1 (estructurante), que conectará las dos entradas a las urbanizaciones Lagunamar y Achimencey mediante rotondas, permitiendo incorporar nuevos terrenos de uso dotacional, comercial y de esparcimiento al núcleo urbano, propuesta que se conserva del PGO-2004 y que fue apoyada por los vecinos en la fase de Avance del presente PGO.

Dentro del AUH existen dos elementos estructurantes:

- a) El espacio libre peatonal, paseo de gran calidad paisajística, bordea el litoral (Cornisa Achimencey) y conecta el Paseo Marítimo de Bajamar con el Club Náutico.
- b) El área de equipamientos dotacional prevista en el acceso a la Urbanización Lagunamar dotará al núcleo urbano de los servicios públicos ahora insuficientes.

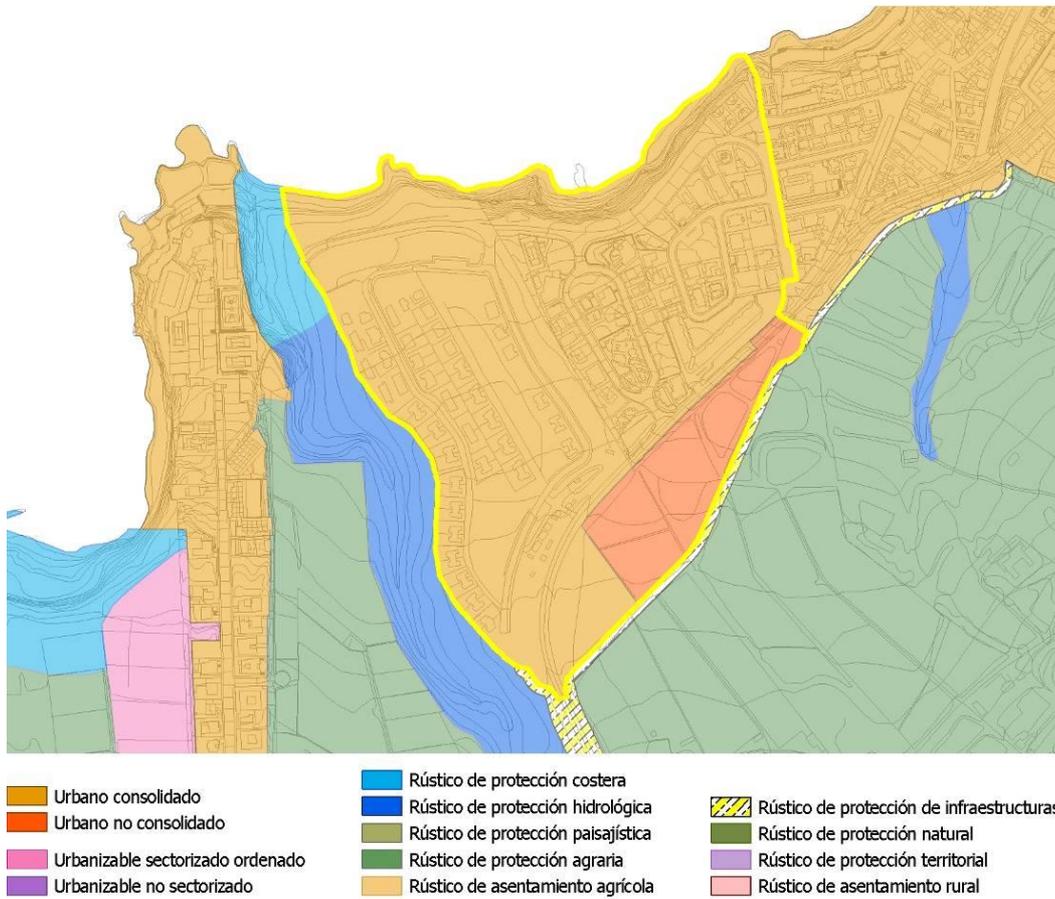


Figura 13: Categorización de suelo

3.3.2. Trama urbana

La trama urbana consolidada queda estructurada por los viarios principales circundantes a las urbanizaciones y conectados con el eje territorial TF-13. El viario interior, de tipo secundario y local, es de único sentido circulatorio, excepto la Avenida de los Pescadores, la Cornisa de Achimency y la Calle Lagunamar. El grado de urbanización es significativo ya que las vías presentan todos los servicios urbanos aunque carecen de mobiliario urbano y vegetación, excepto en la Avenida Cornisa de Achimency.

Los viarios se ordenan de la siguiente manera:

- a) La Carretera Bajamar-Punta del Hidalgo, viario territorial, se ordena, mediante una sección tipo S.M. 02, con una mediana ajardinada, calzadas de un único sentido de circulación y con acera en el lateral edificado y carril bici adyacente al suelo rústico. En los contactos con las aceras y el carril bici se dispone una franja de arcén.
- b) Para el viario urbano principal se propone una sección tipo P.03, con una calzada de doble sentido de circulación y amplias aceras en sus extremos.
- c) Para el viario secundario se propone el uso de las secciones tipo S.01, S.02 y S.03.
 - c1. La Avenida Cornisa de Achimency se ordena con una sección tipo S.01, con una calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en los extremos en batería y en línea y aceras amplias en sus laterales.

- c2. La Avenida de los Pescadores se ordena con una sección tipo S.02, con una calzada de doble sentido de circulación y amplias aceras.
- c3. Para el resto de viario secundario se propone la sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea y aceras en sus laterales.
- d) Respecto a los viarios urbanos locales se propone la utilización de las secciones tipo L.01, L.02 y L.04.
 - d1. El viario interior de la Urbanización Achimencey se ordena con unas secciones tipo L.01 y L.02, con un sentido de circulación, aparcamiento en línea y aceras en sus extremos y el tramo de entrada con una sección tipo L.01, con una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus extremos.
 - d2. El viario interior de la Urbanización Lagunamar se ordena con una sección tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de las medidas necesarias que eviten altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

Las alineaciones se definen, en los tramos viarios existentes respetando las actuales, sin afecciones a propiedad privada. Prácticamente todas las alineaciones de los tramos viarios interiores existentes se consideran principales, salvo algunas alineaciones secundarias situadas en los viarios menores peatonales.

3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

Esta AUH se identifica por la homogeneidad de usos principales residenciales. Sólo se diferencian el residencial unifamiliar, plurifamiliar colectivo y el residencial unifamiliar aislado que es el mayoritario.

Dentro de los usos no residenciales se encuentra el equipamiento comunitario y dos piezas con uso principal de pequeño centro comercial. Estas piezas están ubicadas en el área de ampliación del núcleo urbano hacia el sur para ofrecer una mejora en la calidad de los servicios a la Urbanización Lagunamar-Achimencey (Figura 12, zona 2). Las limitaciones de tamaño de estos usos comerciales se establecen en la Memoria de este Plan General cumpliendo con lo establecido el Plan Territorial Especial de Grandes Equipamientos Comerciales.

3.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características del área en cuanto a su regulación impuesta por el PTOTT, las condiciones de la edificación y parcelación han sido adaptadas a tal cumplimiento. Por tanto, en la ordenación del uso residencial dentro de las áreas con destino mixto, las determinaciones y condiciones de compatibilidad de dicho uso dentro de las zonas turísticas quedan expresamente reguladas en el Artículo 4.3.2 del PTOTT. En base a este artículo, las condiciones de parcelación de las viviendas unifamiliares aisladas y colectivas quedan adaptadas a dicha regulación. Se establece con carácter general la parcela mínima de 500 m²s en vivienda unifamiliar aislada y en vivienda plurifamiliar colectiva, 1.000 m²s.

Dada la uniformidad residencial del área, las piezas se han definido según las condiciones de edificación con diferentes parámetros, aunque mayoritariamente con condiciones de disposición en cuanto a separación mínima a linderos y porcentaje de ocupación de la edificación en la parcela (35%).

Excepcionalmente en las piezas 0203_8, 0203_9, 0203_10, 0203_11, 0203_12 y 0203_13 se ha determinado como parcela mínima 350 m²s y longitud mínima del lindero



frontal de 10 m para viviendas unifamiliares aisladas en la categoría 1º del PTOTT (según el artículo 4.3.2), permitiendo el pareado lateral, parcelas de gran tamaño y edificaciones pareadas similares a las unifamiliares aisladas, respetando la volumetría de conjunto (la justificación del cumplimiento de este uso residencial dentro del PTOTT aparece en la Memoria General de este PGO). Las condiciones reguladoras de la altura de la edificación quedan definidas con la altura máxima en número de 2 plantas, mayoritariamente en edificación unifamiliar aislada.

En la pieza colectiva 0203_15 se ha establecido el número máximo de 3 plantas con una ocupación del 40%. En la pieza 0203_18, colectiva, se ha fijado el número máximo de 4 plantas, manteniendo las limitaciones de edificabilidad máxima de 1,2 m²c/m²s y la ocupación máxima del 40% (PGO-2004). De esta manera se mantiene la edificación existente con 4 plantas de altura, planta baja diáfana y sin aumentar el aprovechamiento de la parcela.

El uso de equipamiento comunitario se define con el único parámetro de edificabilidad máxima establecida en 1 m²c/m²s, mientras que para las piezas de uso comercial se define un porcentaje de ocupación del 60% y una altura máxima de 2 plantas, respetando para la pieza 0203_6 los parámetros establecidos en el Plan Parcial Lagunamar.

Para la pieza 0203_25 se determina una ocupación del 60% con una altura máxima en número de plantas de 3 y con una edificabilidad de 1,75 m²c/m²s.

3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH pueden dividirse en distintas actuaciones dentro del área de expansión del núcleo urbano:

