

# PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

## DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

E. MEMORIA DE ORDENACION PORMENORIZADA 2

### E6. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LOS RODEOS

## ÍNDICE

1. AUH-0601: RODEO 1 -----	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 -----	7
1.3.4. Condiciones de la edificación -----	8
1.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	10
1.3.6. Asentamiento Rural “Camino Espinosa” -----	11
1.3.7. Subsector de suelo urbanizable 0601_1: Rodeo 1 -----	13
2. AUH-0602: RODEO 2 -----	16
2.1. Delimitación y descripción general-----	16
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	17
2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	17
2.3.1. Ordenación Estructural-----	17
2.3.2. Trama urbana-----	19
2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	20
2.3.4. Condiciones de la edificación -----	20
2.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	22
2.3.6. Segunda ordenación del ámbito de gestión asistemática de modalidad A7 -----	23
2.3.7. Subsector de suelo urbanizable 0602_1: Rodeo 2 -----	24
3. AUH-0603: CRUZ CHICA -----	28
3.1. Delimitación y descripción general. -----	28
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	29
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	29
3.3.1. Ordenación Estructural-----	29
3.3.2. Trama urbana-----	30
3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	31
3.3.4. Condiciones de la edificación -----	32
3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	32
3.3.6. Sector de suelo urbanizable (0603_1)-----	34
3.3.6.1. Ámbito Noroeste (gestión 0603_16): -----	35
3.3.6.2. Ámbito noreste (gestión 0603_17): -----	37





4. AUH-0605: EL ORTIGAL BAJO -----	38
4.1. Delimitación y descripción general. -----	38
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	39
4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	39
4.3.1. Ordenación Estructural-----	39
4.3.2. Trama urbana-----	40
4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	40
4.3.4. Condiciones de la edificación -----	41
4.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	42
5. AUH-0606: EL ORTIGAL -----	43
5.1. Delimitación y descripción general. -----	43
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	43
5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	44
5.3.1. Ordenación Estructural-----	44
5.3.2. Trama urbana-----	44
5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	45
5.3.4. Condiciones de la edificación -----	45
5.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	46
6. AUH-0608: EL ORTIGAL ALTO-----	47
6.1. Delimitación y descripción general-----	47
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	48
6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	49
6.3.1. Ordenación Estructural-----	49
6.3.2. Trama urbana-----	49
6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	50
6.3.4. Condiciones de la edificación -----	50
6.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	51
7. AUH-0609: GUILLÉN -----	53
7.1. Delimitación y descripción general. -----	53
7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	54
7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	54
7.3.1. Ordenación Estructural-----	54
7.3.2. Trama urbana-----	55
7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	55
7.3.4. Condiciones de la edificación -----	56
7.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	57



## 1. AUH-0601: RODEO 1

### 1.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Rodeo 1, (AUH-0601), se dispone al sur de la Carretera General TF-5 a su paso por el núcleo de Guamasa, en el extremo oeste del límite municipal. Sus límites quedan definidos como sigue:

- Al norte, la Autopista TF-5, que marca el límite con el AUH Guamasa Casco.
- Al este, el Camino Vergara, que define el límite con el AUH-0602: Rodeo 2.
- Al oeste, el Camino del Majano, que marca el borde del suelo rústico de protección agraria limítrofe.
- Al sur su delimitación es bastante irregular, quedando delimitada por el Camino del Majano (que marca el límite con el suelo rústico de protección agraria), el Camino Alfredo Hernández Canino (que marca el límite con la vecina AUH-0606: El Ortigal) y por el suelo rústico de protección agraria limítrofe.

La estructura de esta AUH se basa en parcelas de origen agrario, lineales y de gran longitud en dirección norte-sur, que parten del eje estructurante Carretera del Campo de Golf. Estas parcelas longitudinales han sufrido numerosas divisiones parcelarias interiores a las que se accede por medio de antiguas serventías agrarias que se han transformado en los actuales viarios urbanos en los que se apoya la edificación. Por tanto se detecta una mayor concentración edificatoria de viviendas unifamiliares en los terrenos situados al borde de la Carretera del Campo de Golf, apreciándose mayor degradación edificatoria hacia el interior de la misma. Esta estructura originaria aún permanece en el AUH sin apenas existir viarios transversales a las servidumbres longitudinales originales.

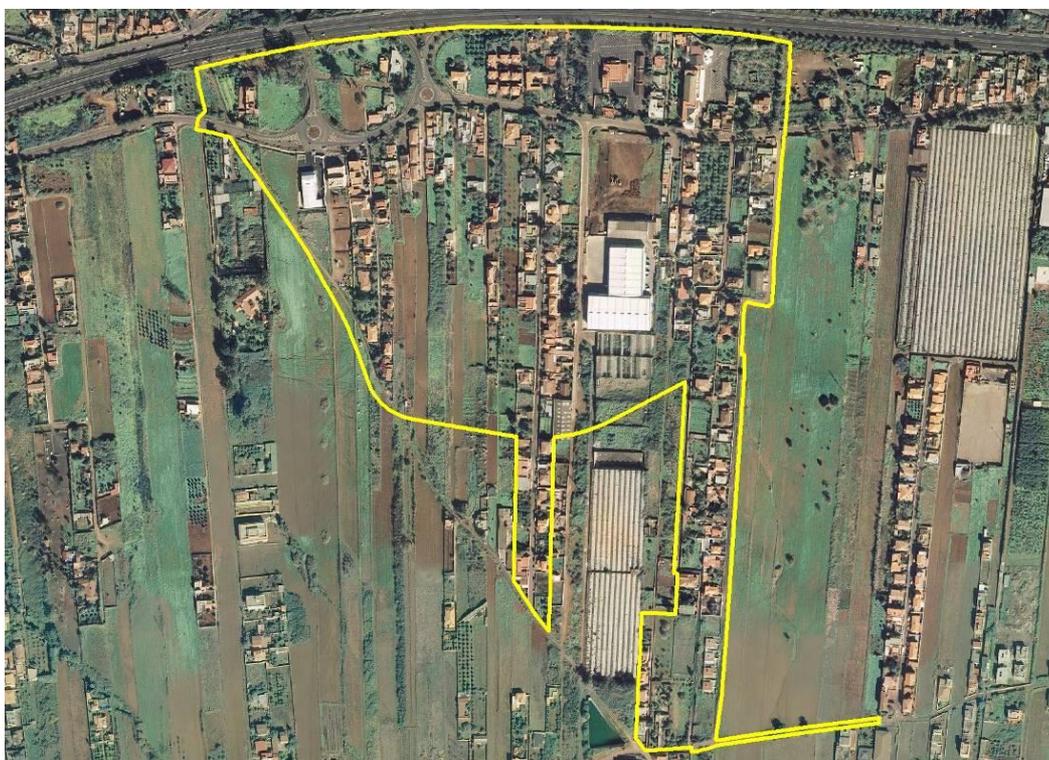


Figura.1: Delimitación del AUH-Rodeo 1

## 1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La problemática del AUH deriva del origen de la parcelación del mismo, lo que genera:

- a) Falta de continuidad de algunos de los viarios perpendiculares a la Carretera del Campo de Golf. Esta problemática deriva de la ocupación tradicional de esta AUH basada en viviendas al borde de los ejes citados para, posteriormente, ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios longitudinales que ocupan las parcelas interiores.
- b) Falta de urbanización de la trama viaria interior, limitándose, en la mejor de las ocasiones, a una calzada asfáltica sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- c) Escasa sección de los viarios existentes en los que, a pesar de no soportar excesivo tráfico, se mezclan las circulaciones peatonales con la de los vehículos, lo que además se complica con tránsitos rodados en doble sentido.
- d) Falta de conexión entre el núcleo de Guamasa y Los Rodeos por el paso de la Carretera General TF-5.
- e) Escasez de áreas libres y equipamientos públicos en la zona.

El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello, el criterio general es dotar a los viarios actuales de una sección adecuada que permita combinar el tráfico rodado con el peatonal. Así mismo se pretende dotar al viario de los servicios mínimos urbanísticos exigidos para que las parcelas existentes adquieran la condición de solar. A su vez se busca la mejora de la trama urbana por medio de la creación de nuevos trazados viarios que permitan el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes y conecte el AUH con el resto de las áreas colindantes.

Se asumen cuatro escalas en lo que se refiere a los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala territorial es necesario conectar los núcleos de Guamasa y Los Rodeos, suavizando de este modo la barrera que supone el trazado actual de la Carretera General TF-5.
- b) A escala del núcleo de Los Rodeos, es necesario conectar la trama urbana del AUH-Rodeo 1 con la del AUH vecina Rodeo 2, para lograr una continuación de la estructura viaria.
- c) A escala del conjunto del AUH se pretende completar la estructura viaria interior por medio de tres ámbitos de gestión a través de los cuales, además, se dotará al área de nuevos espacios libres y de dotaciones. Dada la escasez de viarios con anchos suficientes que garanticen el uso seguro del tráfico rodado y peatonal, se ha generado una estructura que recoge los tráficos motorizados y otra interior en la que conviven el peatón y el vehículo motorizado, donde el primero adquiere protagonismo.
- d) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.

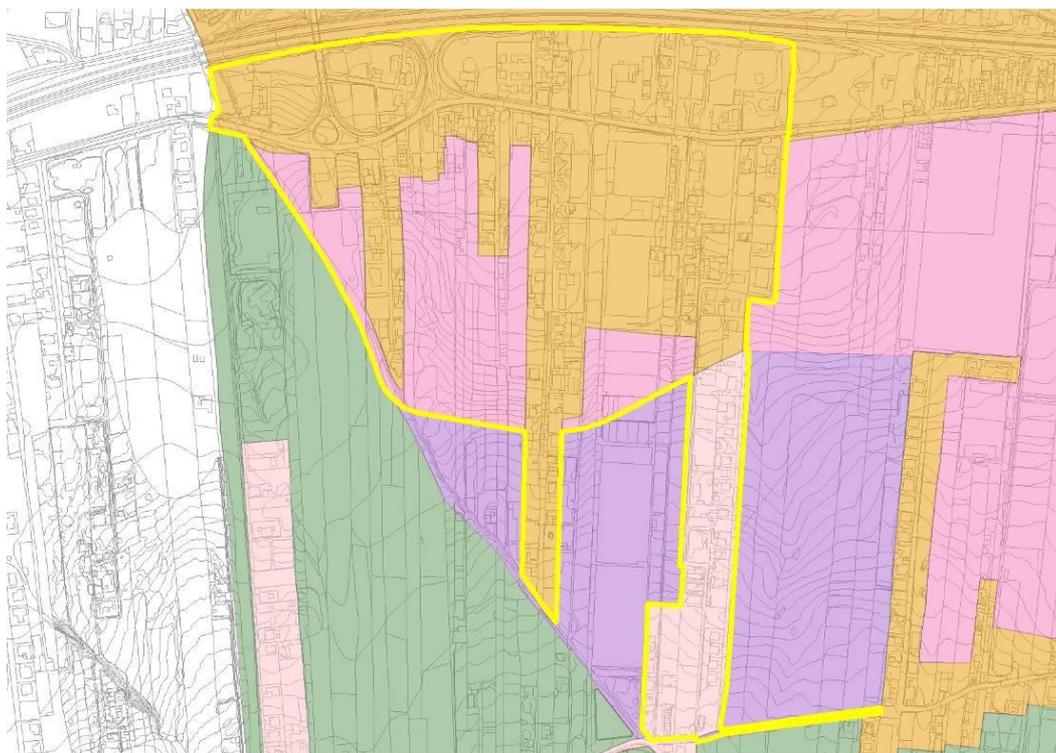
Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones, tanto las destinadas al uso residencial, al uso terciario y al dotacional.

### 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, si bien hay algunos cambios en la delimitación. Los terrenos interiores en el extremo sur del AUH se categorizan como suelo urbanizable sectorizado por el presente PGO (con el carácter de ensanche del núcleo) y forman parte de un único sector que continúa en la vecina AUH-0602: Rodeo 2.

Los terrenos situados en el extremo sureste del AUH se han categorizado como suelo rústico de asentamiento rural, ordenados y justificados en el apartado 1.3.6.



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

Figura 2: Categorización del suelo del AUH-Rodeo 1

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) La Autopista del Norte (TF-5), con la consideración de viario territorial de nivel 1. Desde el PGO se interviene sobre este eje ampliando su sección, de tal modo que se incorpora un nuevo carril que permite acceder desde la rotonda de acceso al núcleo de Guamasa a la nueva variante a ejecutar de la Autopista del Norte. Por otro lado, se mejoran las conexiones con el vecino núcleo de Guamasa por medio de un nuevo trazado del actual nudo de la autopista.
- b) La Carretera del Campo de Golf, con la consideración de viario urbano de nivel 1 por su carácter estructurante dentro del AUH, se trata del único viario longitudinal

que articula el resto de los viarios existentes. Se rectifican las alineaciones de este tramo a fin de posibilitar una progresiva ampliación de su sección a 15 metros.

- c) El nuevo viario longitudinal incluido en el sector de suelo urbanizable, que aprovecha parte del Camino del Majano y lo conecta al Camino de la Cañada se considera viario urbano de nivel 2 y su función es la de dar salida a los viarios transversales a la Carretera del Campo de Golf y conectar el AUH con los terrenos vecinos.
- d) El tramo del Camino Alfredo Hernández Canino incluido en el AUH se considera viario urbano de nivel 2.

En esta AUH no se califica ninguna pieza, dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

### 1.3.2. Trama urbana

La trama urbana del AUH está formada por la Carretera del Campo de Golf y los viarios urbanos secundarios transversales al mismo que, en ocasiones, carecen de continuidad o no tienen niveles óptimos de urbanización. Uno de los objetivos principales de este PGO, tal como se ha explicado en el epígrafe 1.2, es la mejora de esta trama, por lo que se ha previsto no sólo la creación de nuevos viarios, sino la ampliación y urbanización de los existentes. Así, en algunos viarios, aunque se ha mantenido su trazado, ha sido necesario ampliar la sección debido a su escasa dimensión, como sucede en el Camino Vergara. Para ello se han rectificado sus alineaciones evitando en la medida de lo posible la afección a la edificación existente. Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Se han rectificado también las alineaciones de todos los viarios que tienen carácter estructurante para darles unas secciones de entre 12 y 15 metros de ancho a fin de garantizar el buen funcionamiento de los mismos.

En el interior del AUH la estructura está conformada por viarios de tipo urbano secundario que organizan los tráficados dentro de la trama urbana canalizándolos hasta el viario urbano local. Se trata de las siguientes calles:

- a) Pasaje El Aguacate y la calle con trazado al norte, situada entre el Camino Antonio Marcelino y la Calle Delgado.
- b) El Camino Vergara, cuya ampliación prevista en el presente Plan se incluye en de una unidad de actuación perteneciente al sector de suelo urbanizable (UA 0602\_1).

Estos viarios secundarios junto con el viario urbano principal conforman agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanzanas”, destinadas a albergar el tráfico motorizado principal. Dentro de las “macromanzanas” se ubican los viarios locales, con un tratamiento donde se prioriza el peatón, los usos estanciales y el aparcamiento, desincentivador de los tráficados de paso obligando al uso del viario secundario. Se incluye el Camino Alfredo Hernández Canino como viario urbano que cierra al sur.

Los nuevos viarios contemplados en el nuevo ámbito de desarrollo (SUSO), se establecen con una sección variable de entre 10 y 15 metros en función de la importancia del mismo dentro del sector. Esta cuestión se describe y justifica en el apartado 1.3.7 de la presente Memoria. La ordenación del viario se realiza según los siguientes criterios:

- a) Para la Autopista TF-5 y su variante, viario territorial de nivel 1, se plantea una sección tipo S.M. 01 con una mediana ajardinada, dos calzadas con 2 y 3 carriles y arcenes en sus márgenes.

- b) Para los viarios urbanos principales se plantea una ordenación con una sección tipo P.03 con las siguientes características:
  - b1. Para la Carretera del Campo de Golf la sección P.03 se organiza con una calzada unidireccional con dos carriles, aparcamiento en línea y aceras en sus extremos.
  - b2. El nuevo viario longitudinal incluido en el sector de suelo urbanizable, a pesar de disponer la sección P.03 es una calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en línea en el margen adyacente a las edificaciones, aceras en sus extremos y una banda ajardinada en contacto con el suelo rústico.
- c) Los viarios urbanos secundarios se ordenan mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea en los tramos viarios que dispongan de ancho suficiente y aceras. En los viales adyacentes a un comercial el ancho mínimo de calzada es de 3,50 m para facilitar la maniobrabilidad de vehículos pesados.
- d) Los viarios municipales no urbanos se ordenan mediante una sección N.U.02, con una calzada de doble sentido y apartaderos cuando el ancho de la vía lo permite. En los casos en que se contacta con piezas edificables se dispone una acera en el resto y el peatón comparte plataforma con el tráfico motorizado.
- e) Por último, el viario urbano local se ordena de dos maneras:
  - e1. Los que organizan el asentamiento rural situados al sur (el Camino Vergara y el tramo norte del Camino Espinosa), se ordenan mediante viario del tipo L.05, con una calzada unidireccional, banda de aparcamiento en línea en el margen edificado y una banda ajardinada en contacto con suelo rústico.
  - e2. El viario localizado en el interior de las macromananzas se ordena mediante una sección tipo L.04 de coexistencia, en las que se recogen los tráficos finalistas. El diseño de la calle evitará los tráficos de paso y las altas velocidades y de mejorará la calidad ambiental y estética mediante vegetación y elementos urbanos.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales, excepto aquellas pertenecientes al suelo urbano consolidado cuya accesibilidad a las piezas dependa de la ejecución de un nuevo viario incluido en un ámbito de gestión.

### 1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de las piezas del AUH es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre.

Se destinan dos piezas en la Carretera del Campo de Golf (en suelo urbano consolidado) al uso comercial reconociendo la realidad existente. Para fomentar el uso comercial se ha destinado una nueva pieza en el ámbito de desarrollo como continuación de la ya existente.

En el nuevo ámbito de desarrollo se establece en su extremo oeste una pieza de uso residencial colectivo en contacto con la pieza comercial del suelo urbano consolidado, apoyada en el nuevo viario estructurante transversal, lo que se justifica en el epígrafe correspondiente.

La reserva de espacio libre y de dotaciones de esta AUH se localiza en el sector de suelo urbanizable con unas dimensiones de piezas que cumplen con lo exigido legalmente.



#### 1.3.4. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado, por encontrarse casi en su totalidad edificado, se han mantenido como criterio general los parámetros establecidos por el PGO-2004. Sin embargo, en función de la ubicación de cada pieza, de la realidad existente, y/o cuando los objetivos de la ordenación lo exigieran, se establecerán nuevos parámetros parcelarios y edificatorios.

Como criterio general, para la regulación de las futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y la longitud mínima de lindero frontal, salvo en ciertas piezas en las que se establece el círculo mínimo inscribible.

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. La separación mínima a lindero frontal se establece de manera gráfica en todas las piezas situadas al sur de la Carretera del Campo de Golf variando en función al viario desde el que se accede a las piezas. Las condiciones de edificación establecidas son:

- a) Las piezas 0601\_34 y 0601\_36 se destinan al uso residencial unifamiliar agrupado, al ser conjuntos de viviendas que cuentan con espacios privados comunes, para legitimar estos grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria. En estas piezas se ha establecido la parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes y el número máximo de unidades para regular las futuras subdivisiones. La separación mínima a lindero frontal se establece en 5 metros, al lateral en 3 metros y a lindero posterior se establece de manera gráfica por encontrarse afectada por la servidumbre de carreteras. El porcentaje de ocupación máxima de la edificación se fija en un 35% para respetar la realidad existente buscando la homogeneidad con el resto de las piezas adyacentes.
- b) Las piezas 0601\_35, 0601\_37, 0601\_38, 0601\_39, 0601\_46 y 0601\_50 se destinan al uso residencial unifamiliar. Se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie mínima de 350m<sup>2</sup>s, un círculo inscribible de 12 metros y el porcentaje de ocupación máxima de la edificación en un 35%, igual que el PGO-2004. La separación mínima a lindero frontal se fija en 5 metros (salvo en las piezas 0601\_38, 0601\_49 y 0601\_50 donde se fija en 3) y el lateral y posterior en 3 metros. Se establece para estas piezas un fondo máximo edificable gráfico para evitar la ocupación con edificación de la zona afectada por la servidumbre de carreteras.
- c) Las piezas 0601\_4, 0601\_5, 0601\_6 y 0601\_47 se destinan al uso residencial unifamiliar. Los parámetros establecidos para su ordenación provienen del PGO-2004 en reconocimiento de la realidad existente. Se ha establecido una separación mínima a lindero frontal gráfica con la intención de conseguir un tratamiento homogéneo del viario estructurante Carretera del Campo de Golf.
- d) Las piezas 0601\_27 y 0601\_28, al sur de la Carretera del Campo de Golf, están afectadas por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte. En el PGO-2004 se destinaban al uso residencial unifamiliar, aunque no con la misma delimitación. Se mantiene tal uso y se amplía su delimitación para completar manzanas con el mismo uso. Su ocupación vendrá condicionada a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 20 de la Ley del Ruido. Dada la dimensión de las piezas y su morfología (piezas de poco fondo) se establecen los mínimos parámetros edificatorios: longitud mínima de lindero frontal de 12 metros, superficie mínima de parcela de 150 metros y separación mínima a lindero frontal gráfica (para dar fachada a la Carretera del Campo de Golf).

- e) Las piezas 0601\_2 y 0601\_7 se destinan al uso comercial para reconocimiento de la realidad existente y con la intención de fomentar dicho uso en el AUH. En ellas se establecen unos parámetros específicos que van en función de su ubicación y morfología parcelaria. Así, en la pieza 0601\_2, se ha establecido una superficie de parcela mínima de 500 m<sup>2</sup>s y una longitud mínima a lindero frontal de 15 metros. El porcentaje máximo de ocupación se establece en un 50% y una separación mínima a lindero lateral y posterior de 3 metros. En la pieza 0601\_7 se ha establecido una superficie mínima de parcela de 1.000 m<sup>2</sup>s y una longitud mínima a lindero frontal de 20 metros. El porcentaje máximo de ocupación se establece en un 60%, una altura máxima de 12 metros y un coeficiente máximo de edificabilidad de 1,33m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s.

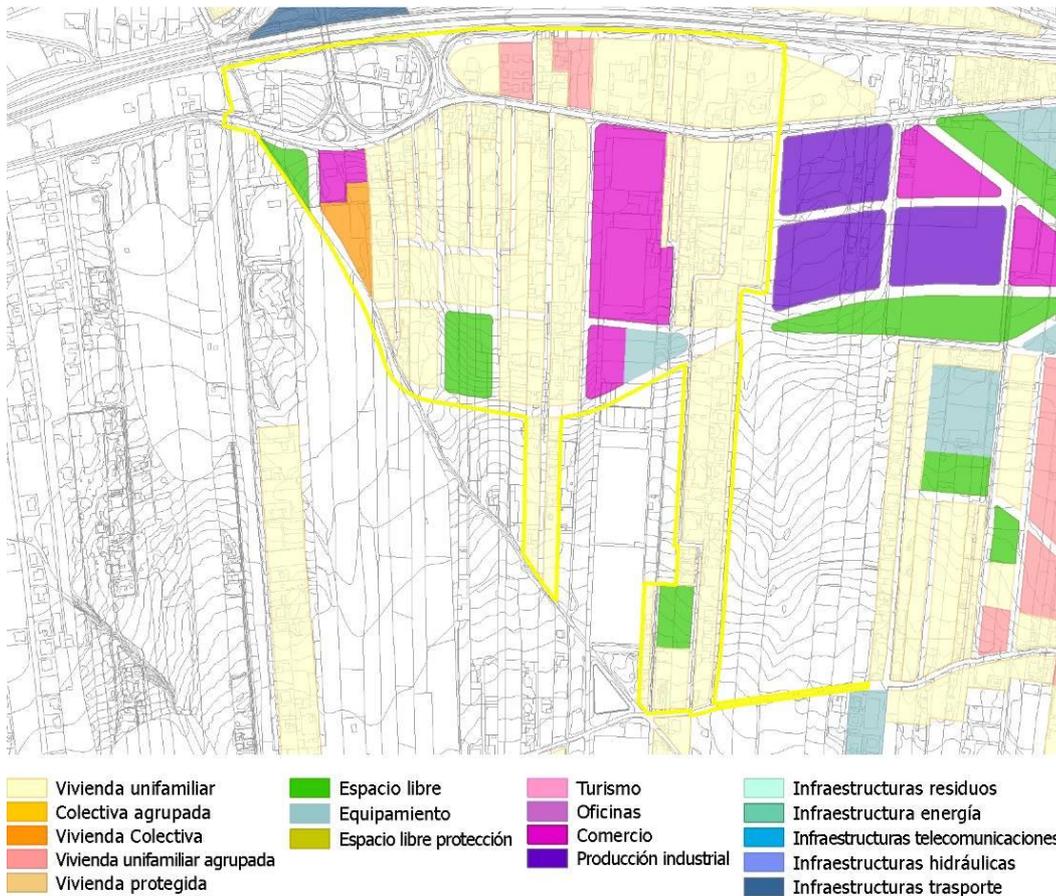


Figura 3: Esquema de ordenación AUH-Rodeo 1

- f) El resto de las piezas, que se extienden desde el sur de la Carretera del Campo de Golf hacia el suelo rústico limítrofe, se destinan a uso residencial unifamiliar aislado, excepto en la pieza 0601\_30 donde se permite el pareado lateral debido a su dimensión y morfología parcelaria (gran longitud y poca profundidad) con la intención de obtener un mayor aprovechamiento. En ellas se ha establecido una superficie de parcela mínima de 350m<sup>2</sup>s y una longitud mínima a lindero frontal de 15 metros. La separación mínima de la edificación a sus linderos se establece en función de su ubicación, siendo gráfica, 5 ó 3 metros, según corresponda. El porcentaje máximo de ocupación se establece en un 35%.

En general se establece una altura máxima de 2 plantas, excepto en la pieza 0601\_7 donde la tipología edificatoria de grandes dimensiones y su funcionalidad condicionan la altura a 3 plantas, como estaba establecido en el PGO-2004.

### 1.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Se han delimitado varios ámbitos de gestión dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada. Según la categoría de suelo en la que se establecen, se puede distinguir entre los procedimientos asistemáticos (destinados a la mejora y urbanización del suelo urbano consolidado), y los sistemáticos (destinados a la ejecución de los nuevos ámbitos de desarrollo). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 1.3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede) que se delimitan como ámbitos de gestión A2. En el AUH se ha delimitado el ámbito de gestión A2 0601\_24 con el fin de urbanizar y obtener los terrenos necesarios para la ampliación de la sección de la Carretera General TF-5. Esta actuación se asigna al Cabildo de Tenerife.
- c) Las consistentes en la obtención, ejecución y/o urbanización, de nuevos viarios que son necesarios para conectar los nuevos ámbitos de desarrollo con la trama urbana existente. Éstos se disponen sobre suelos urbanos consolidados y se delimitan como recintos de modalidad A5. Se han delimitado 9 ámbitos que conectan la nueva trama viaria del sector de suelo urbanizable con el suelo urbano consolidado: 0601\_2, 0601\_3, 0601\_6, 0601\_7, 0601\_8, 0601\_11, 0601\_12, 0601\_20 y 0601\_21.
- d) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0601\_14), que coincide con la delimitación del asentamiento rural “Camino Espinosa”. Este ámbito se delimita con la finalidad de que los propietarios mejoren las condiciones urbanísticas del mismo mediante la ampliación, mejora y reurbanización del viario existente y dotar a la zona de las reservas mínimas legalmente establecidas de espacio libre. La trama viaria existente está formada por viarios públicos asfaltados, pero en malas condiciones de urbanización y con anchos insuficientes.
- e) Las consistentes en la ampliación y urbanización del tramo viario desde el que se accede a un grupo de parcelas unifamiliares situadas en suelo urbano consolidado, con la finalidad de que éstas adquieran la condición de solar. Los propietarios incluidos en los ámbitos de gestión de modalidad A6 mejorarán de manera solidaria las condiciones de los viarios a fin de dotarlos de los servicios mínimos exigibles. En esta AUH se han delimitado 9 ámbitos de modalidad A6:
  - e1. 0601\_9: comprende las parcelas con acceso desde el Camino del Túnel, viario urbano asfaltado sin los servicios mínimos requeridos, que se debe reurbanizar.
  - e2. 0601\_10: comprende las parcelas con acceso desde el tramo sur de la Calle Delgado, donde el viario urbano se convierte en una pista sin asfaltar, que debe ser urbanizada y dotada de los servicios requeridos.
  - e3. 0601\_13: comprende las parcelas con acceso desde el Camino de Los Reyes, un viario en mal estado de conservación, que debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos.
  - e4. 0601\_15: comprende las parcelas con acceso desde el Pasaje El Carretero, una pista sin asfaltar y sin ningún tipo de servicio urbanístico, que debe ser urbanizada y dotada de los servicios requeridos.
  - e5. 0601\_16: comprende las parcelas con acceso desde el tramo existente de la Calle de los Borges, una pista sin asfaltar y sin ningún tipo de servicio urbanístico, que debe ser urbanizada y dotada de los servicios requeridos.



- e6. 0601\_17: las parcelas con acceso desde el tramo norte del Camino Sierra, una pista sin asfaltar que debe ser urbanizada y dotada de los servicios requeridos.
- e7. 0601\_18: las parcelas con acceso desde el Camino Antonio Marcelino, viario urbano asfaltado sin los servicios mínimos requeridos que se debe reurbanizar.
- e8. 0601\_19: comprende las parcelas con acceso desde la Calle del Pino, un viario urbano asfaltado, de escasa sección y sin los servicios mínimos requeridos por lo que debe ser reurbanizado.
- e9. 0601\_23: comprende las parcelas con acceso desde la Calle Ara, un viario urbano asfaltado y sin los servicios mínimos requeridos que debe ser reurbanizado.

En esta AUH se ha delimitado un único subsector de suelo urbanizable (ámbito de gestión sistemática) que se ha dividido en tres unidades de actuación (0601\_1, 0601\_4 y 0601\_5) para facilitar su gestión y ejecución. La ordenación del subsector 0601\_1 que abarca gran parte del extremo sur del AUH, se describe y justifica en el apartado 1.3.7.

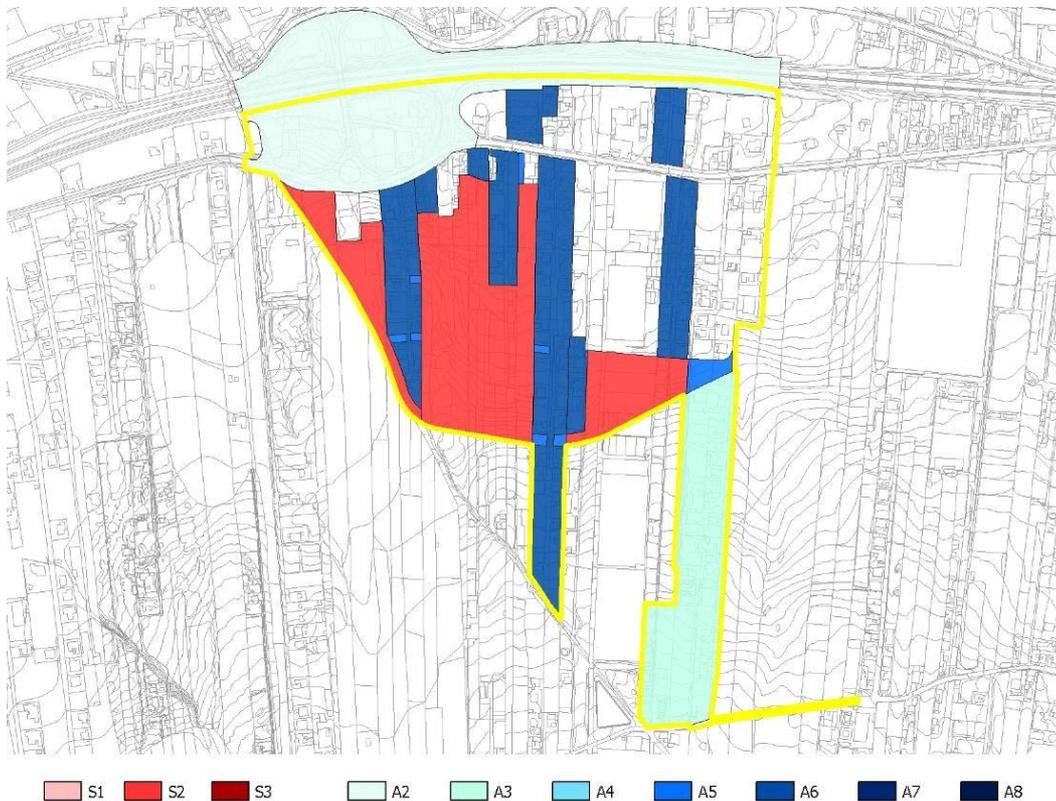


Figura 4: Esquema ámbitos de gestión

### 1.3.6. Asentamiento Rural “Camino Espinosa”

Se han categorizado como suelo rústico de asentamiento rural los terrenos situados en el extremo sureste del AUH, como continuación del Asentamiento Rural limítrofe “El Ortigal”. Estos terrenos estaban categorizados en el PGO-2004 como suelo urbano consolidado una parte y como suelo urbano no consolidado otra, aunque no exactamente con la misma delimitación. En este PGO se ha modificado su categorización en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.8.3.1 del PIOT. Este cambio de clasificación del suelo se justifica en el capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural.

La delimitación propuesta responde a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales. Se ha reconocido la realidad existente fomentando la colmatación interior del mismo por la edificación. El único crecimiento permitido responde a la necesidad de dotar a las viviendas existentes de las dotaciones de espacios libres exigidas legalmente. De este modo se ha reconocido el viario existente y se ha procedido a ampliar la sección de las vías mediante alineaciones no programadas, evitando en todo momento la afección de las edificaciones existentes. Todas las alineaciones establecidas son principales.

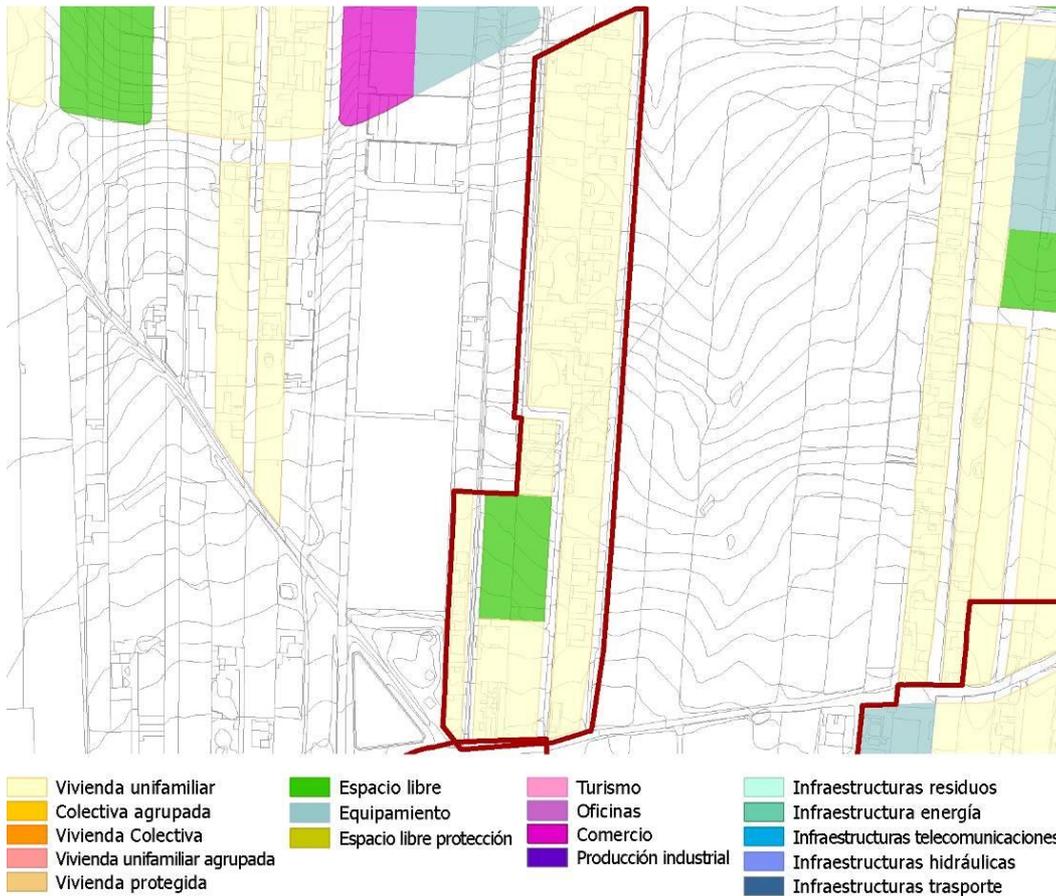


Figura.5: Ordenación del Asentamiento Rural “Camino Espinosa”

La ordenación de las piezas resultantes responde al reconocimiento de la edificación existente. El único crecimiento previsto es el estrictamente necesario para dotar a la zona de espacio libre público, situado de manera centralizada, aprovechando un espacio vacante. En el PGO-2004 ya se contemplaba en ese mismo lugar una cesión de espacio libre y dotaciones, resultado de la gestión de un ámbito de suelo urbano no consolidado.