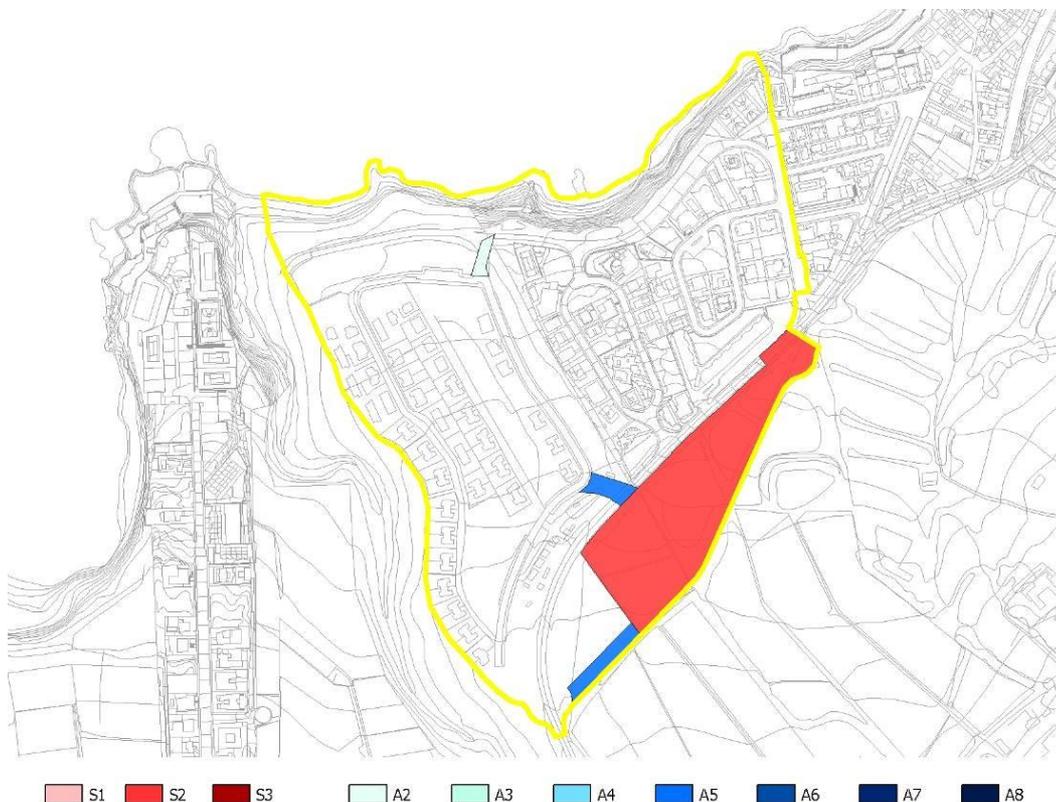


Figura 14: Esquema ámbitos de gestión



- a) **Ámbito de gestión asistemática 0203_2, modalidad A2,** para reurbanizar el viario sin salida existente convirtiéndolo en parte del espacio libre colindante.
- b) **Ámbito de gestión sistemática 0203_1, modalidad S2.** Este ámbito desarrolla un área de ampliación del núcleo hacia el sur para dotar a las urbanizaciones Lagunamar y Achimency de los servicios públicos comunitarios ahora insuficientes y resolver el nuevo desvío de la Carretera General TF.3. Dentro de este ámbito de gestión se pretende dar servicio a la población del núcleo creando un área de esparcimiento, espacio libre, una pieza comercial y un equipamiento comunitario de titularidad pública. La ordenación de este ámbito se describe en el capítulo siguiente de esta Memoria.
- c) **Ámbitos de gestión asistemática 0203_3 y 0203_4, modalidad A5.** Con estos recintos de gestión se garantizan las conexiones a las urbanizaciones y se resuelve la futura variante de la TF-13 limitando el AUH por el sur. Estos recintos de gestión no tendrán ámbitos de obtención al ser los terrenos a adquirir de titularidad pública, por tanto solo se urbanizará y completará la urbanización a fin de resolver las conexiones viarias con la Carretera General TF-13.

3.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0203-001 Sur Lagunamar

El ámbito de gestión 0203_001 desarrolla un suelo urbanizable sectorizado ordenado en la zona sur de Lagunamar-Achimency, por encima de la Carretera General TF-13, en el núcleo de Bajamar. Esta propuesta de ordenación proviene del PGO-2004 y ha sido votada por los ciudadanos en la fase de Avance de este PGO.



Figura 15: Esquema de ordenación del ámbito de gestión



El viario estructurante lo define el eje territorial TF-13 que en la rotonda de entrada a la Urbanización Lagunamar se desvía hacia el sur, respetando el trazado de un camino existente, para conectar las dos entradas a las urbanizaciones Lagunamar y Achimencey. De este modo se incorporan al núcleo urbano nuevos terrenos por desarrollar, completando así los servicios comunitarios ahora insuficientes en las urbanizaciones (figura 15).

La trama urbana propuesta estructura el ámbito, de modo que cierra la ordenación por el sur con el nuevo trazado de la Carretera General TF-13, conectando las rotondas de entrada a Lagunamar y a la Urbanización Achimencey por la Avenida de los Pescadores.

Por la parte central del ámbito, un viario urbano interior enlaza el nuevo desvío de la TF-13 con la calle principal de la Urbanización Lagunamar, atravesando la actual Carretera General. Este viario estructura las nuevas parcelas vacantes de la ordenación, dividiendo un equipamiento comunitario en su lado izquierdo y una parcela de uso comercial con un espacio libre vinculado a él en su lado derecho.

De este modo la nueva zona de ampliación de las urbanizaciones Lagunamar-Achimencey completa los servicios comunitarios de ocio y esparcimiento para la población residente. Las alineaciones de los viarios interiores propuestos son todas principales, con carácter de lindero frontal para todas sus piezas, dando las fachadas al eje territorial TF-13.

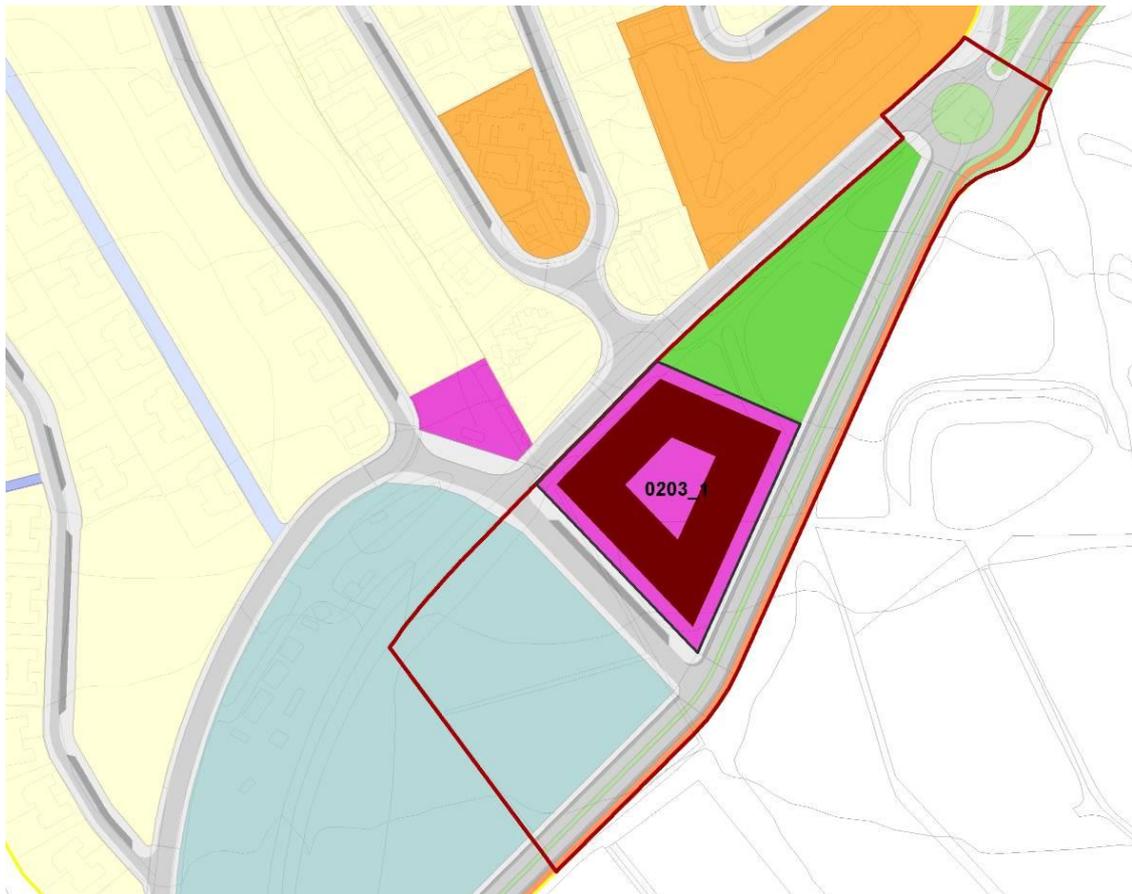


Figura 16: Ordenación del ámbito de gestión.

Este ámbito no desarrolla el uso residencial en ninguna de las parcelas vacantes.

Los usos principales que se reservan para este ámbito de gestión son un equipamiento comunitario que forma parte, junto con las parcelas colindantes, de un gran equipamiento de carácter estructurante con titularidad pública.

El otro uso principal que se propone para esta área es el comercial, destinado al pequeño centro comercial local. La parcela situada en el extremo este es de uso principal espacio libre, cerrando así el conjunto de equipamientos comunitarios que servirían al núcleo urbano.

El uso de equipamiento comunitario se define con el único parámetro de edificabilidad máxima establecida en 1 m²c/m²s (pieza 0203_22), esta pieza completa la gran parcela de titularidad pública con carácter estructurante del área. Para la pieza 0203_25, comercial, se determina una ocupación del 60%, una altura máxima en número de plantas de 3 y una edificabilidad de 1,75 m²c/m²s, destinándose a pequeño local comercial.





4. AUH-0204: BAJAMAR CASCO

4.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea de Bajamar Casco (AUH-0204), se dispone en el extremo noreste municipal, en el núcleo de Bajamar, formado por el núcleo tradicional costero de Bajamar y el resultado de la expansión turística de los años sesenta, por lo que conviven tanto conjuntos residenciales como turísticos. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al este, el AUH-0206: Vernetta.
- b) Al oeste, el AUH-0203: Lagunamar-Achimencey.
- c) Al sur, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria y el AUH-0205: Montalmar.
- d) Al norte, el Paseo Marítimo de Bajamar.



Figura 17: Delimitación del AUH

Esta AUH forma parte del ámbito territorial de Bajamar-Punta del Hidalgo y está estructurada por el eje territorial TF-13. Se incluye dentro de las disposiciones normativas del PTOTT de aplicación sobre las denominadas “zonas turísticas” quedando delimitada dentro del PTOTT en dos zonas, una pertenece a la parte más occidental del AUH-0204: Bajamar Casco, área colmatada de destino residencial denominada AT Bajamar 2, y el resto corresponde al AT Bajamar 9, área colmatada de destino mixto correspondiente a la parte más oriental del AUH-0204: Bajamar Casco.

El eje estructurante que atraviesa esta “unidad territorial” conforma el área urbana y su trazado se define de este a oeste, desde Las Canteras hasta Punta del Hidalgo. El núcleo Bajamar Casco se extiende longitudinalmente a la TF-13, localizándose aguas abajo de la misma hasta el paseo marítimo que da servicio a las infraestructuras de acceso al mar.