Resultan así 4 piezas de uso residencial unifamiliar (0601\_33, 0601\_42, 0601\_43 y 0601\_44) cuyos parámetros edificatorios y parcelarios son los mismos del PGO-2004, excepto en la pieza 0601\_42 donde, debido a la afección no programada por el nuevo trazado de la alineación viaria, se ha reducido la superficie de parcela mínima a 200 m<sup>2</sup>s. Con la finalidad de reconocer la realidad existente se ha aumentado el porcentaje máximo de ocupación por la edificación a un 40% y no se establece separación mínima a lindero frontal.

Para la obtención del suelo y urbanización de los viarios y de la pieza de espacio libre, en el presente PGO se delimita un ámbito de gestión asistemática (modalidad A3).

### 1.3.7. Subsector de suelo urbanizable 0601\_1: Rodeo 1

El subsector de suelo urbanizable Rodeo 1 se sitúa al sur del AUH abarcando los terrenos entre el Camino del Majano y el suelo urbano consolidado situado al sur de la Carretera del Campo de Golf. Limita en todos sus bordes con suelo urbano consolidado, excepto en su extremo sur donde está en contacto con el suelo rústico de protección agraria. Tiene una superficie total de 69.106,71 m<sup>2</sup>s. En el PGO-2004 se clasificaban estos terrenos como suelo rústico de protección agraria tradicional, pero la necesidad de dar continuidad a la trama urbana existente y servicios dotacionales a la población, la situación estratégica de los terrenos y el desuso de la mayor parte de los mismos los hace idóneos para establecer en ellos un nuevo ensanche del núcleo del Rodeo. Por tanto, en este PGO se han recategorizado estos terrenos como suelo urbanizable sectorizado ordenado.

Los terrenos que componen este subsector no se encuentran afectados por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte, por lo que se destinan al uso global residencial. Se trata de un subsector de suelo urbanizable discontinuo (0601\_1: "Rodeo 1") que, junto con el subsector 0602\_1 ("Rodeo 2", situado en la vecina AUH-0602: Rodeo 2), forman un único sector de suelo urbanizable que se ha dividido para facilitar su gestión y ejecución. A su vez cada sector se ha dividido en varias unidades de actuación con la finalidad de reducir el número de propietarios incluidos en la gestión de las mismas y, de este modo, facilitar su ejecución. El presente subsector se ha dividido en 3 unidades de actuación:

- a) 0601\_1: situado al extremo oeste del AUH comprende los terrenos entre el Camino del Majano y los traseros a las edificaciones existentes en el Camino de los Reyes.
- b) 0601\_4: se sitúa en el extremo sureste del AUH y comprende los terrenos situados entre la Calle Delgado y el Camino Espinosa.
- c) 0601\_5: se sitúa de manera centralizada al sur del AUH y comprende los terrenos entre las traseras de las edificaciones existentes en el Camino de los Reyes y el Camino Antonio Marcelino.

El objetivo de ordenación es resolver la problemática existente creando un nuevo ámbito de desarrollo residencial que complemente y conecte con la trama urbana del suelo limítrofe dando acceso a las distintas piezas resultantes. Las reservas de espacios libres se establecerán apoyadas en el eje principal para que sirvan a todo el Sector y al suelo urbano consolidado. El contacto con el suelo rústico se tratará preferiblemente por medio de viario y/o piezas de espacio libre, para que sea lo menos agresivo posible.

La nueva trama urbana se ordena por medio de un nuevo viario principal estructurante que conecta las tres unidades de actuación y un viario municipal no urbano, hacia los que desembocarán todos los viarios locales que son continuidad de los viarios existentes:

- a) Nuevo viario estructurante en contacto con el suelo rústico y que da continuidad al Camino del Majano. Conecta el AUH-Rodeo 1 con el AUH-Rodeo 2 y en él desembocan todos los viarios longitudinales de esta AUH. Dada su importancia (eje principal), se le ha asignado una sección continua de 15 metros de ancho para albergar doble sentido de circulación, zonas de aparcamiento y el tránsito peatonal. Una banda ajardinada en contacto con el suelo rústico evitará la consolidación espontánea.
- b) Nuevo viario transversal que conecta el Camino Antonio Marcelino con el Camino del Majano. En él desembocan todos los viarios urbanos locales longitudinales que parten de la Carretera del Campo de Golf, viario urbano principal de nivel 1. Dada su jerarquía se le ha asignado una sección continua de 10 metros de ancho para albergar la circulación de vehículos, zonas de aparcamiento y el tránsito peatonal.

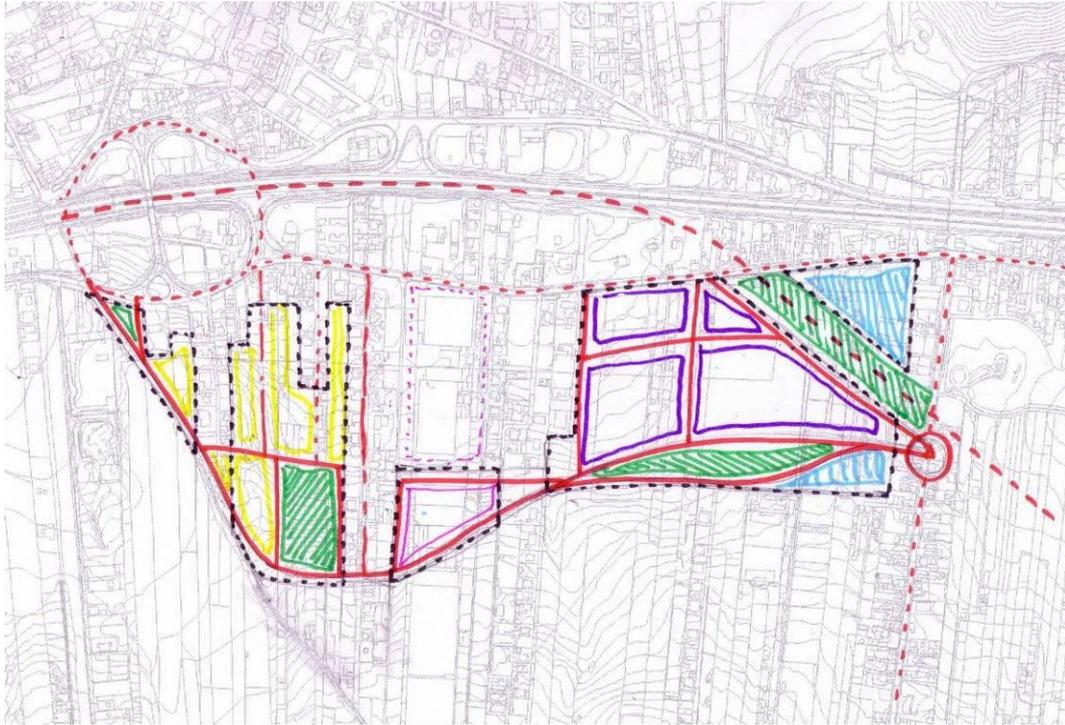


Figura 6: Esquema de ordenación del sector

La ordenación resultante se basa en un nuevo eje transversal en contacto con el suelo rústico que conecta las 3 unidades de actuación y los 2 subsectores de suelo urbanizable. Las reservas de espacio libre se apoyan en este eje como colmatación del mismo. Las piezas resultantes de la ordenación del resto de los viarios longitudinales se destinan al uso residencial unifamiliar, salvo las dos piezas en los extremos del nuevo eje transversal que son de uso residencial colectivo y comercial, con 3 plantas de altura máxima cada una para resaltar su presencia en el eje (la altura máxima del resto de las piezas es de 2 plantas), se busca calidad paisajística liberando espacio en el interior de las parcelas. Resultan 14 piezas cuyas condiciones de ordenación armonizan con el entorno, fijando una altura máxima variable de entre 2 y 3 plantas según el uso permitido:

- a) Las piezas 0601\_13, 0601\_14, 0601\_15 y 0601\_16, al norte del subsector y en contacto con el suelo urbano consolidado, son continuación de las manzanas existentes. Por su ubicación y características se destinan al uso residencial unifamiliar. Los parámetros parcelarios y edificatorios se fijan suavizando el contacto entre las nuevas piezas y las ya existentes estableciéndose para futuras subdivisiones parcelarias una superficie de parcela mínima de 250 m<sup>2</sup>s y una longitud mínima del lindero frontal de 12 metros. La separación mínima a sus linderos se fija en 3 metros, salvo al lindero posterior que sólo se fija en las piezas 0601\_15 y 0601\_16. El porcentaje máximo de ocupación es de 40%, se permite el pareado lateral salvo en la pieza 0601\_14 que, por su escasa profundidad, se permite el pareado doble.
- b) Las piezas 0601\_12, 0601\_17, 0601\_18, 0601\_19 y 0601\_21, centradas en el subsector, son de uso residencial unifamiliar. Se fijan parámetros parcelarios y edificatorios acordes con el entorno con una superficie mínima de parcela es de 350 m<sup>2</sup>s, longitud mínima de lindero frontal de 10 m, separación mínima a lindero frontal en 5 m para “ampliar visualmente” los nuevos viarios, y en 3 m al resto de los linderos. El porcentaje de ocupación máxima por la edificación se establece en un 35%. A estas piezas se les da la posibilidad de que la edificación se paree lateralmente.



- c) En la pieza 0601\_11, continuación de una manzana residencial en suelo urbano consolidado, se mantienen los parámetros existentes: superficie mínima de parcela de 350 m<sup>2</sup>s, longitud mínima de lindero frontal 12 metros, separación mínima a todos sus linderos 3 metros, se permite el pareado lateral y el porcentaje de ocupación máxima por la edificación se establece en un 35% y 2 plantas de altura.
- d) La pieza 0601\_1 se destina al uso residencial colectivo por su contacto con la pieza comercial existente. Para futuras subdivisiones parcelarias se fija una superficie mínima de parcela de 2.000 m<sup>2</sup>s y una longitud mínima de lindero frontal de 20 m. Para generar espacio libre privado se fija una separación mínima a todos sus linderos de 5 m y de 10 m entre edificios. El porcentaje máximo de ocupación es un 35%, el coeficiente de edificabilidad máxima 1 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s y 3 plantas de altura máxima.
- e) La pieza 0601\_45 se destina al uso comercial por situarse junto a una pieza existente con el mismo uso. Para futuras subdivisiones parcelarias se fija una superficie mínima de parcela de 3.000 m<sup>2</sup>s, una longitud mínima de lindero frontal de 50 metros. Para generar espacio libre privado se ha fijado una separación mínima al lindero frontal de 5 metros y entre edificios de 10 metros. La edificabilidad máxima es de 1,5 m<sup>2</sup>sc/m<sup>2</sup>s y una altura máxima de 12 metros, para homogeneizar la misma con la pieza existente 0601\_7.

Las piezas 0601\_20 y 0601\_31 son espacio libre público con una superficie de 6.166,70 m<sup>2</sup> y 2.280,24 m<sup>2</sup> respectivamente y la pieza 0601\_51 equipamiento privado, cumpliéndose con lo exigido en el Artículo 36 de la LOTENC para la reserva de espacio libre. La reserva obligatoria de dotaciones se sitúa en el subsector Rodeo 2 para de generar una dotación de cierta entidad en el núcleo del Rodeo.



Figura 7: Imagen de ordenación del Subsector 0601\_1.



## 2. AUH-0602: RODEO 2

### 2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Rodeo 2, (AUH-0602), se dispone al sur de la Carretera General TF-5, en el extremo oeste del Aeropuerto de Tenerife Norte y próxima al límite municipal de Tegueste. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al norte y en su extremo este, la Carretera General del Norte (TF-5).
- b) Al este, el Camino de la Cañada, que marca el límite con el Sistema General Aeroportuario de Tenerife Norte.
- c) Al oeste, el Camino Vergara, que define el límite con el AUH-0601: Rodeo 1.
- d) Al sur, su delimitación es bastante irregular, quedando delimitada por el Aeropuerto Tenerife Norte, por las calles La Vizcaína y Suprema (que delimitan la vecina AUH-0603: Cruz Chica) y por el suelo rústico de protección agraria limítrofe.

La estructura de esta AUH es en forma de “T”, y se basa en dos ejes estructurantes (Carretera del Campo de Golf y Camino de la Cañada) en torno a los que se ha ido disponiendo la edificación, por lo que se detecta una mayor concentración edificatoria (viviendas unifamiliares) en los terrenos situados al borde de la Carretera del Campo de Golf y del Camino de la Cañada. El origen de estas parcelas edificadas es agrario, en base a suertes largas dirección Norte-Sur, que han sufrido numerosas divisiones interiores. Esta estructura originaria permanece en el AUH y no existen viarios transversales a las servidumbres longitudinales originales las cuales se utilizan todavía para acceder a las edificaciones que han surgido en el interior de las piezas edificadas.

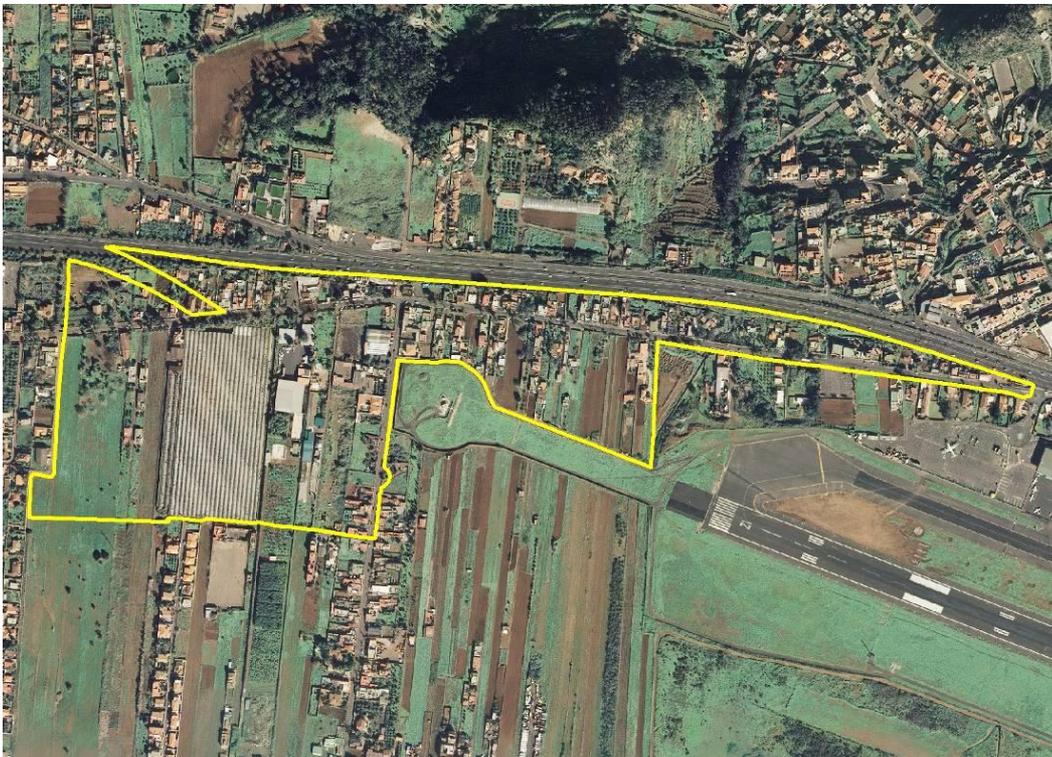


Figura 8: Delimitación del AUH-Rodeo 2



## 2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La problemática del AUH deriva del origen de la parcelación del mismo, lo que genera:

- a) Escasez de viarios perpendiculares a la Carretera Campo de Golf. Esta problemática deriva de la ocupación tradicional de esta AUH basada en viviendas al borde del eje.
- b) Falta de urbanización de la trama viaria del AUH, sobre todo del eje estructurante Carretera Campo de Golf que carece de una sección propia de ese carácter principal.
- c) Escasez de áreas libres y equipamientos públicos en la zona.
- d) Falta de conexión con los terrenos situados al norte del AUH debido al paso de la Carretera General TF-5.

El objetivo de ordenación planteado es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios para garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. El criterio general es dotar a los viarios actuales de una sección adecuada que permita combinar el tráfico rodado con el peatonal y mejorar la trama urbana creando nuevos trazados viarios que permitan el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes conectando el AUH con el resto de las áreas colindantes. Se asumen cuatro escalas en cuanto a los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala territorial se recoge la nueva variante de la autopista y se crean dos nudos viarios nuevos para conectar el AUH con los terrenos situados al norte (en el otro extremo de la TF-5).
- b) A escala del núcleo de El Rodeo es necesario conectar la trama urbana del AUH Rodeo 2, con la de las AUH vecinas Rodeo 1 y Cruz Chica, a fin de buscar una continuidad de la estructura viaria.
- c) A escala del conjunto del AUH se pretende llevar a cabo la propuesta del Avance que ha sido aceptada tras el Periodo de Información Pública y Sectorial: transformar el eje estructurante Carretera del Campo de Golf en una “vía parque”, por su situación estratégica (pegado a la TF-5) y su proximidad al Aeropuerto Tenerife Norte.
- d) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.

Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar en la medida de lo posible las distintas zonas del AUH mediante la regulación de las futuras edificaciones, tanto las destinadas al uso residencial, al uso terciario y al dotacional.

## 2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

### 2.3.1. Ordenación Estructural

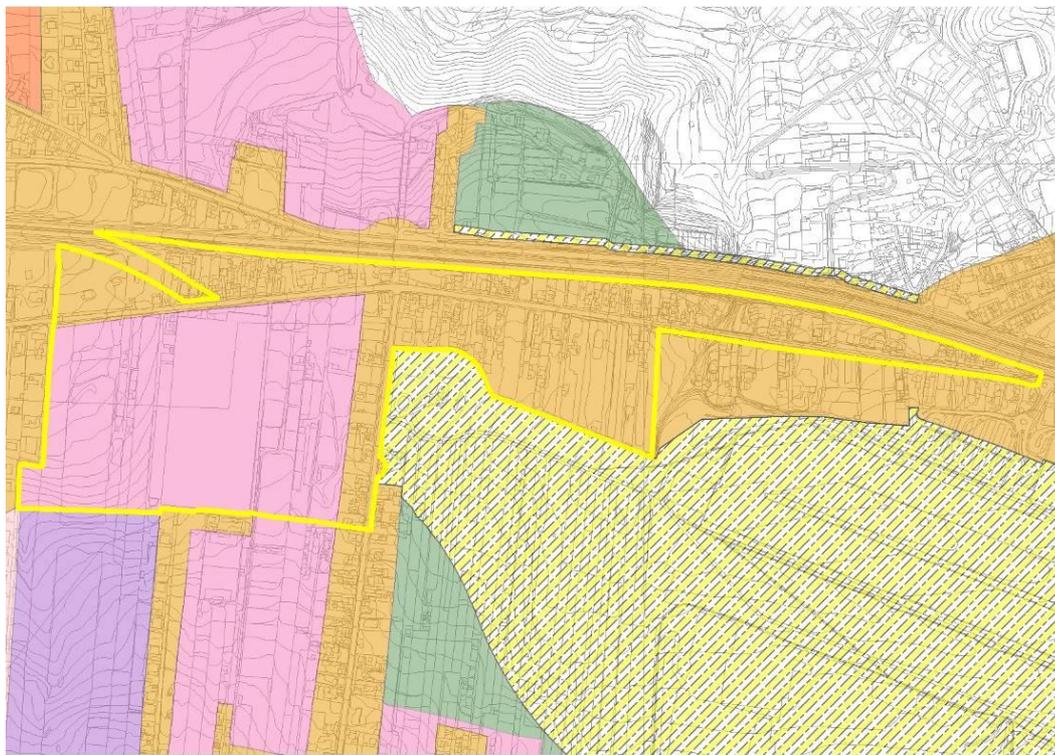
La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como lo hacía el PGO-2004. Los terrenos interiores en el extremo suroeste se categorizan como suelo urbanizable sectorizado por este PGO (con el carácter de ensanche del núcleo) y forman parte de un único sector que continúa en la vecina AUH Rodeo 1.

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) La Autopista TF-5 y su variante, viario territorial de nivel 1. Se interviene generando nuevas conexiones rodadas y peatonales con los terrenos en su extremo norte y se crea una nueva conexión subterránea que une la TF-5 y la nueva variante a ejecutar.



- b) La Carretera del Campo de Golf, viario urbano de nivel 1 por su carácter estructurante de las AUH de la zona. Se rectifican sus alineaciones para ampliar su sección a 15 metros y se presenta una segunda ordenación de los terrenos de su entorno generando un nuevo eje terciario con carácter de “vía verde”, siguiendo la propuesta planteada en el documento del Avance.
- c) El Camino de la Cañada, en el AUH Los Rodeos 2, perpendicular al viario estructurante Carretera del Campo de Golf, viario urbano de nivel 1. Se modifica el diseño de su sección en función a este carácter.
- d) El nuevo viario longitudinal, viario urbano de nivel 2, incluido en el subsector de suelo urbanizable y paralelo a la Carretera del Campo de Golf, que conecta el Camino del Majano con el Camino de la Cañada y da continuidad a la trama viaria con la de las vecinas AUH Rodeo 1 y Cruz Chica. Se prevé una sección de 15 metros y un diseño acorde con este carácter. Este viario a la altura del Camino Vergara sufre una bifurcación volviéndose unir en su intersección con el Camino de la Cañada.



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 9: Categorización del suelo del AUH-Rodeo 2

En el interior del AUH la estructura viaria está conformada por viarios de tipo urbano secundario que organizan los tráficos dentro de la trama urbana.

Se definen como elementos estructurantes la pieza 0602\_10, equipamiento comunitario propuesto por el Plan y el espacio libre sobre el tramo soterrado de la Variante de la TF-5 (pieza 0602\_11)

### 2.3.2. Trama urbana

La trama urbana del AUH es escasa ya que la edificación se concentra en torno a los dos ejes estructurantes. Los pocos viarios transversales carecen de continuidad, son de pequeña longitud y están al norte de la Carretera del Campo de Golf. Sin embargo, la ubicación del AUH es estratégica por su viario de interés insular ya que se contempla la conexión de la nueva variante a ejecutar (tramo subterráneo al pasar por esta AUH) con la Autopista TF-5. Así, se ha ampliado la sección de la Autopista TF-5 en el extremo oeste del AUH para continuar el nuevo carril contemplado en la vecina AUH Rodeo 1 y permitir la conexión de la misma con la nueva variante a ejecutar. Además se plantea una nueva rotonda en el extremo norte del Camino de la Cañada para darle continuidad y crear una conexión con los terrenos situados al otro lado de la TF-5.

Es necesario organizar la trama urbana mediante la creación de nuevos viarios principales que complementen la función de los dos ejes estructurantes existentes (Carretera del Campo de Golf y Camino de la Cañada). Además, se pretende la mejora de los mismos mediante su ampliación y/o urbanización. En la Carretera del Campo de Golf se han rectificado las alineaciones de la edificación con la intención de ampliar su sección (donde la edificación lo permita), de 12 a 15 m de ancho. Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

En el Camino de la Cañada se han mantenido, en líneas generales, las alineaciones existentes. Únicamente se han rectificado de manera puntual donde ha sido necesario para dar un aspecto continuo y homogéneo a la vía. Por otro lado, se ha rediseñado su sección con la intención de darle una imagen y una funcionalidad acorde con el carácter principal del mismo.

La ordenación del viario se realiza según los siguientes criterios:

- a) Para la Autopista TF-5 y su variante, viario territorial de nivel 1, se plantea una sección tipo S.M. 01 con una franja central ajardinada y dos calzadas en sus laterales con 2 y 3 carriles y arcones en sus márgenes. La variante de la TF-5 a la altura de la Carretera del Campo de Golf, discurre enterrada y vuelve a tener un trazado superficial una vez pasada la cabecera del Aeropuerto y el Camino de la Cañada.
- b) Para los viarios urbanos principales se plantea una ordenación con una sección tipo P.03 con las siguientes características:
  - b1. Para la Carretera del Campo de Golf la sección P.03 se organiza con una calzada unidireccional con dos carriles, aparcamiento en línea en el margen de la pieza edificable y aceras en sus extremos.
  - b2. Para el nuevo viario longitudinal incluido en el sector de suelo urbanizable, se dispone la sección S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea, aceras en sus extremos y una banda ajardinada en contacto con el suelo rústico.
- c) Para los viarios urbanos secundarios se propone una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea y aceras en sus extremos de un ancho mínimo de 3.00 metros.
- d) Los nuevos viarios en el nuevo ámbito de desarrollo (SUSO) se establecen con una sección variable entre 10 y 15 metros en función de la importancia de los mismos dentro del sector. Se describe y justifica en el apartado 2.3.7 de la presente Memoria.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales excepto en aquellas piezas que lindan con el viario territorial (actual TF-5).

### 2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En todas las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto a la vivienda unifamiliar libre.

Los terrenos incluidos en el nuevo ámbito de desarrollo (SUSO) se encuentran afectados por la huella sonora del Aeropuerto Tenerife Norte, por lo que las piezas resultantes de su ordenación se destinan al uso comercial e industrial. La ordenación de este suelo se desarrolla en el próximo epígrafe 1.3.7. La reserva de espacio libre y de dotaciones de esta AUH se localiza en el sector de suelo urbanizable con unas dimensiones de piezas que cumplen con lo exigido legalmente.

### 2.3.4. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado, por encontrarse casi en su totalidad edificado, se han mantenido, como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Sin embargo, en función de la ubicación de cada pieza, de la realidad existente y/o cuando los objetivos de la ordenación lo exigieran, se establecerán nuevos parámetros parcelarios y edificatorios.

Como criterio general para la regulación de las futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y la longitud mínima de lindero frontal, salvo en ciertas piezas en las que se establece el círculo mínimo inscribible.

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. Las condiciones de edificación establecidas en las piezas de esta AUH son:

- a) Las piezas al norte de la Carretera del Campo de Golf (0602\_13, 0602\_14, 0602\_15, 0602\_16 y 0602\_20), están afectadas en su mayor parte por la servidumbre de carreteras de la TF-5, estableciéndose un fondo máximo edificable de 20 metros, salvo en la pieza 0602\_16, de mayor profundidad, fijado en 25 metros. En estas piezas existen numerosas serventías privadas desde las que se accede actualmente a las edificaciones situadas en segunda línea, sin embargo, debido a la afección de carreteras, ha sido necesario restringir la existencia de estas edificaciones, por lo que se ha fijado para futuras subdivisiones parcelarias una longitud mínima de lindero frontal de 12 metros. Para recoger la realidad existente se ha fijado la superficie de parcela mínima en 250 m<sup>2</sup>s y el porcentaje de ocupación máxima por la edificación en 50%. Al situarse en el viario estructurante Carretera del Campo de Golf, se ha fijado la separación mínima a lindero frontal en 5 metros para de crear un aspecto homogéneo y de mayor amplitud. La separación a lindero lateral se fija en 3 metros y en la pieza 0602\_15 se fija además una separación mínima a lindero posterior de 3 metros.
- b) La pieza 0602\_19 se encuentra afectada por la servidumbre de carreteras y es continuación de la ordenación propuesta en la vecina AUH Rodeo 1. Por tanto, al establecer sus parámetros parcelarios y edificatorios se ha buscado la homogeneidad con la pieza colindante. Se establece la superficie de parcela mínima en 350 m<sup>2</sup>s y el círculo mínimo inscribible en 12 metros. La separación mínima a lindero frontal en 5 metros, al lindero lateral en 3 m y al posterior se establece de manera gráfica debido a la afección de carreteras. El porcentaje de ocupación máxima se fija en un 35%.
- c) La pieza 0602\_12 está en contacto con el Sistema General Aeroportuario por lo que se fija un fondo máximo edificable de 40 m. Como ocurre en las piezas situadas en



el otro extremo de la Carretera del Campo de Golf, hay numerosas servientías que acceden a las viviendas situadas en segunda línea. Pero, debido a la cercanía con el Sistema General Aeroportuario, se han regulado las futuras subdivisiones parcelarias con una longitud mínima de lindero frontal de 15 m, la superficie mínima de parcela en 500 m<sup>2</sup>s y el porcentaje de ocupación máxima en un 25%. Al ser accesible desde los dos ejes estructurantes existentes la separación mínima a lindero frontal se ha fijado en 5 m (ampliando así los viarios principales) y en 3 m al lindero lateral.

- d) Las piezas 0602\_1 y 0602\_9 se sitúan en el eje estructurante Camino de la Cañada, viario urbano principal de nivel 1. Se regulan las piezas en base a la realidad existente fijando la longitud mínima a lindero frontal en 15 m, la superficie mínima de parcela en 500 m<sup>2</sup>s, la separación mínima a todos los linderos en 3 m y el porcentaje de ocupación máxima en un 35% en la pieza 0602\_9 y en un 40% en la pieza 0602\_1.
- e) La pieza 0602\_10 de 13.967 m<sup>2</sup>s de superficie, en la Carretera del Campo de Golf y en contacto con el nuevo Sistema General de Espacio Libre, se destina al uso dotacional. Al estar junto al trazado de la nueva variante de la TF-5, está afectada por la servidumbre de carreteras por lo que la separación mínima al lindero frontal es gráfica, la separación mínima al lindero posterior 5 metros y la separación mínima de la edificación 10 metros, el porcentaje máximo de ocupación es 35% y la altura máxima de 3 plantas y 12 metros.

En general, se establece una altura máxima de 2 plantas en todas las piezas, con las salvedades señaladas.

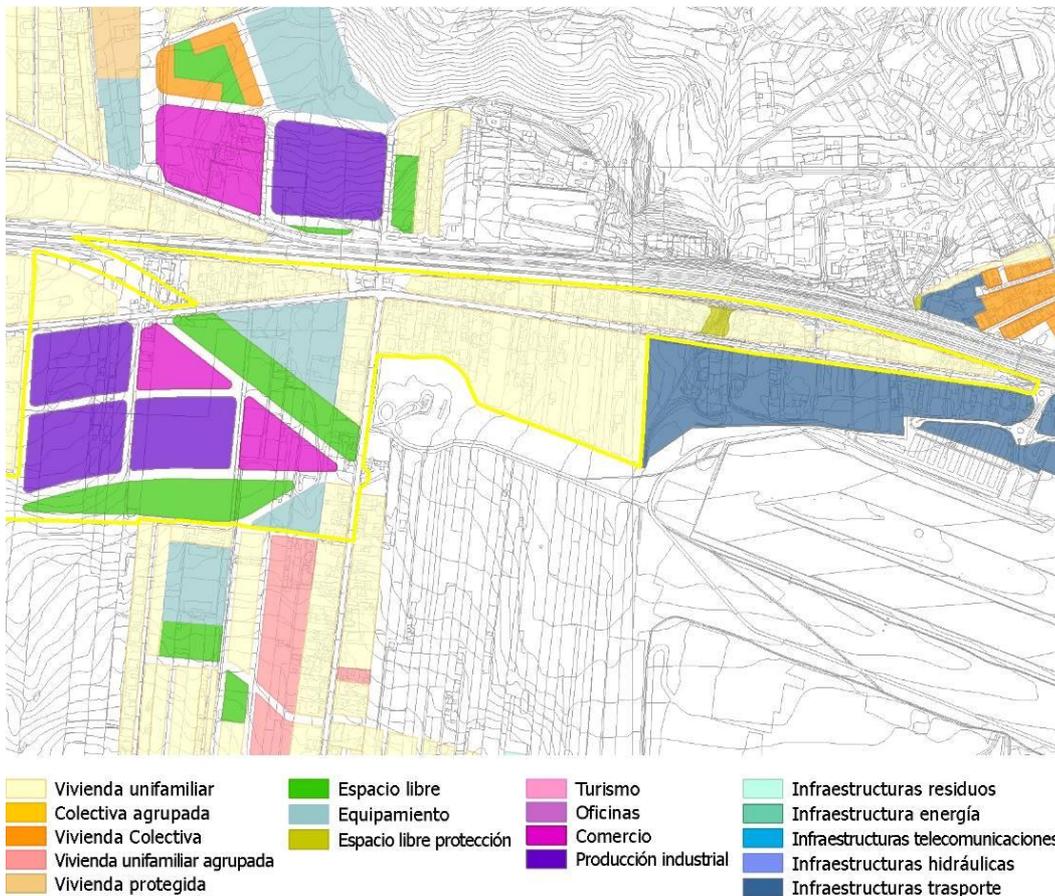


Figura 10: Esquema de ordenación AUH-Rodeo 2



### 2.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Se han delimitado varios ámbitos de gestión dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada. Según la categoría de suelo en la que se establecen se puede distinguir entre los procedimientos asistemáticos (destinados a la mejora y urbanización del suelo urbano consolidado), y los sistemáticos (destinados a la ejecución de los nuevos ámbitos de desarrollo).

Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 2.3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede) que se delimitan como ámbitos de gestión A2. En esta AUH se han delimitado 2 ámbitos:
  - b1. El 0602\_4, delimitado para obtener los terrenos que son necesarios para el correcto funcionamiento del sistema general aeroportuario. Esta actuación se asigna al Ministerio de Fomento.
  - b2. El 0602\_7, delimitado para obtener los terrenos que son necesarios para la ampliación, creación de nuevos nudos y conexión con la nueva variante a ejecutar de la Carretera General TF-5. Esta actuación se asigna al Cabildo de Tenerife.
- c) Las consistentes en la obtención, ejecución y/o urbanización de nuevos viarios que son necesarios para conectar los nuevos ámbitos de desarrollo con la trama urbana existente. Éstos se disponen sobre suelos urbanos consolidados y se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se ha delimitado un ámbito (0602\_6), situado en contacto con el Camino de la Cañada, para conectar la nueva trama viaria del sector de suelo urbanizable con el suelo urbano consolidado.
- d) Se delimita un área de doble ordenación (gestión asistemática de modalidad A7) dividida, en función de la propiedad, en 7 ámbitos para facilitar su gestión y ejecución. Este ámbito se delimita sobre el suelo urbano consolidado con el fin de obtener cesiones de suelo a cambio de un mayor aprovechamiento urbanístico en las piezas resultantes. De este modo en el presente PGO se ha realizado una doble ordenación de los ámbitos delimitados que contempla los objetivos de mejora planteados para esa zona. Esta doble ordenación se describe y justifica en el apartado 2.3.6.

En esta AUH se ha delimitado un único subsector de suelo urbanizable (ámbito de gestión sistemática) que se ha dividido en tres unidades de actuación (0602\_1, 0602\_2 y 0602\_3) con la finalidad de facilitar su gestión y ejecución. La ordenación del subsector 0602\_1, que abarca gran parte del extremo suroeste del AUH, se describe y justifica en el apartado 2.3.7.

Se delimita además un ámbito de gestión sistemática S3 (gestión 0602\_5) para la obtención y ejecución de un sistema general dotacional junto a la Variante de la TF-5.

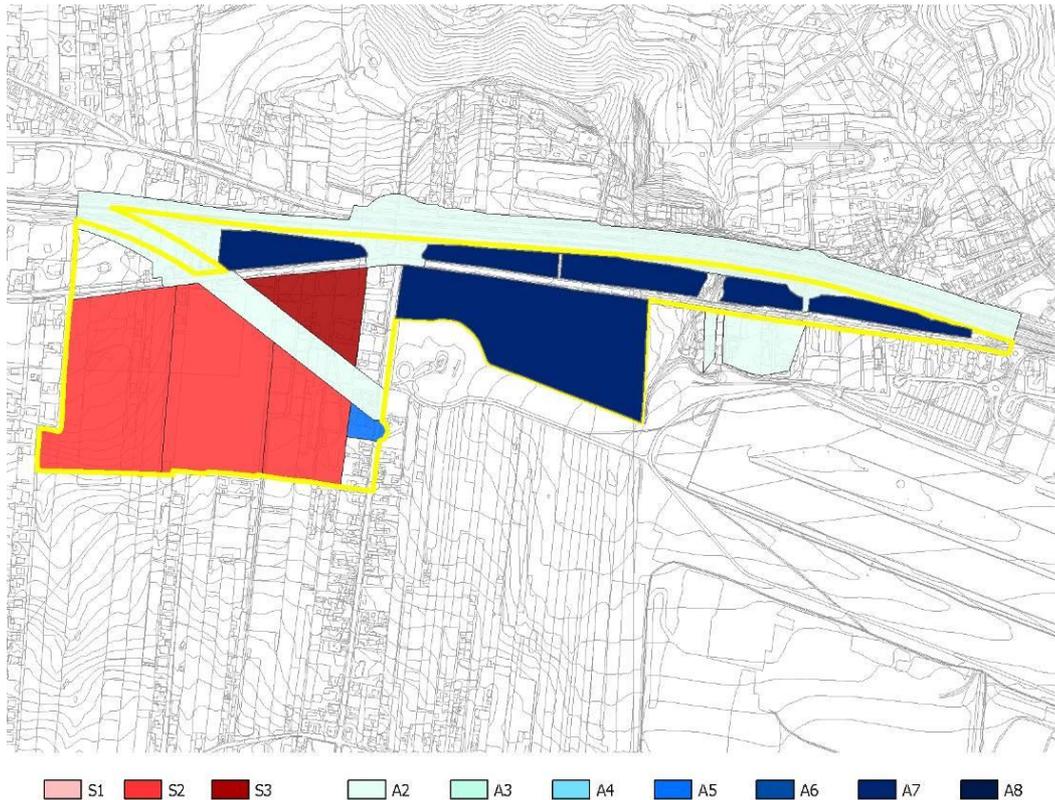


Figura 11: Esquema ámbitos de gestión.