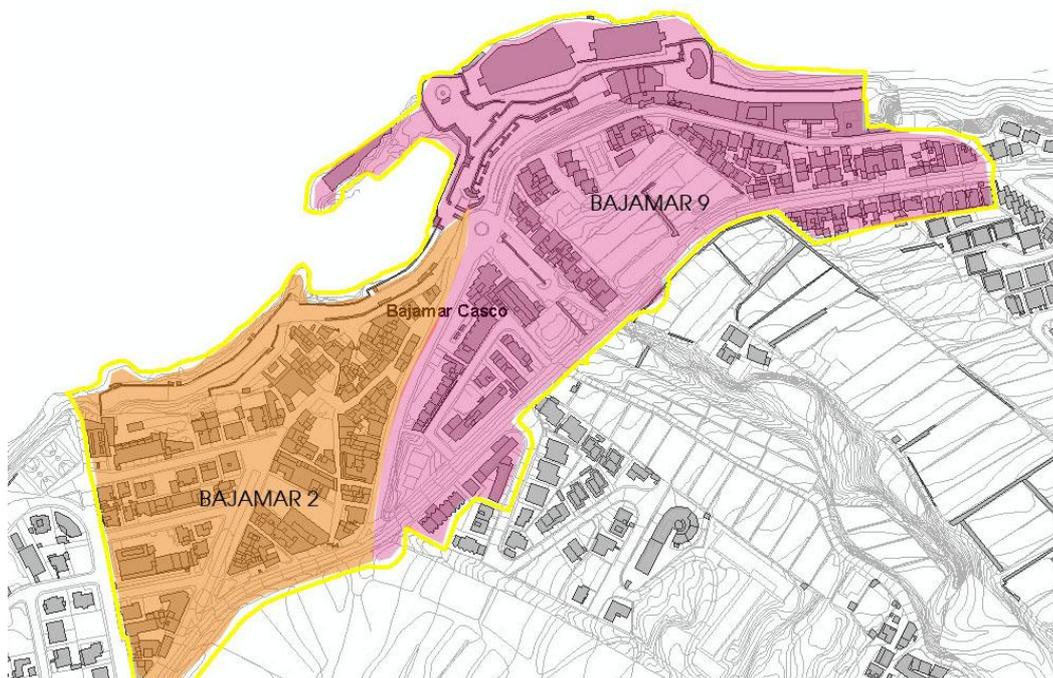


Figura 18: Esquema de áreas turísticas AUH 0204_Bajamar Casco

4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de su situación en un territorio con fuertes limitaciones geográficas, tanto aguas arriba de la TF-13, limítrofe casi con el Parque Rural de Anaga, como aguas abajo, donde se localiza el núcleo Bajamar Casco. Esta condición geográfica y su arraigo costero hace que la ocupación del territorio se haya ido sucediendo en torno a un núcleo originariamente pesquero, de estructura urbana irregular, a partir del cual se han ido desarrollando las urbanizaciones posteriores con una trama urbana definida. Dichas urbanizaciones, asociadas a la expansión turística de los años 60 y 70, también se han acondicionado en un territorio de pronunciadas pendientes.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es mantener la compatibilidad de usos turísticos y residenciales (tal como lo expresa PTOTT), conservar la trama urbana consolidada existente y cumplir con que la compatibilidad de los usos residenciales esté limitada por una capacidad teórica turística mínima del 30% de la capacidad teórica total (expresamente definido en el Artículo 5.1.1.4 del PTOTT).

Respecto a la ordenación de la edificación, el objetivo es homogeneizar las ya existentes adaptando las determinaciones al PTOTT y resolver el mejor acondicionamiento al territorio, tanto en la trama urbana existente como en su nuevo ámbito de gestión interior.

4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

4.3.1. Ordenación Estructural

La mayor parte del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004, excepto aguas abajo de la TF-13, en el límite con el AUH-0206: Vernetta, donde se localiza un ámbito categorizado como suelo urbano no consolidado con carácter de “área interior” del núcleo. Esta propuesta de área vacante interior, situada entre la Avenida del Sol

y la TF-13 y recogida tanto en el PGO-2004 como en el Avance, se conserva en el presente Plan General. Apuesta por una zona de polarización del núcleo que aporta servicios de carácter comercial y esparcimiento a la población.

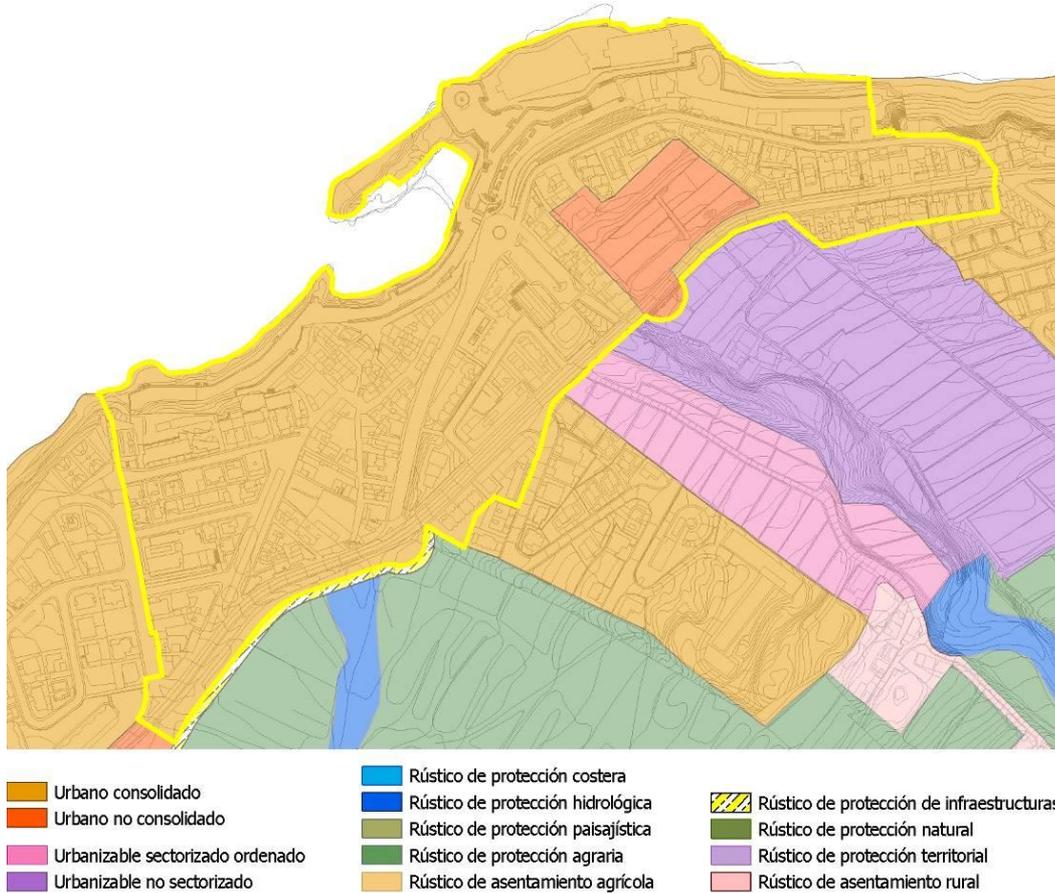


Figura 19: Categorización de suelo

En esta AUH se define el siguiente viario estructurante:

- La Carretera General Punta del Hidalgo TF-13 recorre toda la “unidad territorial” Bajamar-Punta del Hidalgo como viario territorial de nivel 1, pero a su paso por el núcleo de Bajamar Casco se considera travesía urbana. Se interviene sobre este eje trazando una nueva sección desde la Avenida de los Pescadores hasta la Avenida del Gran Poder. El carácter de este nuevo viario será de travesía urbana, con una sección de 30 m aproximadamente, con doble sentido de circulación en dos carriles, medianas ajardinadas, amplias aceras y aparcamiento a ambos lados de la calzada.
- El eje Calle el Sol y su prolongación en la Avenida del Gran Poder recorre el AUH al norte, próximo a la línea de costa, organizando los tráfico rodados en el interior del AUH. Este eje tiene carácter de viario urbano principal de nivel 2.

Los elementos estructurantes calificados en esta AUH son:

- El espacio libre de las piscinas de Bajamar y el paseo marítimo, considerado un espacio litoral de nivel comarcal dotado de infraestructuras de acceso al mar y que sirve de esparcimiento a la población.
- La infraestructura de transporte propuesta por el Plan, consistente en un aparcamiento en las inmediaciones de la zona de las piscinas.

4.3.2. Trama urbana

La trama urbana de Bajamar Casco se articula en base a tres viarios de penetración desde la TF-13, la Rambla Fernández de la Cruz, Avenida del Gran Poder y Avenida del Sol, todas ellas hilvanadas por el paseo marítimo donde se localizan las piscinas de Bajamar. El viario de la zona originaria de Bajamar Casco, en torno al núcleo de pescadores, es peatonal y no accesible a vehículos. Su estado de conservación es óptimo, pavimentado en todos sus tramos. Los viarios urbanos de ensanche como la Rambla Fernández de la Cruz, Avenida del Gran Poder y Avenida del Sol, son de único sentido de circulación, con aparcamientos y amplias aceras que conectan con el paseo marítimo, todas ellas en buen estado de conservación.

En el interior del AUH la ordenación se organiza mediante viarios urbanos secundarios que organizan los tráfico motorizados dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local. Esta red de viarios urbanos secundarios junto con el viario territorial conforma agrupaciones de manzanas, que en el Plan se denominan “macromanzanas”. Se trata de las calles Cangrejo de Oro, San Juan, La Luna y la Rambla Fernández de la Cruz. En el interior de estas macromanzanas se localizan los viarios urbanos locales, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivador de los tráfico de paso, obligando al uso del viario secundario.

Dentro del nuevo ámbito de gestión S2 (0204_1) se crea una trama urbana definida por un viario urbano de único sentido, circundante a la nueva manzana y que conecta la Avenida del Sol con la TF-13.

Casi todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales. Hay no obstante, unas pocas excepciones localizadas en el extremo oeste del límite con el paseo marítimo y en algunas piezas de la parte central del AUH, donde las características orográficas no hacen viable ni conveniente el acceso a las piezas desde las mismas, impidiendo la parcelación en dichos tramos y considerando que estas alineaciones secundarias no tengan la condición de lindero frontal para la regulación de la altura de la edificación.

La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

- a) El viario territorial se ordena mediante una sección tipo S.M.03 tipo travesía, con una calzada de doble sentido, aceras en sus márgenes y aparcamiento en línea donde existe suficiente ancho. El tramo viario entre la Avenida Gran Poder y la Avenida de los Pescadores dispone de una mediana central, separando los carriles y evitando los giros a izquierda y carril bici en el margen colindante con el suelo rústico.
- b) El viario urbano principal, Calle del Sol y Avenida Gran Poder, se ordena con una sección tipo S.03 y L.03, con una calzada unidireccional. La Avenida del Gran Poder se ordena con una sección tipo L.03 con una calzada unidireccional y amplias aceras en sus laterales. De esta calle destaca el carril bici que une Bajamar con Valle de Guerra pasando por Tejina. La Calle del Sol se ordena con una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional y sin posibilidad de incluir aparcamiento.
- b) La Calle de la Luna, la Rambla Fernández de la Cruz, la Calle San Juan y la Calle Cangrejo de Oro se ordenan con una sección S.03, con un único sentido de circulación y aparcamientos en línea o en batería según el ancho disponible.
- c) El viario urbano local interior de las macromanzanas se ordena mediante secciones del tipo L.04 de coexistencia o con viarios peatonales. Para el caso en el que convive el peatón con el tráfico motorizado, el diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial colectivo, tanto en el área colmatada residencial como en el área colmatada de destino mixto definido por el PTOTT. Excepcionalmente se localiza una pieza de uso principal residencial unifamiliar en la zona limítrofe con el AUH-0206: Vernetta, manteniéndose el uso del PGO-2004 en dicha pieza.

Los usos principales turísticos se localizan en los establecimientos turísticos existentes desde los años 60 y 70, como el Hotel Delfín (0204_4) y el Nautilus (0204_37). En el nuevo ámbito de gestión el uso principal es comercial en la pieza 0204_10.

Los usos públicos dotacionales y de espacios libres calificados en esta AUH se localizan en el ámbito de gestión sistemática delimitado en cumplimiento de lo dispuesto legalmente. Aparte, se califica como equipamiento público la pieza 0204_17, situada frente a la TF-13, destinada a Centro Ciudadano de Bajamar. Los equipamientos privados (0204_1, 0204_27), localizados en la Avenida del Gran Poder se destinan a edificaciones religiosas.

4.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general los siguientes parámetros: ocupación máxima, altura máxima en número de plantas, altura máxima en metros y separación mínima a linderos. Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y longitud mínima del lindero frontal, salvo las que se regulan mediante parcelación vinculante, parcela única, en las piezas de establecimientos turísticos (0204_4 y 0204_37).