### 2.3.6. Segunda ordenación del ámbito de gestión asistemática de modalidad A7

El documento de Avance planteaba varias propuestas de ordenación del entorno de la autopista. Tras el periodo de información pública y de información sectorial, se optó por transformar la Carretera del Campo de Golf en una “vía-parque” en la que se mezclaran los espacios libres comunes con las dotaciones y los edificios lucrativos destinados al uso terciario. Así se crearía un nuevo eje dotacional y terciario en una zona estratégica dada su ubicación entre el sistema general aeroportuario y el sistema general viario. Además, la mayor parte de estas piezas se encuentran afectadas por la huella sonora del aeropuerto y por la servidumbre de carreteras, lo que limita el uso y dimensión de los edificios resultantes. Actualmente no existen fachadas a la TF-5 ni al Aeropuerto de Tenerife Norte, por lo que su contacto es un borde residual en el que las edificaciones han volcado sus traseras. La propuesta de esta fase de Aprobación Inicial mantiene los objetivos de ordenación del Avance:

- a) Recuperar el espacio de dominio público de afecciones para usos lucrativos y espacios libres públicos ajardinados.
- b) Renovar la fachada urbana y sus tipologías.
- c) Mejorar la accesibilidad, movilidad, y continuidad en los usos y actividades.
- d) Situar usos urbanos demandados que proporcionen actividad, economía y desarrollo al barrio, buscando la cohesión.

Se ha establecido por tanto la “vía-parque” en el tramo este de la Carretera del Campo de Golf, destinándose las piezas resultantes en el extremo norte, al uso comercial y en el extremo sur, al de oficinas y comercial.



Tras la ordenación se prevé una nueva superficie de vía-parque de aproximadamente 45 ha. Con respecto al viario Carretera del Campo de Golf, se amplía y rediseña su sección a 15 metros de ancho, separando el tránsito rodado del peatonal por medio de vegetación.

Para el diseño, orientación y configuración de las edificaciones y sus patios se utilizarán parámetros bioclimáticos, para obtener el mayor confort posible dentro y fuera de ellas.



Figura 12: Esquema de segunda ordenación

### 2.3.7. Subsector de suelo urbanizable 0602\_1: Rodeo 2

El subsector de suelo urbanizable Rodeo 2 se sitúa al suroeste del AUH abarcando los terrenos situados entre la Carretera del Campo de Golf y la vecina AUH Cruz Chica. Limita en todos sus bordes con suelo urbano consolidado, salvo en su extremo sur donde está en contacto con suelo rústico de protección agraria. Tiene una superficie total de 102.822 m<sup>2</sup>s. El PGO-2004 clasificaba estos terrenos como suelo rústico de protección agraria tradicional. La necesidad de dar continuidad a la trama urbana existente y servicios dotacionales a la población, la situación estratégica de los terrenos y el estado de desuso de su mayor parte de éstos los hace idóneos para establecer en ellos un nuevo ensanche del núcleo del Rodeo. Por tanto se han categorizado estos terrenos como suelo urbanizable sectorizado ordenado.

La mayoría de los terrenos que componen este subsector están afectados por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte, por lo que se destinan al uso global terciario industrial y comercial. Es un subsector de suelo urbanizable continuo (0602\_1:“Rodeo 2”) que junto al subsector (0601\_1 “Rodeo 1”), situado en la vecina AUH-0601: Rodeo 1, forman un único sector de suelo urbanizable que se ha dividido para facilitar su gestión y ejecución. A su vez, cada sector se ha dividido en varias unidades de actuación para reducir el número de propietarios incluidos en la gestión de las mismas y, de este modo, facilitar su ejecución.

El presente subsector se ha dividido en 3 unidades de actuación:

- a) (0602\_1): se sitúa en el extremo oeste del subsector limitando con el suelo urbano consolidado por medio del Camino Vergara.
- b) (0602\_2): se sitúa de manera centralizada en el subsector y abarca los terrenos que se encuentran entre la Carretera del Campo de Golf y la vecina AUH Cruz Chica.
- c) (0602\_3): se sitúa en el extremo este del subsector, en contacto con los terrenos traseros al Camino de la Cañada.



El objetivo de ordenación es crear una nueva área de ensanche del núcleo del Rodeo que fomente el crecimiento económico de la zona. Así mismo, se pretende crear un nuevo viario principal que conecte la trama urbana con la de las vecinas AUH: Rodeo 1 y Cruz Chica. Las reservas de espacios libres y de dotaciones se establecerán apoyadas en los ejes principales, de tal modo que sirvan a todo el sector y al suelo urbano consolidado. El contacto con el suelo rústico se tratará preferiblemente por medio de viario y piezas de espacio libre, de tal forma que sea lo menos agresivo posible.

La nueva trama urbana se ordena por medio de dos nuevos viarios urbanos:

- a) Nuevo viario estructurante paralelo a la Carretera del Campo de Golf, y que conecta la vecina AUH Rodeo 1 con el Camino de la Cañada. Se trata de un viario principal de nivel 2 en contacto con el suelo rústico y con la vecina AUH Cruz Chica, que conecta las 3 unidades de actuación y a su vez los 2 subsectores de suelo urbanizable. Para su correcto funcionamiento se le asigna una sección de 15 metros de ancho y un único sentido de circulación que bordea la nueva pieza de espacio libre. En su encuentro con el Camino de la Cañada y con el Camino Vergara se ensancha su sección en 15 metros para albergar doble sentido de circulación y el tránsito peatonal. Su ordenación se realiza con las secciones tipo S.02 y S.03. En la zona desdoblada de la vía se propone una sección tipo S.03 con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea en ambos márgenes y amplias aceras. Los tramos de dos sentidos se ordenan con una sección del tipo S.01, con una calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en línea en un lateral y amplias aceras en sus extremos.
- b) Viario diagonal que conecta la Carretera del Campo de Golf con el Camino de la Cañada y con el nuevo viario secundario longitudinal del Sector. En el encuentro del mismo con los dos ejes estructurantes (Carretera del Campo de Golf y Camino de la Cañada) se ha dispuesto una glorieta en el Camino de la Cañada, mientras que el encuentro con la Carretera del Campo de Golf se realiza con una unión en T. Se trata de un viario de gran importancia dentro del AUH, no solamente por su función de conexión con los ejes existentes, sino porque desde él se accede a las nuevas piezas comerciales y al nuevo Sistema General de Espacio Libre. Por tanto, para su correcto funcionamiento, se le ha asignado una sección continua de 15 metros del tipo S.03, con una calzada unidireccional con salida hacia la Carretera del Campo de Golf, aparcamientos en línea y en batería en ambos márgenes y aceras.

Como se ha explicado anteriormente, las piezas dotacionales y de espacio libre se sitúan apoyadas en los ejes estructurantes (tanto las correspondientes a las cesiones obligatorias como al nuevo Sistema General de Espacio Libre obtenido por expropiación para la ejecución de la nueva variante de la TF-5). Las piezas resultantes de la ordenación del resto de los viarios longitudinales se destinan mayoritariamente al uso industrial, excepto las dos piezas situadas en el nuevo viario diagonal que se destinan al uso comercial

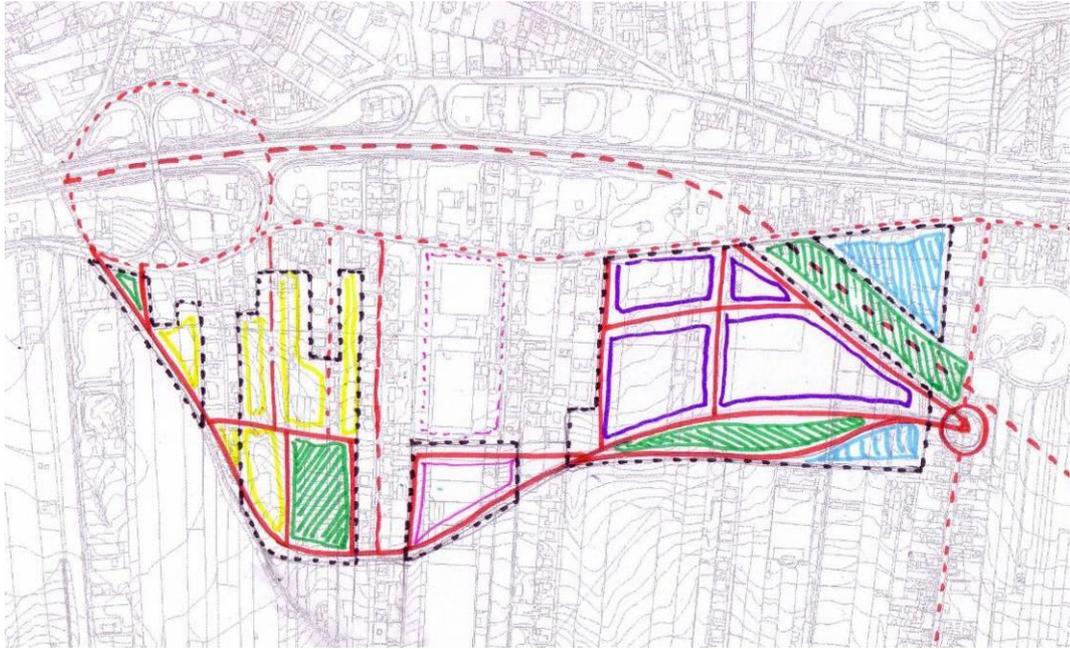


Figura 13: Esquema de ordenación del sector

Resultan así 10 piezas cuyas condiciones de ordenación se establecen en función de su ubicación y al uso al que se destinan, con una altura máxima variable entre 2 y 3 plantas:

- a) Las piezas 0602\_2, 0602\_3 y 0602\_4, por su superficie (de gran tamaño) y geometría (piezas rectangulares), se destinan al uso industrial. Para su ordenación se ha establecido una superficie de parcela mínima de 3.000 m<sup>2</sup>s y una longitud mínima del lindero frontal de 50 metros. La separación mínima a todos sus linderos es de 5 metros y la separación mínima entre edificios de 10 metros, permitiéndose el pareado lateral de la edificación. El coeficiente de edificabilidad máxima se establece en 1,30 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s con una altura máxima de 2 plantas y 12 metros.
- b) Las piezas 0602\_5 y 0602\_8, situadas en el nuevo eje estructurante diagonal, se destinan al uso comercial. Para su ordenación se ha establecido una superficie de parcela mínima de 3.000 m<sup>2</sup>s y una longitud mínima del lindero frontal de 50 metros. La separación mínima a lindero frontal se ha representado de manera gráfica por encontrarse afectada por la servidumbre de carreteras debido al paso de la nueva variante de la TF-5. La separación al resto de sus linderos es de 5 metros y la separación mínima entre edificios de 10 metros, permitiéndose el pareado lateral de la edificación. El coeficiente de edificabilidad máxima se establece en 1,50 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s con una altura máxima de 3 plantas, para crear una fachada de cierta envergadura hacia el nuevo Sistema General de Espacio Libre.
- c) La pieza 0602\_7, situada en la trasera del Camino de la Cañada y en el encuentro de los dos carriles del nuevo viario estructurante longitudinal. Por su ubicación y geometría se destina a equipamiento privado, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 36 de la LOTENC para ámbitos de desarrollo de uso global terciario. Para su regulación se ha dispuesto una separación mínima al lindero frontal y posterior de 5 metros y una separación mínima entre edificios de 10 metros. El porcentaje máximo de ocupación se establece en un 40% y la altura máxima es de 3 plantas y 12 metros.
- d) Las piezas 0602\_6, 0602\_17 y 0602\_18, situadas al sur del subsector en contacto con el AUH Cruz Chica y el suelo rústico, son accesibles desde el nuevo eje estructurante longitudinal y se destinan al uso de espacio libre público, con una superficie

total de 15163 m<sup>2</sup>s, cumpliéndose con lo exigido en el artículo 36 de la LOTENC en lo referente a la reserva de espacio libre para el subsector de uso terciario.

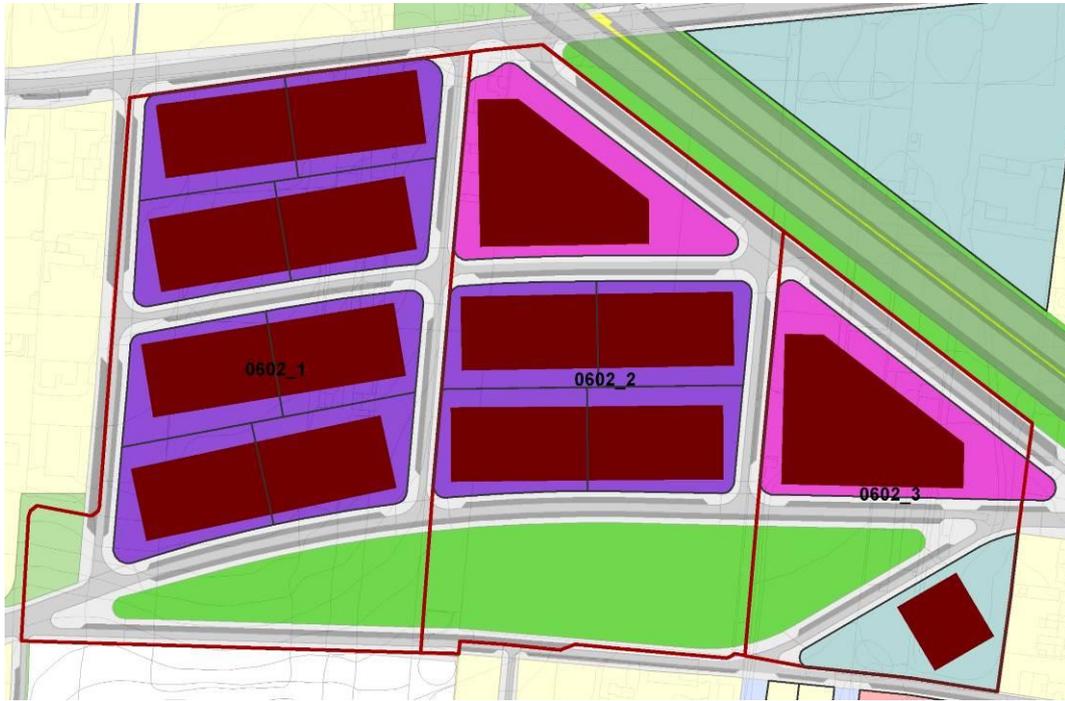


Figura 14: Imagen de ordenación del Subsector 0602\_1.



### 3. AUH-0603: CRUZ CHICA

#### 3.1. Delimitación y descripción general.

Esta Área Urbana Homogénea, situada al sureste municipal en el núcleo de Los Rodeos, comprende el conjunto de edificaciones que se disponen fundamentalmente a lo largo de los siguientes viarios que organizan el suelo urbano consolidado:

- a) El Camino de la Cañada recorre de norte a sur el área (conexión al AUH).
- b) El Camino Alfredo Hernández Canino atraviesa de este a oeste a mitad del Camino de la Cañada y da acceso a viarios transversales que conectan con suelo urbanizable sectorizado dentro del AUH.

El AUH limita por el noroeste con suelo urbanizable sectorizado del AUH Rodeo 2, por el sur con suelo rústico de asentamiento rural del AUH El Ortigal Bajo y el resto del límite con suelo rústico de protección agraria.

Se caracteriza por tener como uso mayoritario el residencial. Presenta tipología de vivienda unifamiliar en casi todo su conjunto, con excepción de una concentración de viviendas unifamiliares agrupadas en la parte sur y algunas dispersas en el resto del área.

Los equipamientos se encuentran en los extremos del Camino Alfredo Hernández Canino; al oeste el CEIP El Ortigal y al este, el servicio de limpieza Urbaser.

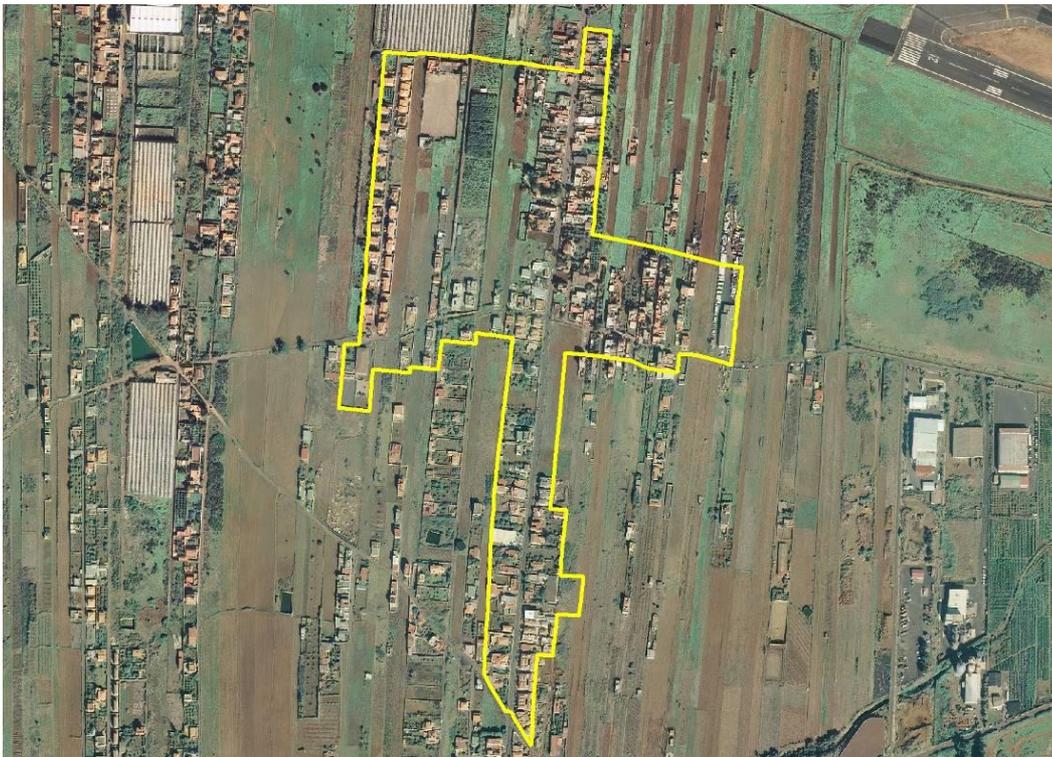


Figura 15: Delimitación del AUH

### 3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el AUH Cruz Chica se detecta como principal problemática urbanística la escasa sección viaria del eje estructurante (Camino de la Cañada) ya que, para el carácter de este tipo de vía, carece de acera en algún tramo, mezclándose el tráfico peatonal con el rodado y carece también de zona de aparcamiento. El Camino Alfredo Hernández Canino, que es el otro eje organizador, y los viarios transversales que concurren en él, tienen la misma problemática con respecto a las dimensiones del viario y servicios urbanísticos. Se detecta poca consolidación en determinadas zonas y carencia de espacios libres públicos y dotaciones dentro del AUH. En los dos ejes organizadores, Camino de la Cañada y Camino Hernández Canino, existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles únicamente desde una serventía privada, transversal a los ejes y de escasa dimensión.