- a) En las piezas con uso colectivo, en el extremo oeste del AUH dentro del AT Bajamar 2 (área colmatada residencial), se definen las siguientes determinaciones: se establece una longitud mínima frontal de entre 6 y 15 m y una superficie mínima de parcela de 100 m²s y 300 m²s. El porcentaje máximo de ocupación en un 40% para las piezas de 300 m²s de parcela. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a linderos y una línea de disposición obligatoria de manera gráfica. La altura máxima en número de plantas se fija mayoritariamente en 3 plantas considerando también 4 plantas en algunas piezas de mayor superficie de parcela. Se mantiene la misma altura en plantas que en el PGO-2004, salvo en la pieza 0204_13, en la que se establece una altura de 4 plantas, mientras que en el PGO-2004 parte de ésta tenía 5 plantas, homogenizando de esta manera las condiciones de la pieza. Para los casos de acentuada pendiente entre calles la regulación de la altura queda definida por la altura máxima en número de plantas y la altura máxima en metros, para conseguir una adaptación topográfica óptima de la edificación en las parcelas.
- b) En las piezas con uso colectivo, en el centro-este del AUH dentro del AT Bajamar 9 (área colmatada mixta), se definen las siguientes determinaciones: se ha establecido una superficie de parcela mínima de 1.000 m²s (cumpliendo las determinaciones del PTOTT). La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a linderos de entre 3 y 5 m (excepto 0204_37). El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se establece en un 40% (se mantiene del PGO-2004). La altura máxima en número de plantas es heterogénea adaptando las alturas a las edificaciones existentes construidas en los años 70-80 y considerando las alturas de entre 4 y 9 plantas. Para los casos de acentuada pendiente entre calles la regulación de la altura queda limitada también por la altura máxima en metros, para conseguir una mejor adaptación de la edificación en las parcelas dada la pendiente de los terrenos.



- c) Para la pieza con uso residencial unifamiliar 0204_38, a borde de la TF-13, se ha establecido para futuras subdivisiones una superficie de parcela mínima de 500 m²s (cumpliendo las determinaciones del PTOTT) y una longitud mínima a lindero frontal de 15 m. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m y posterior y lateral de 3 m. Se fija el porcentaje máximo de ocupación por la edificación en un 30% y una altura máxima de 2 plantas.
- d) En las piezas 0204_1 y 0204_27 se establece una altura máxima de 1 y 2 plantas respectivamente. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 20% (0204_27) y una edificabilidad máxima de 1,5 y 0,3 m²c/m²s respectivamente. En la pieza de uso equipamiento público (0204_17), la disposición de la edificación se regula mediante una línea de disposición obligatoria gráfica y una separación mínima a lindero lateral de 0 m, obligando al adosamiento de las medianeras colindantes. Se define una altura máxima de 3 plantas.
- e) Las piezas en primera línea del paseo marítimo (0204_4, 0204_13, 0204_20, 0204_22, 0204_28, 0204_29, 0204_34, 0204_37 y 0204_42) están parcialmente afectadas por la línea de servidumbre de protección (20 m a suelo urbano) de la Ley de Costas (Ley 22/1988). En estos casos la Ley de Costas apunta una salvedad en la Disposición Transitoria Tercera, donde define la situación de los terrenos clasificados como urbanos con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley, por lo que se respetarán los usos y construcciones existentes y las autorizaciones ya otorgadas. Las piezas afectadas se justifican dentro de esta excepción, ya que a la entrada en vigor de la Ley de Costas ya estaban clasificadas como suelo urbano consolidado.

En las piezas anteriores se mantiene la delimitación del PGO-2004 y se establecen líneas de disposición obligatoria, salvo en las piezas 0204_13 y 0204_34, en las que la línea de servidumbre corresponde con el límite de la propiedad.

4.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida, en esta AUH se delimitan varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos y a través de procedimientos sistemáticos. Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias. Se corresponden a ámbitos de gestión A1 cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las consistentes en la adquisición pública de la propiedad de titularidad privada mediante expropiación y ejecución de las obras de urbanización a cargo de la Administración. Se corresponden con el ámbito de gestión A2 (0204_2), cuyo recinto se delimita en los planos. Esta actuación se justifica mediante la ampliación y mejora de la Carretera General TF-13, entre los tramos de las urbanizaciones Lagunamar-Achimencey y Bajamar Casco, resolviendo a su vez los accesos a las mismas mediante nuevas glorietas.
- c) Para la obtención del suelo y la ejecución de un espacio libre en la zona de servidumbre de costas, junto a las piscinas, se delimita un ámbito A4. La pieza 0204_3, de espacio libre, forma este ámbito y funciona como una pieza de conexión entre la Avenida del Sol y el paseo marítimo a través de la ladera

Se delimita el ámbito de gestión sistemática 0204_1, en el extremo central-este del AUH, que proviene del PGO-2004 (antiguo ámbito BM2), no se encuentra en curso de ejecución y conserva su delimitación. Las condiciones de ordenación se describen y justifican en el siguiente apartado.

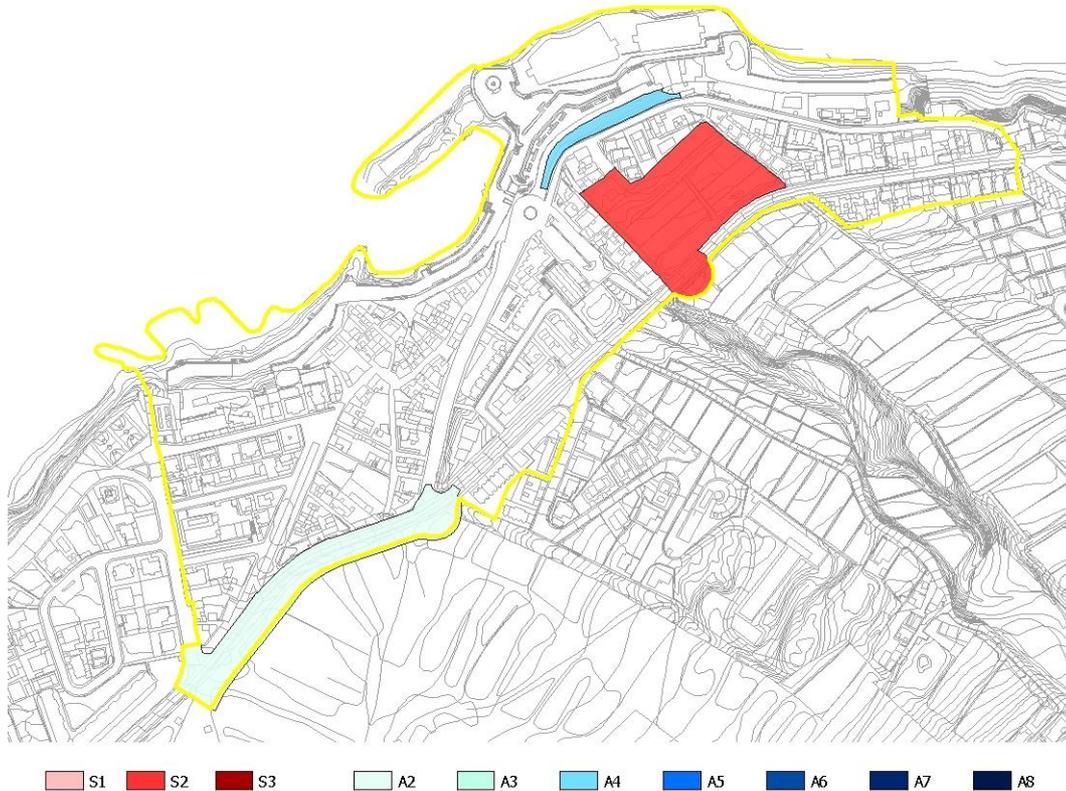


Figura 20: Esquema ámbitos de gestión

4.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0204_1: zona Avenida del Sol-TF-13

Este ámbito, situado en el extremo centro-este del AUH, comprende los terrenos interiores entre la Carretera General TF-13 y la Avenida del Sol, localizándose en un entorno privilegiado de vistas al mar. El carácter inequívoco de este “ámbito interior” hace que el destino de los terrenos se vincule al desarrollo urbano del AUH, basando los criterios de ordenación a la situación de centralidad que generarán las nuevas piezas dentro del núcleo Bajamar Casco. La ausencia de urbanización y requerimientos urbanísticos delimitan estos terrenos como un sector de suelo urbano no consolidado, categorizado en el PGO-2004 también como SUNC, aunque su perímetro se modifica ligeramente. El sector abarca una superficie total de 10.654 m²s.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viario interior que permita no sólo la ocupación urbana del mismo, sino también que el nuevo trazado cumpla el papel de conectar la Carretera General TF-13 con la Avenida del Sol en un punto intermedio. La ordenación que se plantea tiene como objetivo resolver la problemática señalada y para ello asignar suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite la viabilidad de este ámbito. Se pretende por otro lado que la ordenación planteada armonice con su entorno próximo, cuidando la orografía existente y adecuando la edificación a tales características. Por un lado la propuesta define una alta densidad edificatoria en una de sus piezas y por otro plantea una



nueva ordenación definiendo una trama urbana que resuelva el entorno de la Ermita de San Juan actualmente en abandono.

En base a lo anterior, la ordenación de las piezas queda estructurada por el viario urbano circundante interior de 10 m de sección, único sentido de circulación y amplias aceras con vegetación pero sin aparcamientos, ya que existe una pieza de aparcamiento público en el nuevo ámbito de gestión.

Las piezas lucrativas quedan definidas buscando su adaptación con el entorno y orografía y son las que se describen a continuación:

- a) En la pieza con uso principal comercial 0204_10, localizada a borde de la Carretera General TF-13, se ha establecido una superficie de parcela mínima de 1.000 m²s. No se regula la disposición de la edificación dando así más libertad a la edificación. La altura queda definida por la altura máxima en número de 5 plantas y la altura máxima en 14 m para conseguir una mejor adaptación de la edificación a los terrenos, dada la pendiente que presentan. Se limita por último la edificabilidad máxima en 4,5 m²c/m²s para plantear mayor juego volumétrico de la pieza.
- b) Para la pieza con uso principal equipamiento privado 0204_8, localizada actualmente en el ámbito de gestión, se ha establecido una parcelación vinculante, una altura máxima en número de 1 planta conservando la existente y una edificabilidad máxima en 1,5 m²c/m²s.

Las piezas 0204_11, 0204_12 y 0204_43 se destinan a espacio libre público, equipamiento y bajo rasante infraestructura de transporte (aparcamiento) en cumplimiento de lo exigido en el Artículo 36 de la LOTENC. Dado que la unidad de actuación es de uso terciario, la ley de ordenación del territorio exige la calificación de una pieza como uso dotacional (equipamiento público) en este caso de 112 m²s de suelo. En esta actuación no se delimita ninguna pieza dotacional debido a la escasa dimensión necesaria y se justifica el cumplimiento con la edificabilidad permitida en los espacios libres (regulado desde la Normativa General), teniendo en este caso un exceso de espacio libre.