Los criterios específicos de ordenación son:

- a) Con el fin de garantizar una correcta funcionalidad del viario urbano estructurante Camino de la Cañada, el Plan propicia unas operaciones de ampliación del viario dándole una sección constante en todo su recorrido para combinar tráfico rodado con peatonal. Para ello se rectifican las alineaciones en la medida de lo posible.
- b) Las parcelas vacantes al norte del Camino Alfredo Hernández, al este de la Calle Suprema y al este y oeste del Camino de la Cañada se incluyen en ámbitos de gestión sistemática para el desdoble del Camino Alfredo Hernández que resuelva los problemas de tráfico derivados de la situación del colegio público El Ortigal.
- c) Se soluciona la carencia de espacios libres públicos y dotaciones, incluyendo piezas para estos usos en los ámbitos de gestión sistemática.
- d) Respecto a la edificación, el objetivo es consolidar las piezas del AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas.
- e) Se mejora la sección y la urbanización del Camino Alfredo Hernández, viario urbano secundario en el AUH, que actualmente carece de aceras y aparcamientos.

### 3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

#### 3.3.1. Ordenación Estructural

El AUH se categoriza en su mayor parte como suelo urbano consolidado, como ya se establece en el PGO-2004, pero no con la misma delimitación. En el actual Plan General se delimitan tres áreas, al noroeste, noreste y sureste del AUH, como suelo urbanizable sectorizado ordenado. La ubicación de estos suelos propicia la colmatación del área, completando la trama urbana y dotando a la zona de usos públicos.

El AUH se estructura a través de dos ejes organizadores, uno que va de norte a sur, el Camino de la Cañada (viario urbano de nivel 1) y que da acceso al área, y otro de este a oeste, el Camino Alfredo Hernández Canino (viario urbano de nivel 2). Se rediseña la sección del tramo del Camino de la Cañada que pasa por dentro del área para que tenga las características adecuadas para este tipo de viario, dotándolo de aceras en todo su recorrido y se aumenta la sección viaria al tramo del Camino Alfredo Hernández Canino dotándolo en todo su recorrido de aceras y aparcamiento a cargo de un ámbito de gestión (0603\_18).

En esta AUH no existe ningún elemento estructurante de dotación, espacio libre público de sistema general o elemento privado.

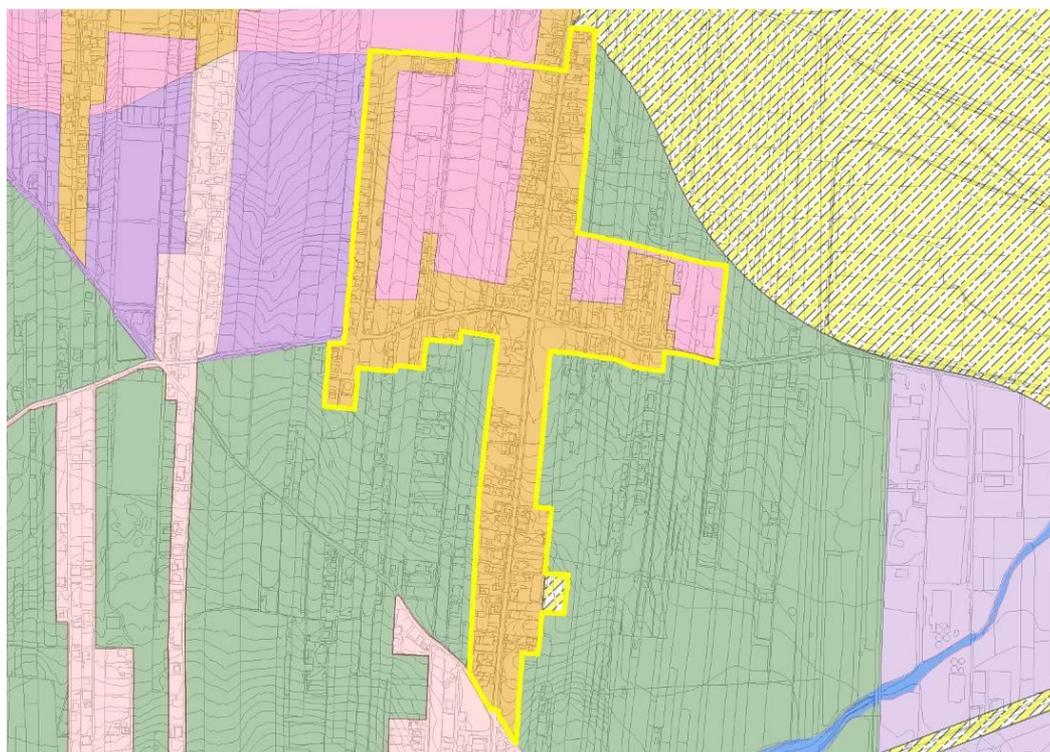


Figura 16: Categorización de suelo

### 3.3.2. Trama urbana

El tramo del Camino de la Cañada es de especial importancia ya que se trata de un viario urbano principal de nivel 1 además de ser un eje organizador dentro del AUH. El viario tiene una longitud aproximada de 1.000 metros con una pendiente ascendente hacia el sur y con una sección que varía entre los 10 y 11 metros, con doble sentido de circulación. El estado actual del viario es aceptable por lo que mantiene la sección en la mayor parte de su longitud, sin embargo existen determinados puntos donde no hay aceras ni aparcamientos en todo su recorrido por lo que se ampliará hasta los 14 metros en el tramo sur y en el tramo norte hasta los 11 metros. La ordenación para esta vía se establece mediante las secciones tipo S.01 y S.02. El tramo comprendido entre el Camino Vereda Alta y la Calle Alfredo Hernández Canino se ordena mediante una sección tipo S.01, con una calzada de doble sentido de circulación, banda de aparcamiento en línea en ambos márgenes y aceras, mientras que el tramo comprendido entre la Calle La Vizcaína y la Calle Alfredo Hernández Canino se ordena mediante una sección S.02, similar a la S.01 pero sin bandas de aparcamientos.

Los otros ejes organizadores dentro de la trama urbana son los siguientes viarios urbanos secundarios:

- De este a oeste, el Camino Alfredo Hernández Canino (viario urbano secundario) y la nueva prolongación de la Calle Vizcaína (viario urbano secundario).
- Además hay que incluir como vía de cierre al oeste la Calle Suprema, que conecta la Calle Alfredo Hernández Canino con la nueva prolongación de la Calle Vizcaína (viario urbano secundario).

Esta red viaria, formada por los viarios urbanos principales y secundarios, es la encargada de organizar los tráficos rodados dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local.

Conforma agrupaciones de manzanas, denominadas en este PGO “macromanizas” donde el viario perimetral ofrece buenas prestaciones a los tráficos motorizados. En el interior de las macromanizas se ubican los viarios urbanos locales con un tratamiento enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivador de los tráficos de paso, que tendrán sentidos enfrentados en la continuidad de la macromaniza adyacente obligando al uso del viario secundario.

La nueva prolongación de la Calle Vizcaína hacia el oeste (viario urbano secundario) se ordena mediante una sección tipo S.03, con una calzada de un único sentido, banda de aparcamiento en línea y aceras en sus laterales.

Respecto al viario secundario, se propone en su totalidad una sección del tipo S.03, con un único sentido de circulación y aparcamientos en batería en los tramos donde se dispone de ancho suficiente.

Los viarios transversales al Camino Alfredo Hernández Canino, viarios urbanos locales, se ampliarán en la medida de lo posible, quedando secciones viarias entre los 3,5 y los 8 metros que estarán a cargo de los ámbitos de gestión (0603\_1, 0603\_2, 0603\_3, 0603\_4, 0603\_6 y 0603\_15). Además estos viarios (excepto el ámbito de gestión 0603\_2) tienen conexión con los ámbitos de gestión sistemáticos (0603\_16 y 0603\_17), y se aprovechará para aumentar las secciones de los más estrechos en el área nueva.

Estos viarios son los que se localizan dentro de las macromanizas y se ordenan con una sección del tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos motorizados de paso además de mejorar la calidad estética y ambiental mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

Los nuevos viarios propuestos en el interior de las áreas nuevas con secciones de 9 y 12 metros se ordenan mediante secciones tipo L.04 de coexistencia que irán a cargo de los ámbitos de gestión sistemático (0603\_5, 0603\_16 y 0603\_17).

Las alineaciones se definen respetando las edificaciones existentes, no obstante existen tramos en los que, dada la escasa dimensión de las secciones de los viarios o por su falta de continuidad, se hace imposible no afectar espacios libres de las parcelas y alguna edificación en el Camino de la Cañada. Aún así, las rectificaciones que se establecen son siempre no programadas por lo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Las alineaciones viarias que limitan con las piezas se consideran principales.

### 3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal en suelo urbano consolidado es el residencial unifamiliar o unifamiliar agrupada, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. También destaca un equipamiento docente (0603\_2) y dos piezas destinadas a infraestructuras de residuos e hidráulicas.

En los nuevos ámbitos de gestión sistemáticos se ha establecido como uso principal el residencial unifamiliar y unifamiliar agrupado. En estos ámbitos se localiza el uso público dotacional (0603\_33) y el de espacios libres (0603\_27, 0603\_32 y 0603\_38), cumpliendo así con lo dispuesto legalmente.

### 3.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación del AUH se han establecido dos tipos de piezas para regular el uso residencial unifamiliar:

- a) Pieza con uso residencial unifamiliar agrupada: Se califican piezas con este uso para las parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado un viario de uso comunitario por el que se accede a cada una de las parcelas. Así, en las piezas 0603\_3, 0603\_4, 0603\_7, 0603\_8, 0603\_43, 0603\_56 y 0603\_57, se establece la parcelación vinculante con el objetivo de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se establece también el número máximo de viviendas por pieza con el fin de regular futuras subdivisiones. La edificación se regula mediante la altura máxima en número de 2 plantas y su disposición mediante las separaciones mínimas a linderos frontal de 3 metros, posterior de 3 metros (salvo en piezas que lindan por detrás con suelo rústico en las que procede ya que esta separación viene regulada en la normativa general). La separación mínima a lindero lateral es de 3 metros en las piezas cuyas dimensiones lo permitan). En algunas se regula el porcentaje máximo de ocupación en un 50%.
- b) Piezas con uso residencial unifamiliar: En cuanto a morfología y tamaño parcelario, el AUH no es homogéneo, por lo que se han fijado parámetros urbanísticos diferentes en las distintas piezas, exceptuando los parámetros de separación mínima a lindero frontal de 3 metros (exceptuando las piezas 0603\_1 y 0603\_3 con 5 metros hacia la Calle Alfredo Hernández), una altura máxima de 2 plantas regulándose igual en todas las piezas y porcentaje máximo de ocupación variando entre el 35% y el 50%.

Las futuras parcelaciones de las piezas 0603\_1, 0603\_6, 0603\_14 y 0603\_52, se regulan mediante el círculo mínimo inscribible (12 metros) y la superficie mínima de parcela (200 a 350 m<sup>2</sup>s) conjuntamente. En las piezas 0603\_19 y 0603\_60 se regula la parcela mediante lindero mínimo frontal de 12 metros. El resto de piezas se regularán mediante longitud mínima del lindero frontal de 12 metros, exceptuando las piezas 0603\_10, 0603\_22, 0603\_51, 0603\_53, 0603\_55 de 15 metros y la 0603\_20 de 18 metros.

Como condiciones de disposición en general se establecen las separaciones mínimas a linderos frontales, posteriores y laterales en 3 metros, excepto las que lindan con suelo rústico donde no procede regular este parámetro.

Por último, en las piezas de espacio libre no se ha asignado ningún parámetro, ya que no se ha considerado necesario. En los equipamientos sin embargo se han fijado unos mínimos parámetros urbanísticos como altura máxima de planta, porcentaje máximo de ocupación y separación mínima a lindero. Para la pieza de uso equipamiento (0603\_9) se ha establecido separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral de 3 metros, para seguir la misma línea que las otras piezas y se fija la misma altura de plantas que para las piezas de vivienda.

### 3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Se han delimitado varios ámbitos de gestión para hacer viable la ordenación. En el suelo urbano consolidado se delimitan los siguientes ámbitos de gestión asistemática con las consiguientes actuaciones para la mejora urbanística:

- a) Ajustar las alineaciones de la trama viaria. Estas actuaciones se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad 1. Las afecciones se describen en el apartado 3.3.2 de esta Memoria.



- b) La mejora de la urbanización del Camino Alfredo Hernández Canino, cuyos costes han de repercutirse sobre los propietarios que se beneficien de él delimitándose como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0603\_18).
- c) Completar las obras de urbanización de viarios transversales al Camino Alfredo Hernández y del final de la Calle Suprema hacia el norte. Para ello se han delimitado seis ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6 para que las parcelas adquieran condición de solar. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios que se benefician de este viario correspondiendo las urbanizaciones a los siguientes ámbitos: 0603\_1, 0603\_2, 0603\_3, 0603\_4, 0603\_6 y 0603\_15.
- d) Se delimitan siete ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5 para conectar el viario propuesto en el sistemático con el suelo urbano consolidado del AUH.
  - d1. (0603\_9, 0603\_10, 0603\_11, 0603\_12 y 0603\_14) a cargo del ámbito de gestión sistemático 0603\_16.
  - d2. (0603\_8 y 0603\_13) a cargo del ámbito de gestión sistemático 0603\_17.
- e) Se delimita un sector de suelo urbanizable (0603\_1) que se divide en dos recintos de gestión sistemática de modalidad S2 (0603\_16 y 0603\_17) para el desarrollo de nuevos ámbitos de uso predominantemente residencial donde se incluyen los usos públicos de espacios libres y dotacionales. La ordenación de este sector de suelo urbanizable se describe y justifica en el siguiente apartado (3.3.6).

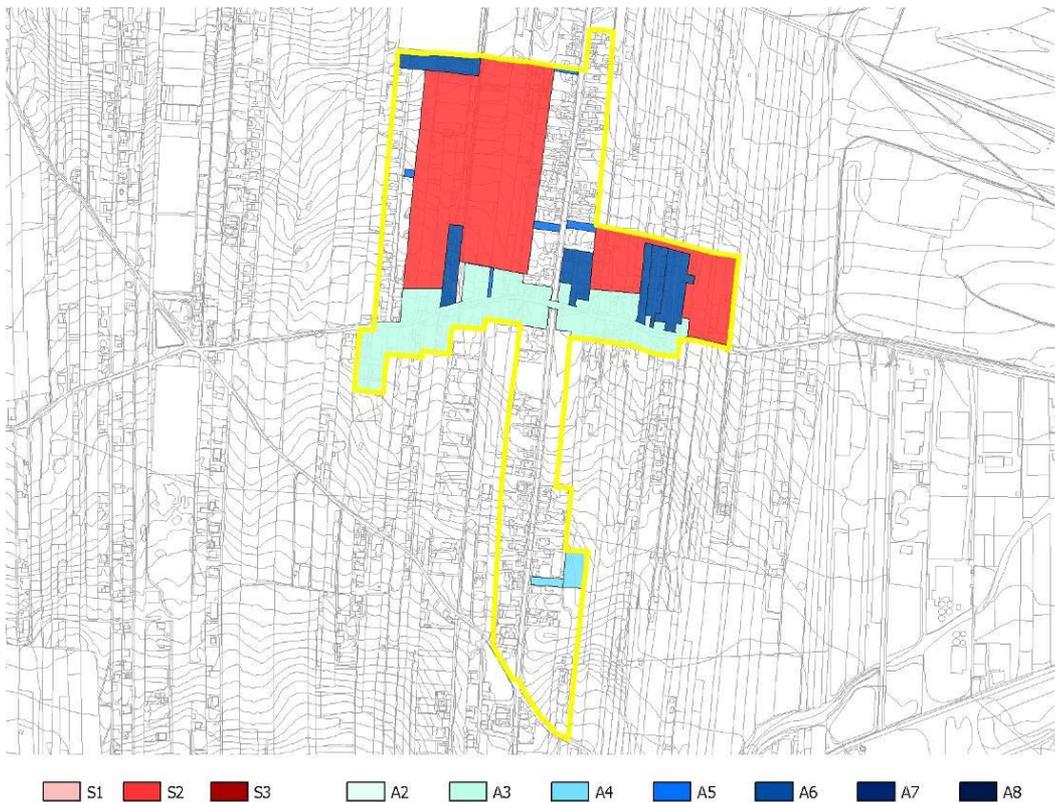


Figura 17: Esquema ámbitos de gestión



### 3.3.6. Sector de suelo urbanizable (0603\_1)

Los ámbitos de gestión sistemática de esta AUH desarrollan un sector de suelo urbanizable sectorizado dividido en dos unidades de actuación, situados en el noroeste y noreste del barrio (gestión 0603\_16 y gestión 0603\_17), son parcelas vacantes detrás de la primera línea de parcelación del Camino de la Cañada y el Camino Alfredo Hernández Canino.



Figura 18: Unidades de actuación del sector 0603\_1

Los criterios de ordenación para estos ámbitos son:

- Completar la urbanización manteniendo las características generales del AUH: baja densidad y tipología de vivienda unifamiliar.
- Conectar los tres ámbitos con el viario urbano estructurante del AUH.
- Garantizar la continuidad viaria para completar y conectar la trama urbana del suelo urbano consolidado.
- Crear usos públicos de espacios libres y dotación.

El uso principal de los ámbitos es el residencial, combinado con equipamiento público y espacio libre. Los parámetros para las piezas de los tres ámbitos se han fijado siguiendo los criterios utilizados en el resto del AUH.