Las piezas de equipamiento y espacio libre están localizadas dentro del núcleo urbano. Los espacios libres se sitúan en la zona central del ámbito, uno en torno a la Ermita de San Juan y otro próximo a la pieza comercial, generando un espacio de esparcimiento tipo plaza vinculado al área comercial y potenciando la perspectiva visual del paisaje litoral. La pieza de equipamiento se sitúa en el espacio libre ya descrito. La pieza 0204_11 se localiza sobre rasante vinculada a la plaza propuesta, mientras que la pieza 0204_43 se sitúa bajo rasante debajo del espacio libre, definiendo una pieza con uso de infraestructuras de transporte con la idea de que se destine a aparcamientos públicos.

Los costes de urbanización de este aparcamiento bajo rasante se han incorporado a los costes de la unidad de actuación con el fin de que se ejecute conjuntamente con la urbanización del espacio libre.

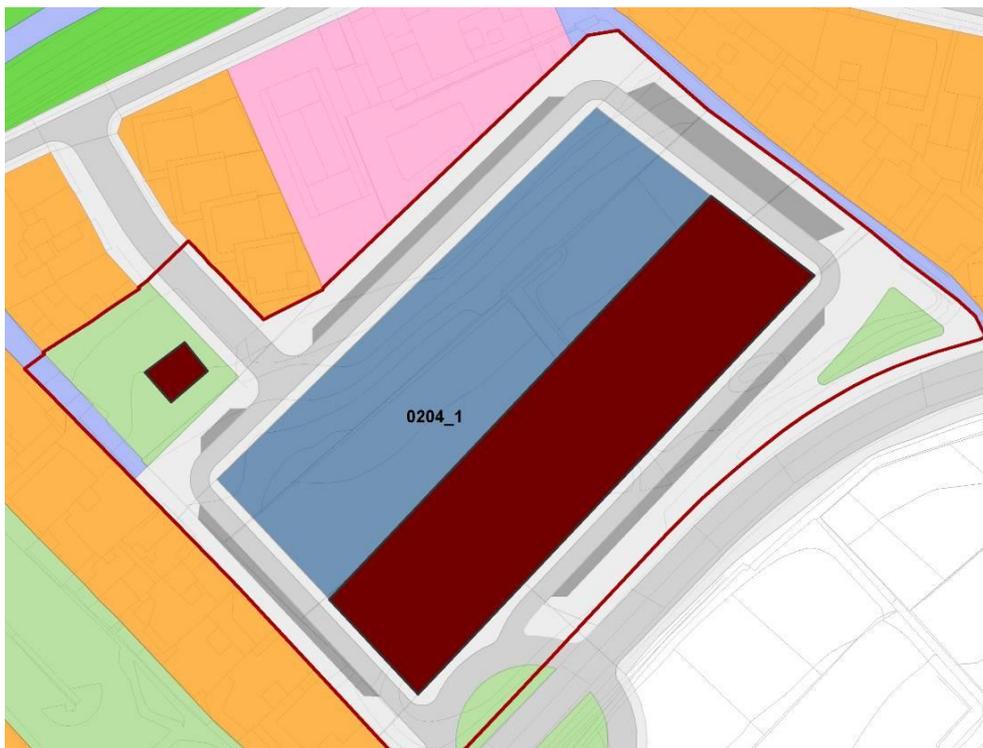


Figura 21: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0204_1



5. AUH-0205: MONTALMAR

4.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Montalmar (AUH-0205), se dispone en el extremo noreste municipal en el núcleo de Bajamar, y forma parte de las urbanizaciones que se estructuraron de manera independiente al núcleo originario Bajamar Casco. Pertenece a las urbanizaciones turísticas más recientes desarrolladas entre los años 70-90 junto con la Urbanización Lagunamar. Es por ello que en esta área conviven tanto conjuntos residenciales como turísticos. Sus límites quedan definidos como sigue:

- Al este, terrenos clasificados como suelo urbanizable no sectorizado en torno al Barranco de San Juan.
- Al oeste, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria (finca El Palmeral de Bajamar).
- Al sur, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria y el límite con el Parque Rural de Anaga.
- Al norte, el eje territorial Bajamar-Punta del Hidalgo TF-13.



Figura 22: Delimitación del AUH

Esta AUH forma parte del ámbito territorial de Bajamar-Punta del Hidalgo y está estructurada por el eje territorial TF-13. Se incluye dentro de las disposiciones normativas del PTOTT de aplicación sobre las denominadas “zonas turísticas” y queda delimitada dentro del PTOTT en tres zonas. Una zona pertenece a la parte norte del AUH-0205: Montalmar, área colmatada de destino mixto denominada AT Bajamar 9. La zona central corresponde al AT Bajamar 11, área colmatada turística. Por último, la zona sur del AUH-0205: Montalmar corresponde al área colmatada de destino mixto AT Bajamar 8.



El eje estructurante que atraviesa esta “unidad territorial” conforma el área urbana y su trazado se define de oeste a este, desde Las Canteras hasta Punta del Hidalgo. La urbanización se extiende perpendicularmente a la TF-13, localizándose aguas arriba de la misma hasta el límite con el Parque Rural de Anaga y los terrenos agrícolas del Palmeral de Bajamar.

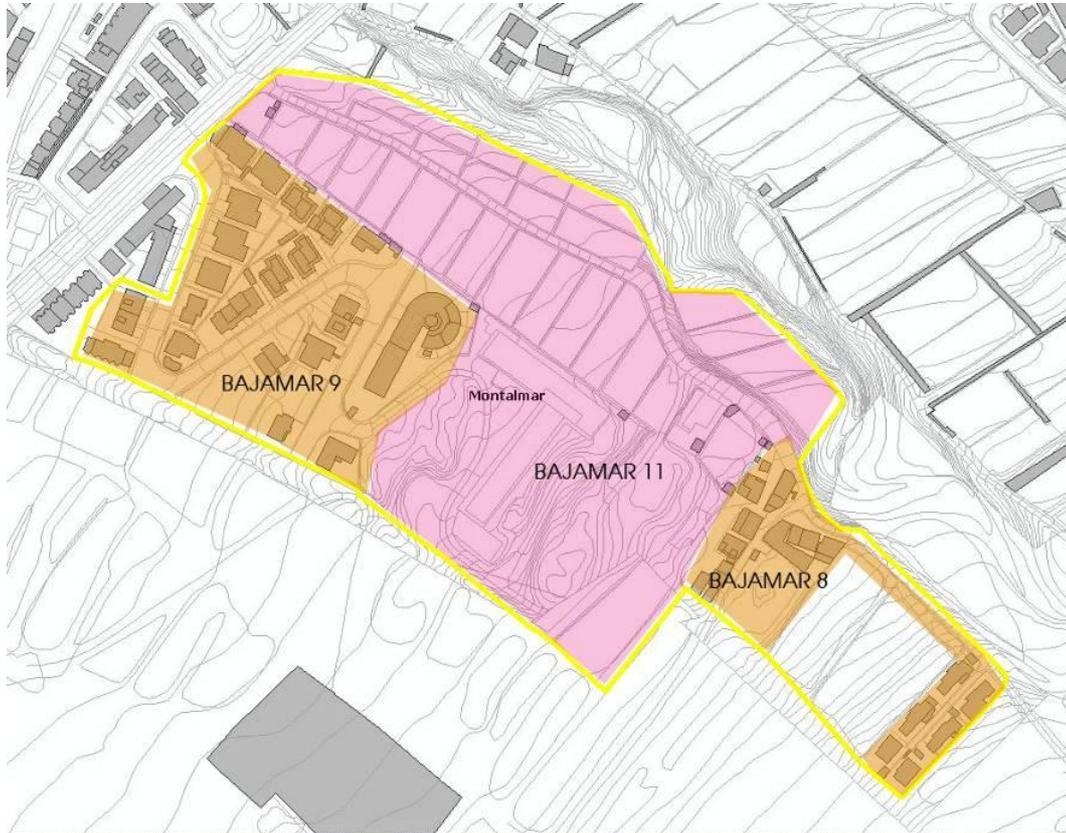


Figura 23: Esquema de áreas turísticas AUH 0205_Montalmar

5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de su situación en un territorio con fuertes limitaciones geográficas, aguas arriba de la TF-13, limítrofe casi con el Parque Rural de Anaga y el Barranco de San Juan. Esta condición geográfica y su ocupación en un paisaje como el Palmeral de Bajamar, el Barranco de San Juan o el Parque Rural de Anaga, hace que la ocupación de la edificación se haya ido sucediendo a lo largo de una única vía urbana, conformando una estructura urbana adaptada a las abruptas pendientes del territorio. La urbanización se ha ido desarrollando desde los años 70, época de expansión turística, hasta la actualidad, sin definir más desarrollo urbano que el existente adaptado a la topografía, exceptuando unos terrenos agrícolas abandonados situados en la parte este del AUH, limítrofes al Barranco de San Juan, que formarán parte de un área de desarrollo turístico.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es mantener la compatibilidad de usos turísticos y residenciales (tal como lo expresa PTOTT), conservar la trama urbana consolidada existente y cumplir con que la compatibilidad de los usos residenciales esté limitada por una capacidad teórica turística mínima del 30% de la capacidad teórica total en las zonas mixtas (expresamente definido en el Artículo 5.1.1.4 del PTOTT).

Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar las existentes adaptando las determinaciones al PTOTT y resolver, mediante el nuevo ámbito de desarrollo



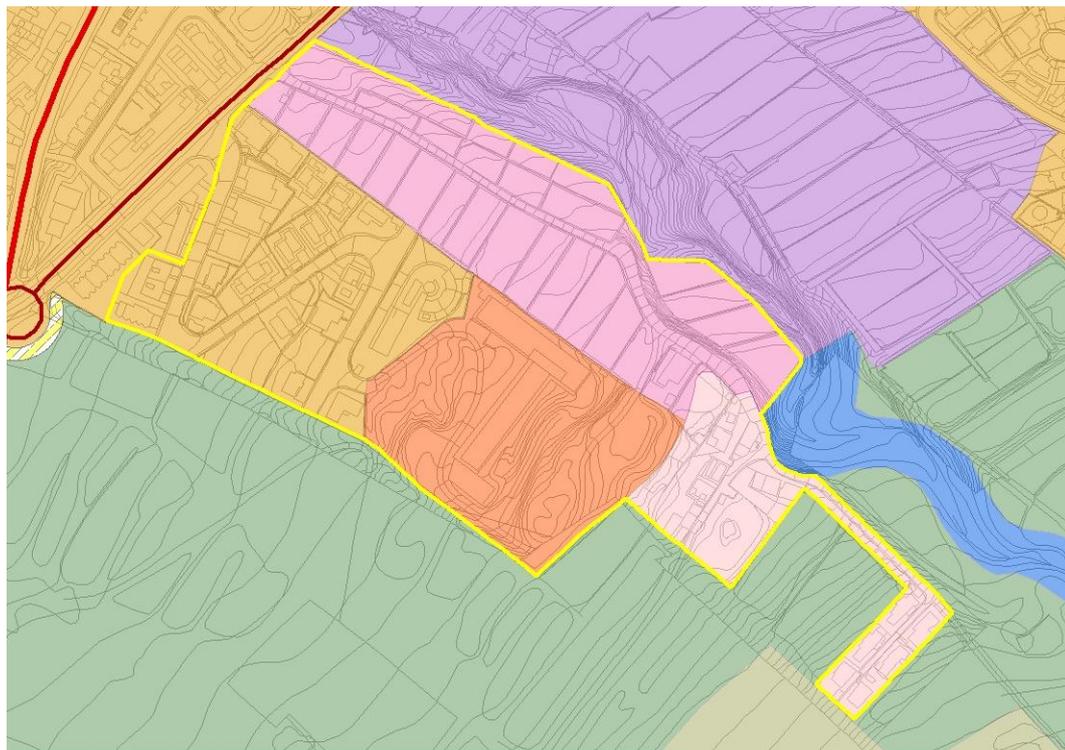
turístico, la integración de las tramas viarias con los tejidos urbanos colindantes ya consolidados garantizando la continuidad del núcleo hacia el este. Este nuevo ámbito de gestión permite destinar la totalidad de la edificabilidad del sector a uso turístico, generando una oportunidad económica en el núcleo, así como aprovechar la inmejorable situación paisajística y las vistas al litoral costero de Bajamar.