Figura 19: Criterios de ordenación de las unidades de actuación 0603\_16 y 0603\_17

### 3.3.6.1. Ámbito Noroeste (gestión 0603\_16):

Se organiza por un sistema de viarios transversales al Camino Alfredo Hernández Canino que atraviesan el ámbito de norte a sur y otros dos viarios transversales al Camino de la Cañada, de este a oeste, que conectan el suelo urbano consolidado y el suelo urbanizable completando la urbanización en el noroeste del AUH. El uso principal de las piezas es el de viviendas unifamiliares (chalet, pareados y adosados) y se incorporan espacios libres y equipamientos. Los viarios nuevos tienen una sección de 12 m, con un sentido de circulación, aceras y aparcamientos, excepto uno con una sección de 9 m. Estos viarios se diseñan de coexistencia y se ordenan como tal. Una parte de esta unidad de actuación está afectada por la huella sonora del Aeropuerto del Norte por lo que se intenta no calificar nuevas piezas con uso residencial en el ámbito de afección. Existen dos excepciones, la pieza 0603\_29 de uso unifamiliar agrupada, afectada por la huella y que actualmente está consolidada con edificaciones residenciales, y la pieza 0603\_31 que tiene una pequeña porción de la manzana en la huella; en este caso se entiende necesario colmatar la manzana con el mismo uso residencial.

Los parámetros que se han fijado para las piezas en este ámbito son:

- a) En las piezas residenciales se plantean viviendas unifamiliares y viviendas unifamiliares agrupadas:
  - a1. Para las viviendas unifamiliares se han fijado los mismos parámetros en todas las piezas con un porcentaje máximo de ocupación del 30 y 40% y una altura máxima de 2 plantas. En las piezas 0603\_23 y 0603\_24 se fija la longitud mínima del lindero frontal en 18 y 12 m respectivamente. Las piezas 0603\_25 y 0603\_31 se disponen con una superficie mínima de parcela de 200 m<sup>2</sup>s y 250



m2s. En todas ellas, como condiciones en la edificación, se fija la separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral en 3 m, permitiendo adosamiento posterior en la 0603\_25 y lateral en la 0603\_31. En las piezas 0603\_41 y 0603\_42 la longitud mínima del lindero frontal es de 8 m y la separación al lindero frontal se establece gráficamente obligando además al adosamiento lateral.

- a2. Para las piezas 0603\_26, 0603\_28 y 0603\_29, con uso unifamiliar agrupado, se fijan unas condiciones de parcelación de 20 m de longitud mínima de lindero frontal y 1500 m2s de superficie mínima de parcela. Se fija también el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones. La altura máxima en número de plantas es 2 y las separaciones mínimas a linderos frontal, posterior y lateral 3 m., salvo la pieza 0603\_29 donde no se fija esta última.
- b) A la pieza de uso equipamiento (0603\_33), se asigna la misma altura de plantas que para las piezas de vivienda y una edificabilidad de 1 m2c/m2s, con la idea de que se desarrolle en la pieza un equipamiento deportivo.

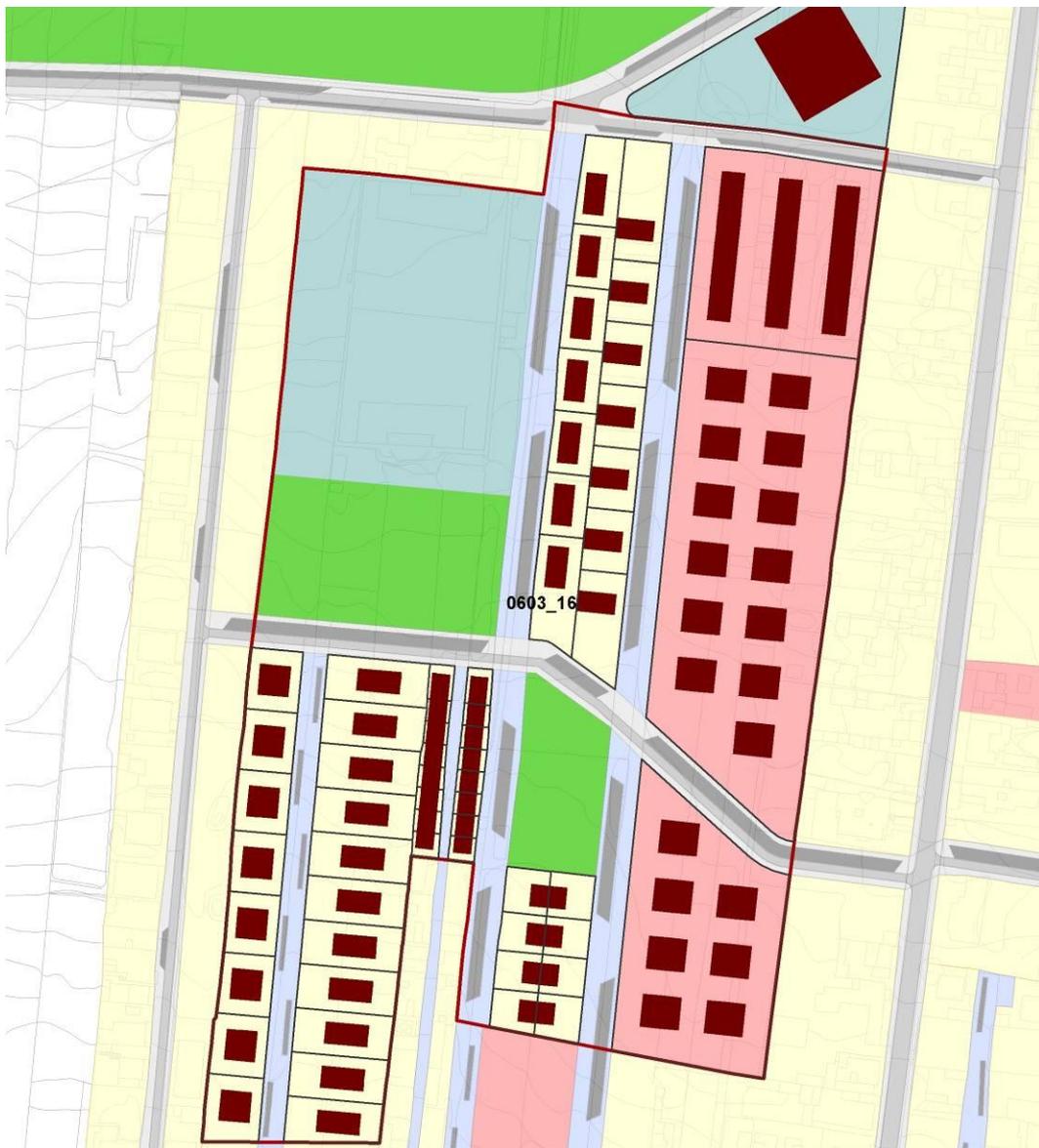


Figura 20: Ordenación de la unidad de actuación 0603\_16



### 3.3.6.2. Ámbito noreste (gestión 0603\_17):

Se organiza de la misma manera que el ámbito noroeste, conectando las tramas viarias desde los mismos viarios y estableciendo las mismas secciones viarias de 9 y 12 metros.

Por este ámbito pasa la huella de AENA, por lo que se intenta no establecer uso residencial, salvo en las piezas 0603\_35 y 0603\_36 para completar la manzana de dicho uso. Los parámetros que se han fijado para las piezas en este ámbito son:

- a) Las piezas residenciales se destinan a uso unifamiliar con un porcentaje máximo de ocupación del 50%, separación mínima a lindero frontal de 3 m y altura máxima en 2 plantas. En las piezas 0603\_34 y 0603\_35 se fija el lindero mínimo frontal en 6 m y separación mínima a lindero posterior de 3 m, obligando al adosamiento lateral. En las piezas 0603\_36 y 0603\_37 se fija una superficie mínima de parcela de 90 m<sup>2</sup>s y separación mínima a lindero lateral de 3 m, posibilitando el pareado lateral.
- b) En la 0603\_21 hay una pieza destinada a Infraestructuras de Residuos compatible con otros usos como el industrial, oficina y comercial, donde se fijan parámetros de separación mínima a lindero frontal de 5 m, porcentaje máximo de ocupación en 50 % y altura máxima en 2 plantas, con una edificabilidad máxima de 1 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s.

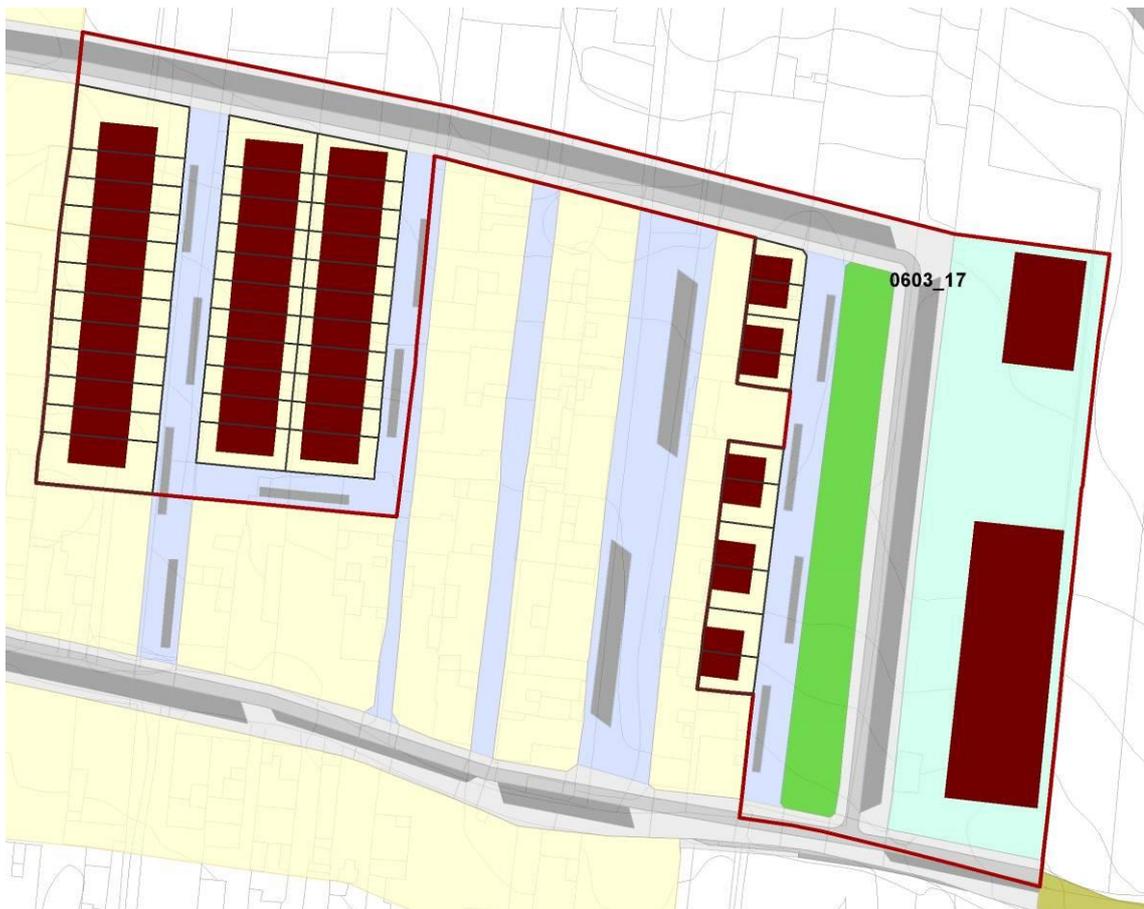


Figura 21: Ordenación de la unidad de actuación 0603\_17

#### 4. AUH-0605: EL ORTIGAL BAJO

##### 4.1. Delimitación y descripción general.

Esta Área Urbana Homogénea, situada al suroeste municipal en el núcleo de Los Rodeos, comprende el conjunto de edificaciones que se disponen fundamentalmente a lo largo de dos viarios que organizan y dan conexión al área:

- a) Parte del Camino de la Cañada recorre el asentamiento de norte a sur.
- b) Parte del Camino Barranco el Rodeo cruza de este a oeste el sur del asentamiento.
- c) El Camino Vereda Alta-Vereda del Aire, que va de oeste a este por el norte, es otro eje organizador dentro del asentamiento y da acceso a varias transversales dentro del AUH (Camino Emeterio Gil y Camino Severiano Hernández).

El AUH limita:

- a) Por el Norte, con suelo rústico de protección agraria y con el AUH Cruz Chica.
- b) Por el Sur, con suelo rústico de protección hidrológica y de protección agraria.
- c) Tanto por el Este como por el Oeste, con suelo rústico de protección agraria, lindando en el Oeste con el AUH El Ortigal Alto.

La delimitación de este asentamiento se hace a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada con respecto a la edificación y al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural). Las edificaciones existentes definen el uso residencial de todo el Asentamiento Rural con tipología de viviendas unifamiliares.

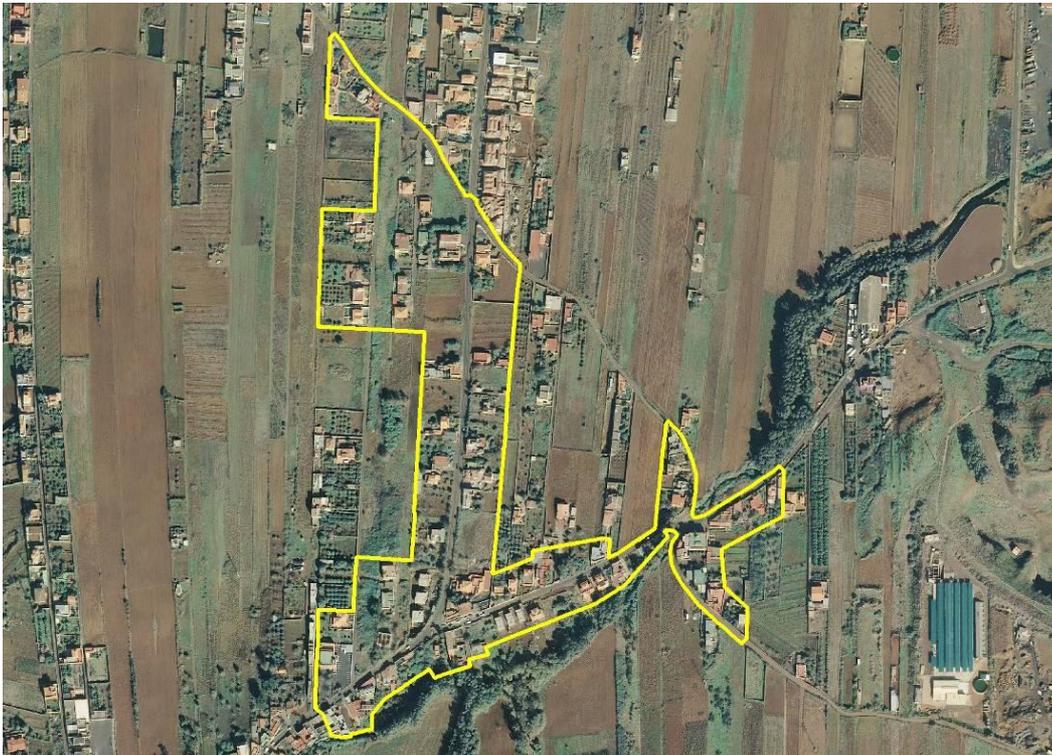


Figura 22: Delimitación del AUH

## 4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática que se ha detectado en el estudio y análisis del AUH se encuentra en los viarios. El Camino Barranco el Rodeo tiene una sección escasa para su carácter de viario estructurante territorial además de carecer de aceras en ciertos tramos, mezclándose el tráfico peatonal con el rodado. Las edificaciones se disponen de manera irregular con respecto al viario debido a su crecimiento espontáneo y descontrolado dentro del asentamiento, dando como resultado secciones variables del viario. En los viarios transversales que inciden en los caminos Barranco el Rodeo, La Cañada y Vereda Alta (viarios urbanos principales y viario municipal no urbano respectivamente), se da la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos y dimensionales.

El área carece de espacios libres y dotaciones públicas, por lo que el asentamiento no cumple con los requisitos mínimos exigidos por las Directrices. Se detecta además la presencia de una agrupación de viviendas interiores accesibles únicamente desde una serventía privada, de escasa dimensión y transversal a la vía principal (Camino Barranco el Rodeo).

El objetivo de ordenación respecto al viario es propiciar desde el Plan unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad del viario urbano estructurante, asignando una sección constante en casi todo su recorrido y dotando a los viarios transversales de unas secciones mínimas que garanticen su funcionalidad. Para ello se procede a rectificar las alineaciones en la medida de lo posible. Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo en el AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas.

Los condicionantes de este Plan dan como resultado la delimitación del borde exterior del asentamiento hacia suelo rústico, la dimensión de cada uno de ellos y la disponibilidad de piezas para cumplir los requisitos de suelo dotacional exigidos por las Directrices.

## 4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

### 4.3.1. Ordenación Estructural

El AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural. En el PGO- 2004 también estaba categorizado como asentamiento rural aunque con un perímetro modificado. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y a la inclusión de los suelos destinados a uso dotacional en las parcelas vacantes dentro del asentamiento (exigido por las Directrices de Ordenación).

El Asentamiento Rural se estructura a través de dos viarios estructurantes que permiten el acceso al AUH desde dos puntos distintos:

- a) Acceso desde el norte, con el Camino de la Cañada (urbano principal de nivel 1).
- b) Acceso desde el sur, viario que se desarrolla de este a oeste con el Camino Barranco el Rodeo (viario territorial de nivel 2). Cabe destacar que el tramo viario del Camino de la Cañada, prolongación del Camino Barranco el Rodeo, se considera como viario territorial de nivel 2.

El Camino Vereda Alta, vía rural de carácter estructurante, atraviesa el AUH de noroeste a sureste.

En esta AUH no existe ningún elemento estructurante de dotación, espacio libre público de sistema general o elemento privado.

#### 4.3.2. Trama urbana

El AUH se organiza en torno a dos viarios estructurantes, uno territorial o supramunicipal (Camino Barranco el Rodeo) y otro urbano principal (el Camino de la Cañada).

El tramo del Camino de la Cañada dentro de esta AUH es el eje organizador del asentamiento rural. Tiene una longitud aproximada de 700 metros con una pendiente sensiblemente ascendente hacia el Sur y una sección de 10,5 metros de doble sentido de circulación. Se mantiene la sección en la mayor parte de su longitud y no necesita mejora de urbanización.

La ordenación del viario se establece de la siguiente manera:

- a) El viario territorial de nivel 2, Camino Barranco el Rodeo, se ordena con sección tipo N.U.01 para evitar afecciones por su escasa sección transversal, no permitiendo disposición de aceras. Esta vía a su paso por el Asentamiento Rural está configurada por una calzada de doble sentido de circulación de 3.25 m de ancho y arcenes superiores a 0.75 m. Posteriormente se convierte en el Camino de la Cañada, categorizado también como viario territorial de nivel 2, ordenándose mediante una sección del tipo S.02 con calzada de doble sentido de circulación y aceras en ambos márgenes.
- b) El viario urbano principal de nivel 1, Camino de la Cañada, se ordena con una sección del tipo S.02 con una calzada de doble sentido y aceras en ambos márgenes.
- c) Los caminos Vereda del Aire y Vereda Alta, ambos categorizados como viario urbano no municipal, se ordenan mediante las secciones tipo L.06 y la N.U.02, ambas de coexistencia dada la escasa sección existente.
- d) El viario local se ordena mediante secciones tipo L.06 y L.04 de coexistencia. Su diseño garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten tráficós de paso entre los caminos estructurales.