5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

5.3.1. Ordenación Estructural

La parte suroeste del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004, y la zona central del AUH es suelo urbano no consolidado. El resto del AUH es suelo urbanizable sectorizado ordenado con carácter de “área de ensanche”, salvo los terrenos situados en la parte sur del AUH que están categorizados como asentamiento rural.

La propuesta de “área vacante de expansión”, localizada en el límite este del AUH, se recoge tanto en el PGO-2004 como en el Avance y se conserva en el presente Plan General. Se apuesta por una zona de desarrollo turístico para el núcleo Bajamar aprovechando su situación privilegiada a nivel paisajístico y de cercanía con el núcleo de Bajamar Casco. Exteriores al AUH, lindando con el ámbito de gestión y la Urbanización Vernetta, se localizan los terrenos categorizados como suelo urbanizable no sectorizado, garantizando la reserva futura de suelo para el desarrollo de ambas urbanizaciones.



Urbano consolidado	Rústico de protección costera	Rústico de protección de infraestructuras
Urbano no consolidado	Rústico de protección paisajística	Rústico de protección natural
Urbanizable sectorizado ordenado	Rústico de protección agraria	Rústico de protección territorial
Urbanizable no sectorizado	Rústico de asentamiento agrícola	Rústico de asentamiento rural

Figura 24: Categorización de suelo AUH

En esta AUH no se define ningún elemento estructurante, ni en viario ni en piezas.

5.3.2. Trama urbana

La Carretera General Punta del Hidalgo TF-13, que recorre toda la “unidad territorial” Bajamar-Punta del Hidalgo con la consideración de viario territorial de nivel 1, se encuentra fuera del AUH pero configurando su borde noroeste. El viario organizador del AUH comprende la Calle Montalmar y el Camino de Isogue, que bordean prácticamente toda el área funcionando a modo de anillo y recogiendo los tráficos principales de la zona.

La trama urbana del AUH se articula en base a un único viario de penetración desde la TF-13, la Calle Urbanización Montalmar, viario urbano secundario. Esta trama urbana conforma un tejido “zigzagante” adaptado a la abrupta pendiente y carente de un viario transversal que articule una estructura mallada propia de núcleos urbanos consolidados.

Dentro del nuevo ámbito de gestión S2 (0205_6) se crea una trama definida por un viario urbano secundario, el Camino de Isogue, ampliando la sección existente a 12 m y acondicionando los tramos viarios a la pronunciada pendiente. La trama urbana se une en dos puntos permitiendo la conexión tanto con la TF-13 como con la propia Urbanización Montalmar y el asentamiento rural. Es una vía de excesiva pendiente pero que sirve para conformar la trama urbana y adaptar la sección del Camino Montalmar sin afecciones notables. Estos dos viarios urbanos secundarios se ordenan con una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, banda de aparcamiento en línea o en batería en función del ancho disponible y aceras en sus extremos. Se propone que, dado el uso turístico que tiene esta AUH, se disponga vegetación en la banda de aparcamiento y, en caso de no disponer aparcamiento, se dispongan alcorques en las aceras, para que los recorridos peatonales estén provistos de vegetación.

Los viarios que arrancan de este anillo, viarios urbanos locales, se ordenan mediante una sección tipo L.04 de coexistencia. El diseño de estos viarios garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y las altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

Cabe señalar el tramo viario situado al sur del Camino de Isogue, categorizado como viario municipal no urbano, que da acceso a las fincas rústicas y a las piezas edificadas que se encuentran descolgadas del anillo. Se propone una sección tipo N.U.02, con una calzada de doble sentido de circulación donde coexiste el tráfico rodado y peatonal, con apartaderos para el tráfico motorizado donde exista sección suficiente.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales, se rectifican las alineaciones en el Camino de Isogue, en el tramo viario del asentamiento rural, para darles unas secciones de entre 7 y 9 m de ancho (actualmente 4-5 m) a fin de garantizar el buen funcionamiento del mismo.

5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar para el área colmatada de destino mixto definido por el PTOTT. Se definen igualmente piezas de uso principal residencial colectivo y el uso principal de las piezas del asentamiento rural es el de unifamiliar agrupada. Los usos principales turísticos se localizan en los establecimientos turísticos de nuevo desarrollo programados dentro del ámbito de gestión sistemático 0205_6, área de ensanche de destino turístico establecida por el PTOTT.

Los usos públicos de espacios libres calificados en esta AUH se localizan en los ámbitos de gestión sistemática delimitados.

5.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general los siguientes parámetros: ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos. Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y longitud mínima del lindero frontal, como se describe a continuación:

- a) En las piezas 0205_2 y 0205_16, con uso residencial colectivo, dadas las características de parcelación y edificación, se ha establecido una superficie de parcela mínima de 1.000 m²s (cumpliendo las determinaciones del PTOTT). La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a linderos frontal, posterior y lateral de 5 m. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se fija en un 40%. La altura máxima se establece en 4 y 6 plantas respectivamente, conservando las existentes. En la pieza 0205_2 se regula también la altura máxima en 11m para acondicionar la edificación a la pronunciada pendiente de la parcela.
- b) Para las piezas 0205_1, 0205_14 y 0205_15 con uso residencial unifamiliar, dadas las características de la parcelación se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie de parcela mínima 500 m²s (cumpliendo las determinaciones del PTOTT) y longitud mínima a lindero frontal de 12-15 m. La separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral es de 3 m, el porcentaje máximo de ocupación por la edificación se establece en un 35% y la altura máxima en número de 2 plantas. Excepcionalmente, la pieza 0205_14 se regula con un círculo mínimo inscribible de 12 m ya que existen parcelas con poco frente.
- c) Para la pieza 0205_18, con uso turístico e integrada en una unidad de actuación en régimen transitorio, se conservan las determinaciones del PGO-2004. Separaciones mínimas a linderos de 5 m., 40% de ocupación máxima, 6 plantas de altura máxima y una edificabilidad de 2 m²c/m²s. Se establece además una parcelación vinculante.

Las piezas 0205_11,0205_12 en el asentamiento rural, tienen como uso principal el de unifamiliar agrupada y se ha establecido para ellas una parcelación vinculante. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero posterior y lateral de 3 m. La regulación de altura se define por una altura máxima en número de 2 plantas. En la pieza 0205_12 se regula una separación mínima a lindero frontal de 2 m. En la pieza 0205_11 se define un fondo máximo edificable de 20 m regulando así las parcelas de mucha profundidad y un porcentaje máximo de ocupación del 35%.

5.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH se delimitan varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y a través de procedimientos sistemáticos (en suelos urbanizables sectorizados ordenados y suelos urbanos no consolidados). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0205_2), de 9.098 m²s, ligado al suelo categorizado como asentamiento rural, donde muchas de las parcelas tienen frente a viarios con la finalidad de mejorar y reurbanizar el viario existente. Este ámbito, con forma discontinua y localizado al sur del AUH, comprende varias parcelas unifamiliares edificadas aproximadamente en un 90% y con acceso desde el Camino de Isogue a las calles Araucaria, Isogue y Bequeques. Se trata de viarios públicos asfaltados pero en malas condiciones de urbanización y con anchos insuficientes, que habrá de reurbanizar y ampliar puntualmente de acuerdo a



la sección de coexistencia establecida en el PGO. Con esta delimitación se pretende además, que los propietarios de las parcelas costeen la obtención y urbanización de la pieza calificada como espacio libre, con el fin de cumplir con las exigencias de las directrices de ordenación para asentamientos rurales.

- b) Se delimitan dos grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso, para que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios, a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado adquiriendo las parcelas la condición de solar. Los ámbitos de esta modalidad A6 que se delimitan en el AUH son los siguientes:

- b1. (0205_4): El objeto de la delimitación es acondicionar la Calle Araucaria, desde la que se accede a unas edificaciones y a una parcela vacante en el extremo oeste del AUH. El remate de la pista se resuelve con un fondo de saco.

- b2. (0205_5): Comprende las parcelas con acceso desde la Calle Bequeques, una pista asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.

Además se delimitan los siguientes ámbitos de gestión sistemática:

- a) (0205_1), ámbito de gestión transitorio modalidad S1, localizado en el extremo centro-este del AUH, proviene del PGO-2004 (antiguo ámbito BM4) y se encuentra en curso de ejecución. Conserva su delimitación pero con pequeñas modificaciones en la ordenación para ajustarla a la realidad existente.
- b) (0205_6), en el extremo este del AUH, proviene del PGO-2004 (antiguo ámbito BM3) y no se encuentra en curso de ejecución. Se reduce sensiblemente su delimitación y las condiciones de ordenación se describen y justifican en el apartado 5.3.6.

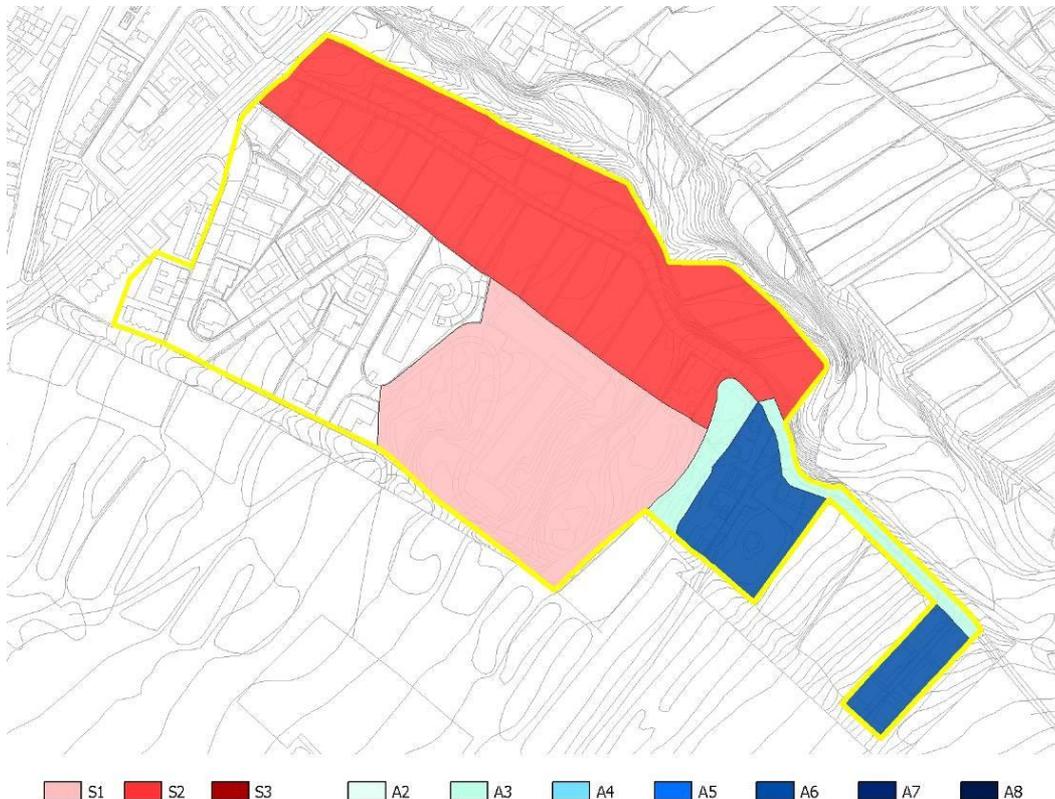


Figura 25: Esquema ámbitos de gestión

En el extremo este, fuera del AUH y limítrofe al ámbito de gestión 0205_6 y el Barranco de San Juan, se localiza el sector de suelo urbanizable no sectorizado (antiguo ámbito BM7), de 78.789 m²s de superficie, que garantiza el desarrollo futuro de las urbanizaciones Montalmar y Vernetta.

5.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0205_6: Camino Isogue

Este ámbito, situado en el extremo este del AUH, comprende los terrenos colindantes con el tejido urbano consolidado de la Urbanización Montalmar, localizándose en un entorno privilegiado de gran calidad paisajística de vistas al mar. El carácter de este “ámbito de ensanche” hace que el destino de los terrenos se vincule al desarrollo urbano del AUH, los criterios de ordenación se basan en la continuidad de la urbanización anexa, pudiendo establecer una trama urbana con accesos transversales que sirvan de alternativa al único viario existente actual. La ausencia de urbanización así como los requerimientos urbanísticos delimitan estos terrenos como un ámbito de suelo urbanizable sectorizado ordenado, categorizado en el PGO-2004 también como SUSO. El ámbito abarca una superficie total de 22.055 m²s.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viarios interiores transversales que permitan la conexión entre la urbanización Montalmar y el viario urbano existente (Camino de Isogue) localizado dentro del nuevo ámbito de gestión. La ordenación que se plantea tiene como objetivo resolver la problemática señalada y para ello asignar suficiente aprovechamiento lucrativo, en este caso de uso turístico, que posibilite la viabilidad de este ámbito. Se pretende que la ordenación planteada se integre en su entorno próximo cuidando la orografía existente y adecuando la edificación a tales características, de tal modo que se aproveche la situación privilegiada del entorno rural próximo. La propuesta define una densidad edificatoria con uso turístico planteado desde el PTOTT, así como un viario perimetral que dé alternativa de conexión entre trama urbana de la urbanización existente y el eje territorial TF-13.

En base a lo anterior, la ordenación de las piezas queda estructurada por el viario urbano perimetral Camino de Isogue, actualmente de 5 m de ancho, que aumentará su sección a 12 m para mejorar la calidad de los servicios. Este viario urbano secundario, con una calzada unidireccional, banda de aparcamiento donde exista ancho suficiente y amplias aceras, garantizará el acceso a los establecimientos turísticos propuestos en la ordenación. Los viarios transversales locales propuestos dan continuidad a la urbanización existente para conectar con el nuevo ámbito de gestión de uso turístico y conformar una nueva salida a la TF-13.

Las piezas lucrativas turísticas quedan definidas buscando su adaptación con el entorno y orografía y son las que se describen a continuación:

- a) En las piezas con uso principal turístico (0205_3 y 0205_4), se ha establecido una parcelación vinculante para determinaciones de parcela. La disposición de la edificación se regula mediante la separación mínima a linderos frontal, posterior y lateral de 5 m. La altura de la edificación queda definida por la altura máxima en número de 3 plantas, adaptando la volumétrica a las edificaciones colindantes de la Urbanización Montalmar. La ocupación de la edificación se establece en un 30% para garantizar que los espacios libres de la parcela se vinculen a las zonas de esparcimiento de los establecimientos turísticos. Por otra parte, la pieza 0205_18, localizada dentro del ámbito de gestión transitorio con uso residencial en el PGO-2004, tiene en este Plan uso turístico, conservando las determinaciones del PGO-2004.



- b) La pieza 0205_6 se destinan a espacio libre público, de modo que se cumple lo exigido en el Artículo 36 de la LOTENC. El espacio libre se sitúa en el extremo este del ámbito de gestión, al borde del Barranco de San Juan, garantizando una franja verde de transición entre el entorno rural límite con el barranco y la nueva urbanización.

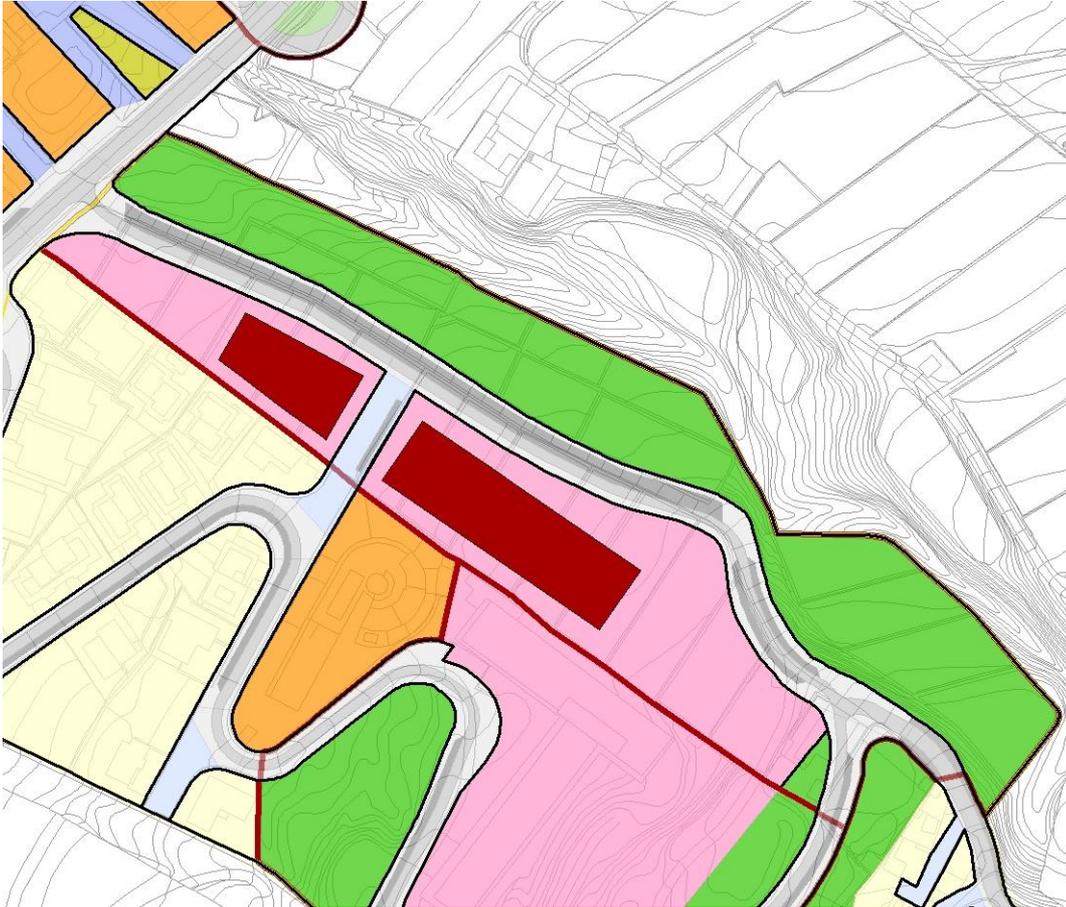


Figura 26: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0205_6



6. AUH-0206: VERNETTA.

6.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbana Homogénea, situada en el extremo noreste municipal en el núcleo de Bajamar, se ha organizado históricamente en torno a la Carretera General TF-13, cordón que conecta esta zona con el resto de la isla. Sobre esta línea estructurante se han ido apoyando vías perpendiculares que conectan tanto con el frente marítimo, como con las distintas urbanizaciones. Una de estas urbanizaciones es Vernetta, que se sitúa al sur de la Carretera General y limita:

- a) Al norte con el acantilado Callao del Lobo y el mar.
- b) Con la Finca Tabares al sur.
- c) Al este con la Barranquera el Hueco.
- d) Al oeste, con el Barranco de San Juan.

Se distinguen dentro del área tres zonas diferenciadas:

- a) Zona norte, por debajo de la Carretera TF-13, donde se sitúan establecimientos turísticos convencionales.
- b) Zona central, que comprende la localización de las viviendas unifamiliares de más de 40 años de antigüedad.
- c) Zona sur, donde se ubican al borde de la ladera edificaciones colectivas de mayor densidad y altura.



Figura 27: Delimitación del AUH



6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El AUH Vernetta se desarrolló durante la década de los 60 al sur de la Carretera TF-13 Bajamar-Punta del Hidalgo. Su trama urbana queda delimitada por la TF-13. Hay un eje central que parte de la TF-13 y canaliza el tráfico hacia el resto de viario dentro de la urbanización, son varios locales con tráfico finalistas, de los cuales tres desembocan al este, al viario territorial TF-13, Carretera General Bajamar-Punta del Hidalgo, y por el oeste se configuran en forma de saco. La estructura urbana desarrollada presenta un alto grado de consolidación en sus manzanas con escasas parcelas vacantes, que coexiste con establecimientos turísticos convencionales (hoteles, hoteles-apartamentos, o apartamentos), por tanto, debido a su condición turística, la ordenación del área se regula por las exigencias del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, limitación que se ha tenido en cuenta al definir las determinaciones de las piezas de esta área. Para la zona de Bajamar en el área Vernetta, dicho Plan establece el área con destino mixto (Artículo 2.1.3.4 del PTOTT).

La ordenación plantea mantener la compatibilidad de usos turísticos y residenciales, conservar la trama urbana consolidada existente y limitar la compatibilidad de los usos residenciales para alcanzar una capacidad teórica turística mínima del 30% del total del área (expresamente definido en el Artículo 5.1.1.4 del PTOTT).

6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

6.3.1. Ordenación Estructural

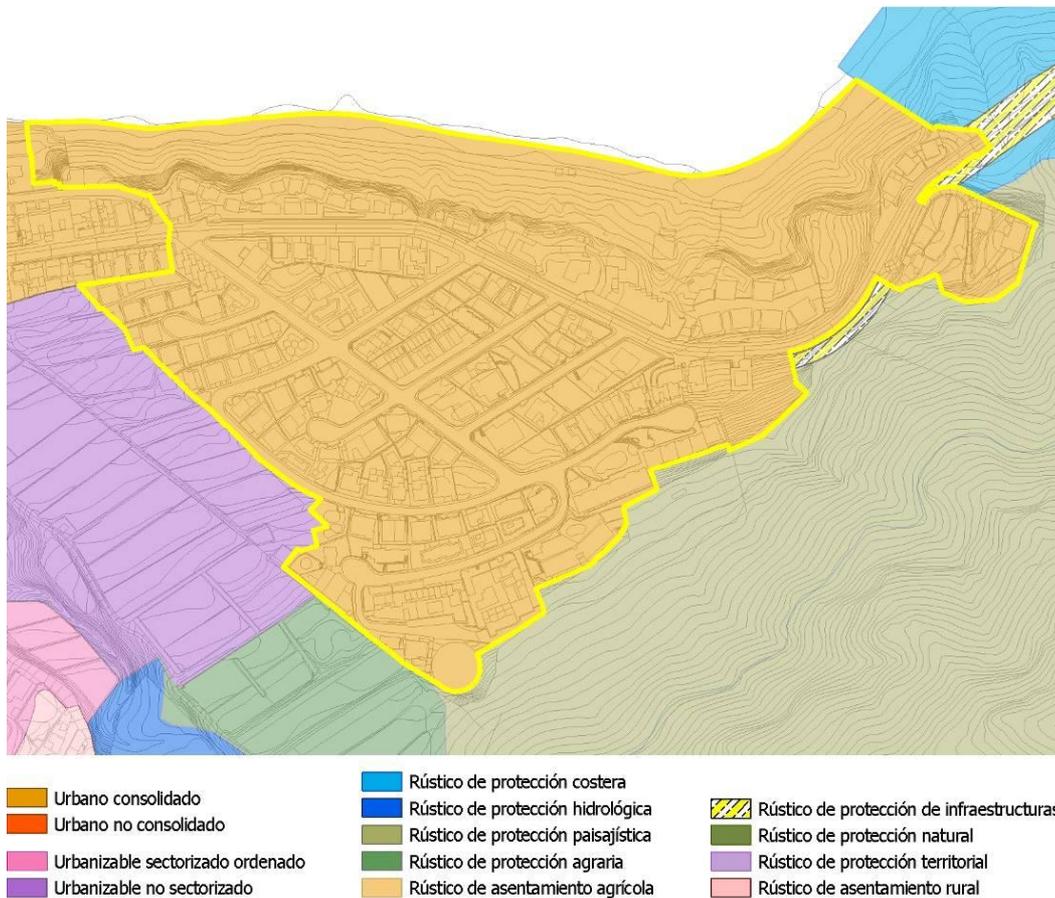


Figura 28: Categorización de suelo

Vernetta está categorizada como suelo urbano consolidado en toda su área.

El viario estructurante está constituido por el eje territorial de nivel 1, la Carretera General de Bajamar-Punta del Hidalgo (TF-13). En el AUH sólo existe un elemento estructurante, el Depósito de Agua de Bajamar, ubicado en la Calle Altavista, en el extremo sur y en contacto con la ladera de la Finca Tabares.

6.3.2. Trama urbana

La trama urbana consolidada queda estructurada por el eje central secundario Avenida Rafael González Vernetta, elemento vertebrador en el que se apoyan los viarios interiores locales de la urbanización. Este viario secundario se ordena con una sección tipo S.01, es de doble sentido circulatorio y con aparcamiento en línea en un lateral. El viario local es de sentido único, como las calles Las Palmeras, La Tabaiba y El Cardón que, en su cara este, desembocan a la Carretera General (que dispone de aparcamiento) y a la Calle de los Cactus en el lado oeste. Todas respetan la disposición de la sección actual.

En el extremo oeste del viario secundario se encuentran los viarios locales sin salida (fondo de saco). Para las calles La Aulaga, Altavista y El Alto se adopta una ordenación de coexistencia (sección L06) al no poderse garantizar la existencia de aceras mínimas, aparcamiento y circulación de vehículos en dos sentidos.

El grado de urbanización es significativo, las vías presentan todos los servicios urbanos, salvo mobiliario urbano y vegetación. Se plantea en la ordenación la dotación de vegetación en las bandas de aparcamiento de los viarios locales cada tres aparcamientos (aproximadamente cada 15 metros).

Las alineaciones se definen respetando las actuales. Sólo existe una afección no programada en la pieza 0206_10 del depósito de Bajamar, para la que se define una alineación continua longitudinal en todo su tramo viario. Prácticamente todas las alineaciones de los tramos viarios interiores existentes se consideran principales, salvo algunas secundarias situadas en la trasera de la Calle Altavista. Estas alineaciones, que no tienen carácter de lindero frontal, se disponen para limitar la medición de la altura edificatoria a dos calles.

6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

Esta AUH se identifica por la heterogeneidad de los usos principales existentes: residencial unifamiliar, plurifamiliar colectivo, unifamiliar agrupada, alojamiento turístico e infraestructuras, siendo el uso principal el residencial unifamiliar.

Las piezas calificadas con el uso principal unifamiliar se destinan preferentemente a viviendas unifamiliares aisladas. En la pieza 0206_16, con uso principal colectivo, se admitirá el uso socio-sanitario. Para el uso principal turístico se conservan los antiguos establecimientos de la zona de Bajamar.

Se han calificado como nuevo uso turístico las edificaciones colectivas en bloque abierto de la calle Altavista, al borde de la ladera (0206_13). En el PGO 2004 se definen como piezas con uso residencial colectivo. Este cambio de uso responde tanto al reconocimiento tipológico de la edificación (bloques abiertos con zonas comunes y estructuras tipo estudio-apartamento) como a la antigüedad de la misma (años 60-70). Las piezas turísticas propuestas desde la ordenación cumplen con el 30% de la capacidad teórica turística del total del área (condición expresa del PTOTT para áreas con destino mixto).

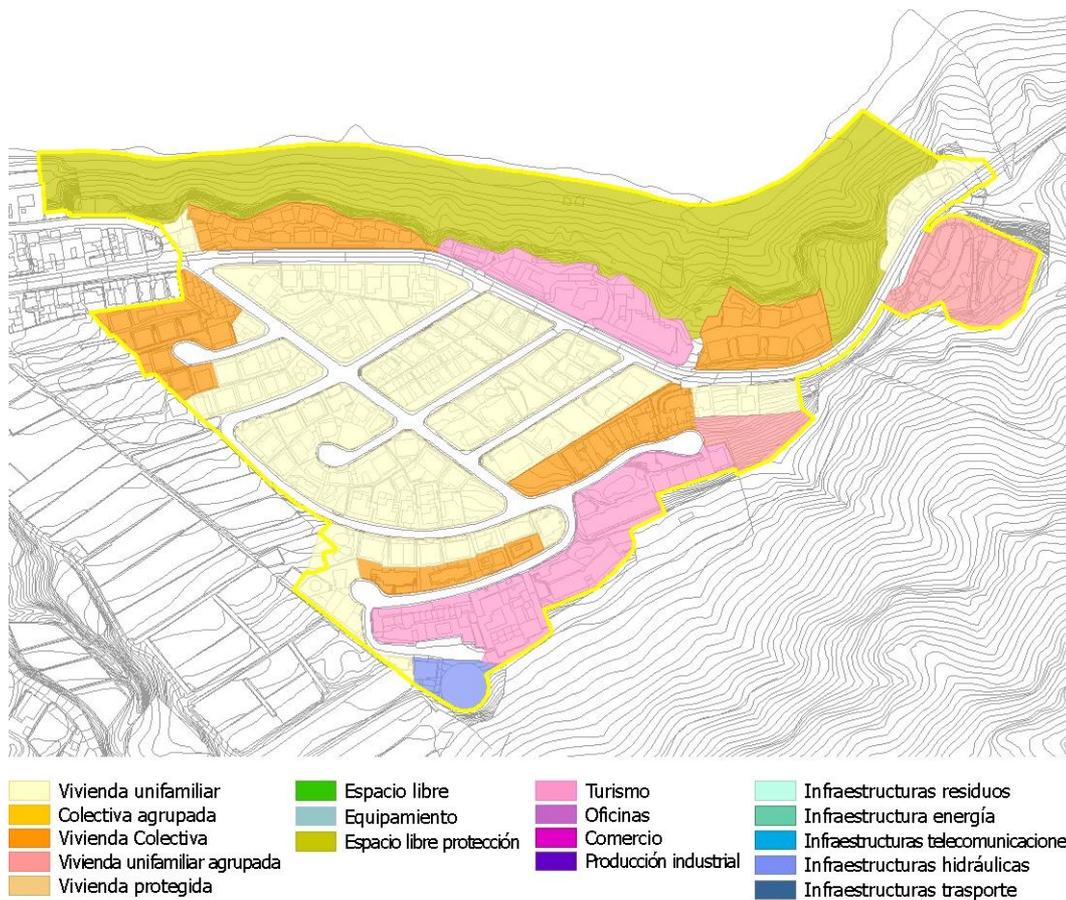


Figura 29: Ordenación del AUH

6.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características del área en cuanto a su regulación impuesta por el PTOTT, las condiciones de la edificación y parcelación han sido adaptadas a tal cumplimiento. Por tanto, en la ordenación del uso residencial dentro de las áreas con destino mixto, las determinaciones y condiciones de compatibilidad de dicho uso dentro de las zonas turísticas quedan expresamente reguladas en el Artículo 4.3.2 del PTOTT.

Las condiciones de parcelación de las viviendas unifamiliares aisladas, agrupadas y colectivas quedan adaptadas a dicha regulación, estableciendo con carácter general la parcela mínima en vivienda unifamiliar aislada de 500m²s, en agrupada de 180m²s y en vivienda plurifamiliar colectiva en 1.000m²s.

Se ha determinado la parcelación vinculante en las piezas colectivas 0206_16 y 0206_19, al borde del acantilado en la Carretera General TF-13, y en las piezas unifamiliares agrupadas 0206_21 y 0206_26. Se establece esta resolución en las piezas colectivas para evitar segregaciones parcelarias en el futuro, entendiéndose el conjunto residencial como una unidad a lo largo del eje territorial TF-13. Las piezas unifamiliares agrupadas ya están vinculadas a la parcela unitaria, definida como un único conjunto residencial unifamiliar.

Dada la diversidad de piezas del área las condiciones de edificación se han determinado con diferentes parámetros, pero sobre todo con condiciones de disposición en cuanto a separación mínima a linderos y porcentaje de ocupación de la edificación en la parcela (entre un

35% y un 40%). Excepcionalmente, en las piezas 0206_16, 0206_18 y 0206_19 la separación mínima a lindero frontal es de 7m con la finalidad de respetar el límite de la edificación en travesías urbanas y en la pieza 0206_20 las determinaciones de separación a lindero frontal y posterior son gráficas.

Las condiciones que regulan la altura de la edificación quedan definidas con la altura máxima en número de 2 plantas, en su mayoría en edificación unifamiliar aislada. En la pieza colectiva 0206_14 se ha establecido un número máximo de 3 plantas y una altura máxima de 3 m. Para la pieza 0206_23 se determinan 6 m de altura máxima y un límite de 3 plantas. Ambas determinaciones se justifican por la diferencia de cota del terreno.

Para las piezas con uso turístico se establece la parcelación vinculante, conservando así la parcela urbanística única en el futuro sin segregación parcelaria posible. Los parámetros de porcentaje de ocupación y altura en plantas son los que definen la pieza de los establecimientos turísticos, situado en la Carretera General (Hotel Neptuno). Para la pieza 0206_13, localizada en la Calle Altavista, se han establecido también limitaciones de altura máxima en metros y edificabilidad máxima, determinaciones establecidas en el PGO-2004 (14m de altura máxima en metros y 1,33 de edificabilidad máxima), a fin de mantener la imagen longitudinal del conjunto en cuatro plantas y evitar, en lo posible, escalonamientos en ladera.

6.3.5. Condiciones de gestión urbanística:

En esta área urbana homogénea no se delimitan ámbitos de gestión urbanística.