Las alineaciones se definen respetando las edificaciones existentes, no obstante, existen tramos en los que, dada la escasa dimensión de sus secciones, se hace imposible no afectar los espacios libres de las parcelas. Aún así, las rectificaciones que se establecen son siempre no programadas (no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes).

Las alineaciones viarias que limitan con las piezas se consideran principales. Se estima necesaria la reurbanización del tramo este de los caminos Barranco el Rodeo, La Rambla, Vereda Alta y la parte sur del tramo del Camino Vereda del Aire, dotando a estos viarios de los servicios mínimos urbanísticos exigidos garantizando una sección mínima para el tráfico rodado, peatonal y bolsas de aparcamientos donde el viario lo permita.

#### 4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial unifamiliar, no se admite más de una vivienda por parcela y se prohíben expresamente actuaciones edificatorias de más de dos parcelas, existiendo una pieza de vivienda unifamiliar agrupada. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural).

En las piezas 0605\_2, 0605\_4 y 0605\_7 existe un uso complementario de comercio junto al de vivienda. En el recinto se han calificado tres piezas de uso principal obligatorio dotacional público destinadas a espacio libre (0605\_10, 0605\_11 y 0605\_15). La dimensión de estas piezas se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices como se justifica en la Memoria General de este Plan.

4.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación del AUH se han establecido dos tipos de piezas para regular el uso residencial unifamiliar:

- a) Pieza con uso residencial unifamiliar agrupada: se califica una pieza con este uso para reconocer un grupo de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado un viario de uso comunitario a través del cual se accede a cada una de ellas. Así, en la pieza 0605\_9, se establece la parcelación vinculante con el objetivo de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se fija también el número máximo de viviendas por pieza con el fin de regular futuras subdivisiones. La edificación se regula mediante la altura máxima en número de 2 plantas con separación mínima a linderos frontal y posterior de 3 m.
- b) Piezas con uso residencial unifamiliar: debido a la falta de homogeneidad en cuanto a la morfología y el tamaño parcelario de esta AUH, se han fijado parámetros urbanísticos diferentes en las distintas piezas, exceptuando los de separación mínima a lindero frontal (3 metros) y una altura máxima de 2 plantas para todas las piezas.

Las futuras parcelaciones se regulan mediante el círculo mínimo inscribible (12 metros) y la superficie mínima de parcela (250 m<sup>2</sup>s) conjuntamente. Como condiciones generales de disposición se establece la separación mínima a lindero frontal y posterior de 3 metros respectivamente, además en la pieza 0605\_12 se establece un fondo máximo edificable de 25 metros evitando así la ocupación trasera de la pieza, al ser una pieza profunda.

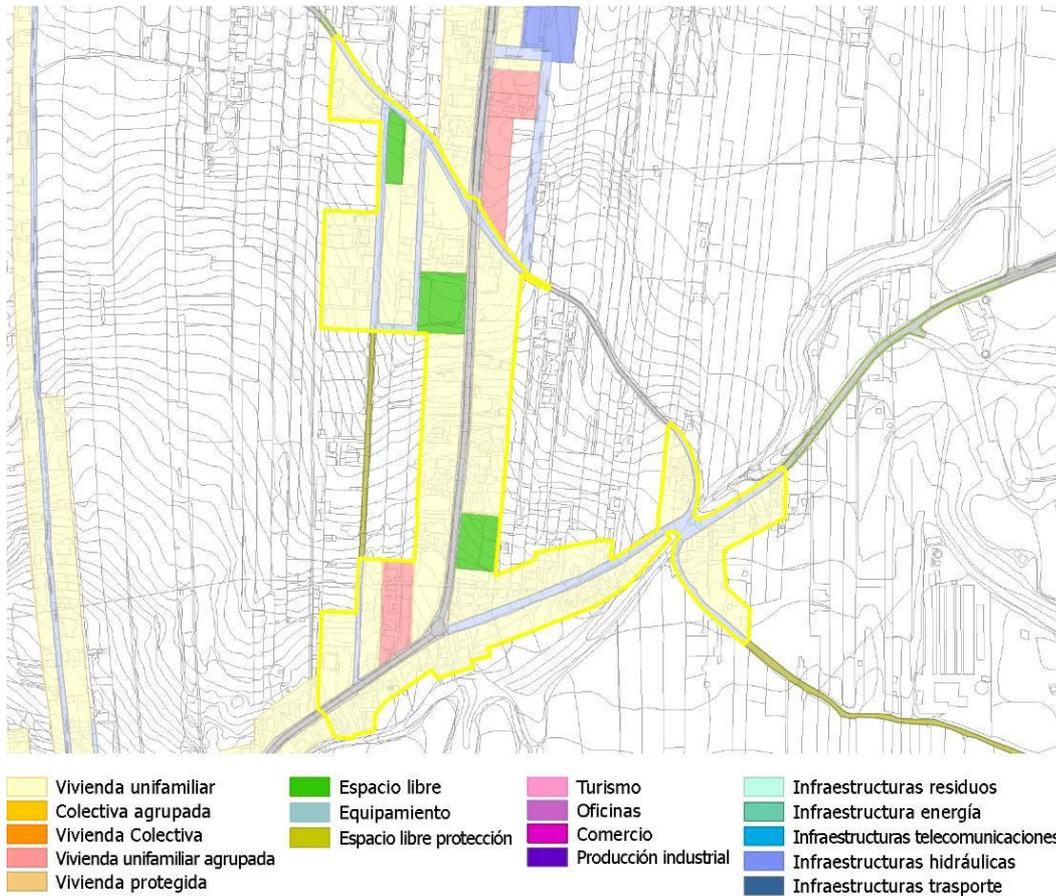


Figura 23: Esquema de ordenación AUH-El Ortigal Bajo.



#### 4.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH se dividen en tres grupos:

- a) Ajustar las alineaciones de la trama viaria. Estas actuaciones se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad A1.
- b) La mejora de la urbanización de los viarios existentes, así como la obtención y urbanización de las piezas de espacios libres. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios del AUH y por tanto se delimita el área como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0605\_1).
- c) Completar las obras de urbanización de viarios transversales para lo que se han delimitado tres ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6 con el fin de que las parcelas adquieran condición de solar. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios que se benefician de este viario. Estos tres ámbitos se corresponden con la urbanización del Camino Emeterio Gil en su tramo norte (0605\_2), el Camino Emeterio Gil en su tramo sur (0605\_3) y el Camino Severiano Hernández (0605\_4). En los caminos Emeterio Gil en su tramo norte y Severiano Hernández, se plantean unas pequeñas prolongaciones que cierran dichos viarios y mejoran el tránsito rodado en esa zona, evitando así viarios sin salida.

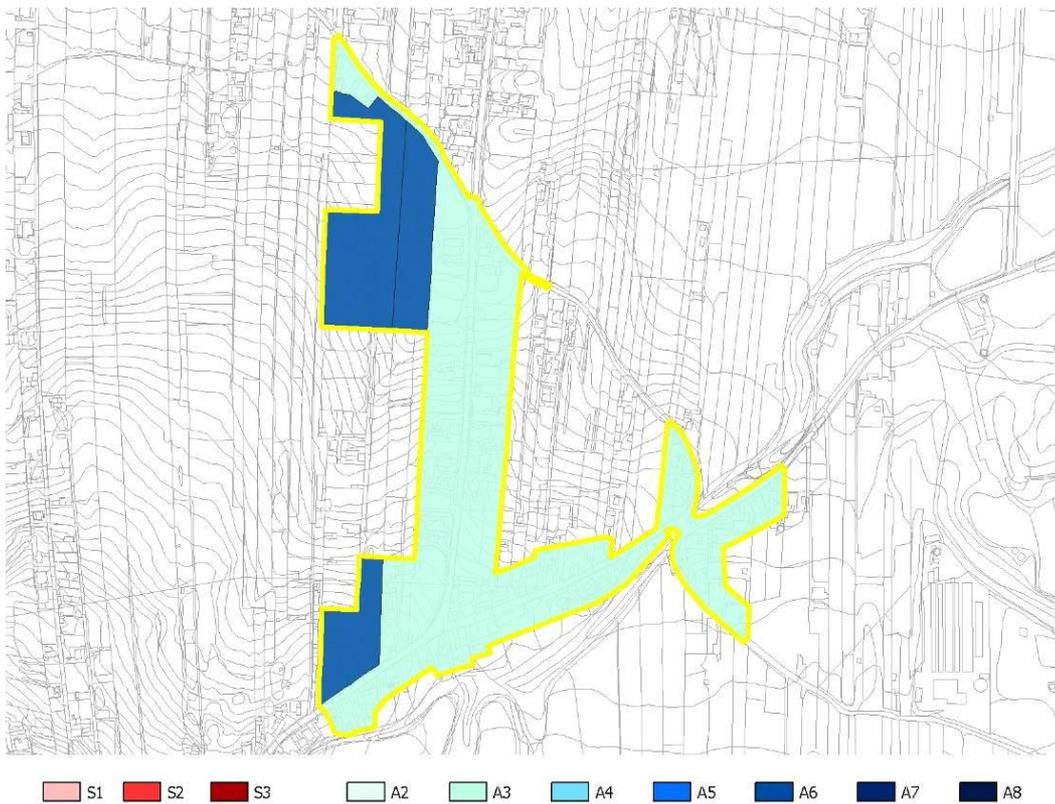


Figura 24: Esquema ámbitos de gestión

## 5. AUH-0606: EL ORTIGAL

### 5.1. Delimitación y descripción general.

Esta AUH se sitúa al oeste del municipio en el núcleo de Los Rodeos. Se trata de un asentamiento discontinuo y comprende tres conjuntos de edificaciones dispuestas linealmente en el territorio. Dos de las zonas se disponen de norte a sur entre dos viarios, territorial y urbano, que dan conexión al área (el Camino de la Cañada y el Camino Alfredo Hernández Canino). La otra zona se dispone al norte del Camino Alfredo Hernández Canino por el Pasaje las Viudas. El AUH limita al Sur con el AUH El Ortigal Alto, al Noreste con parte del AUH Rodeo 1, por el Noroeste con el Término Municipal de Tacoronte y el resto del asentamiento con suelo rústico de protección agraria.

La delimitación de este asentamiento se produce a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada respecto a la edificación y al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: memoria de Ordenación Estructural).

Las edificaciones existentes definen el uso residencial de todo el asentamiento rural con tipología de viviendas unifamiliares.

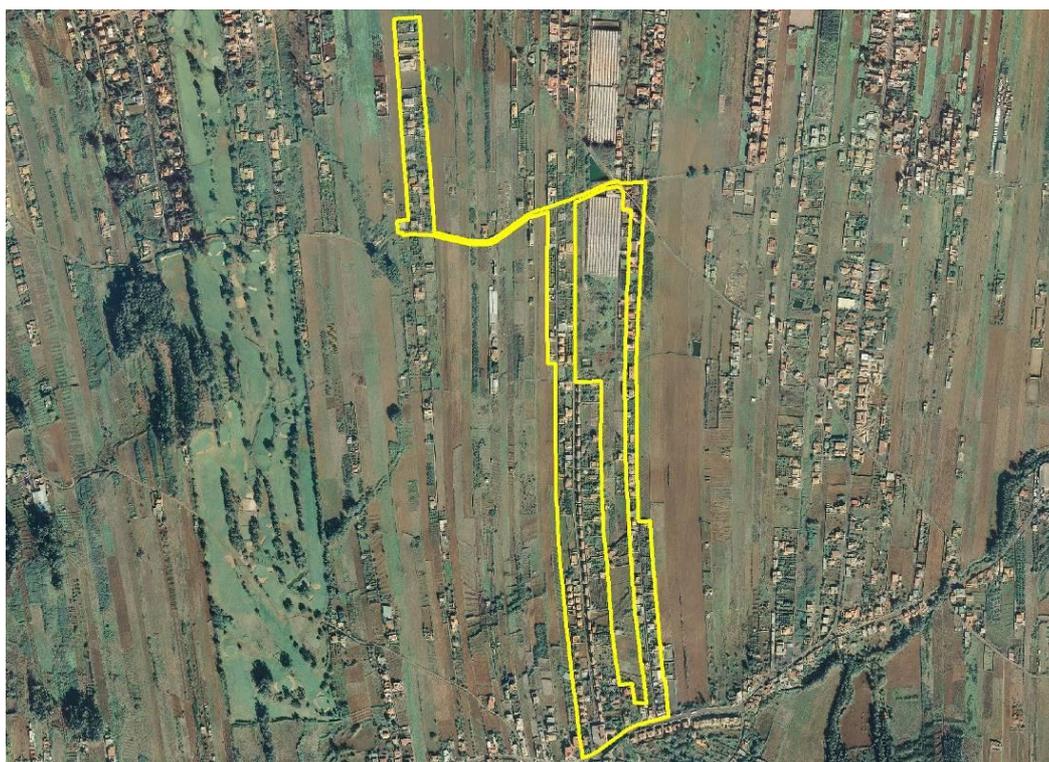


Figura 25: Delimitación del AUH

### 5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática detectada en el estudio y análisis del AUH se centra en los viarios. El Camino de la Cañada (viario supramunicipal) y el Camino Alfredo Hernández Canino tienen una serie de deficiencias dimensionales y de servicios urbanísticos para tratarse de vías que dan acceso al asentamiento. El tráfico rodado se mezcla con el peatonal debido a la carencia de aceras en ciertos tramos y en los viarios transversales (ejes organizadores

del asentamiento) que inciden en los caminos La Cañada, Alfredo Hernández Canino y Vereda Alta. Se da la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos y dimensionales (secciones viarias mínimas). Las edificaciones se disponen de forma irregular respecto a los viarios debido a su crecimiento espontáneo y descontrolado dentro del asentamiento.

El Camino Alfredo Hernández Canino tiene una pendiente sensiblemente ascendente de este a oeste con una sección de 5 m. Es un viario de doble sentido de circulación con inexistencia de aceras y aparcamientos. Los viarios transversales que organizan el AUH tienen pendiente ascendente de norte a sur dentro del asentamiento y unas secciones viarias que varían entre los 3,5 y 6 metros. El viario transversal (Pasaje de las Viudas) que parte del Camino Alfredo Hernández Canino, tiene una longitud total aproximada de 470 metros. El resto de viarios transversales que están entre los dos viarios principales tienen una longitud aproximada de 1.200 metros, excepto la Calle de las Monjas con una longitud de 750 metros. En la actualidad existen muy pocos espacios libres y dotaciones públicas en el área, por lo que el asentamiento no cumple con los requisitos mínimos exigidos por las Directrices.

El objetivo de ordenación respecto al viario es propiciar desde este Plan unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad de los viarios de acceso al AUH, proporcionando una sección constante en casi todo su recorrido y dotándolos de servicios urbanísticos. Con respecto a los viarios transversales, se dotarán de unas secciones mínimas que garanticen su funcionalidad. Para ello se procede a rectificar las alineaciones afectando en la medida de lo posible los espacios libres dentro de las parcelas. Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo del AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas.

Los condicionantes de este Plan motivan la delimitación del borde exterior del asentamiento hacia el suelo rústico, valorando la dimensión de cada uno de ellos y la disponibilidad de piezas para cumplir los requisitos de suelo dotacional exigidos por las Directrices.

### **5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación**

#### **5.3.1. Ordenación Estructural**

El AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, limita al Sur y parte del Norte con suelo rústico de asentamiento rural y el resto con suelo rústico de protección agraria. En el PGO-2004 este grupo de edificaciones también estaba categorizado como asentamiento rural pero con un perímetro ligeramente distinto. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y a la inclusión de los suelos destinados a uso dotacional en las parcelas vacantes del asentamiento (exigido por las Directrices de Ordenación).

Esta área limita por el Sur con el Camino de la Cañada, viario estructurante territorial de nivel 2, pero que queda exterior al perímetro del AUH, y por la zona Norte está atravesada por el Camino Alfredo Hernández Canino, viario municipal urbano de nivel 2. Se rediseña la sección de este viario para ampliar su dimensión y se completan sus servicios urbanísticos. No existe ningún elemento estructurante de dotación, espacio libre público de sistema general o elemento privado.

#### **5.3.2. Trama urbana**

Esta AUH se organiza en torno a los viarios transversales que parten de dos viarios organizadores, el Camino de la Cañada (viario territorial de nivel 2) y el Camino Alfredo Hernández Canino (urbano). La ordenación del Camino de la Cañada no forma parte de esta AUH, pero se menciona debido sus características como organizador de la presente AUH.

La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

- a) El Camino Alfredo Hernández Canino, viario municipal no urbano, se ordena con una sección N.U.02, con una calzada de doble sentido de circulación en un único carril de un ancho mínimo de 4.50 metros y apartaderos en los sobreanchos existentes.
- b) Para el resto del viario existente, viario urbano local, la ordenación será del tipo L.06 de coexistencia, con un carril de doble sentido y aparcamiento donde la sección tenga suficiente ancho, respetando una servidumbre de acceso a las edificaciones de 0,75 m delante de las ventanas y de 1,50 m delante de las puertas. El diseño de la vía y elementos urbanos deben garantizar la baja velocidad del tráfico motorizado.
- c) Las alineaciones se definen respetando las edificaciones existentes, pero, debido a la escasa dimensión de las secciones viarias de todo el asentamiento es imposible no afectar los espacios libres de las parcelas. Las rectificaciones son siempre no programadas (no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes).
- d) Las alineaciones viarias que limitan con las piezas se consideran principales. Se estima necesaria la reurbanización de todos los ejes organizadores (caminos Alfredo Hernández, El Millo, Santa Ana, La Iglesia, Calle de las Monjas, y Pasaje de las Viudas). Así se dota a estos viarios de los servicios mínimos urbanísticos exigidos y se garantiza una sección mínima y continua para el tráfico rodado y peatonal.

#### 5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural).

En el área se han calificado cuatro piezas de uso principal obligatorio destinado a espacio libre público (0606\_4, 0606\_8, 0606\_11 y 0606\_20) y otras tres piezas de equipamiento (0606\_19, 0606\_21 y 0606\_22). La dimensión de estas piezas se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices como se justifica en Memoria General de este PGO.

Se califica una pieza destinada a infraestructuras hidráulicas en una parcela en la que ya existen instalaciones de este tipo (0606\_9).

#### 5.3.4. Condiciones de la edificación

Esta AUH no es homogénea en su morfología y tamaño parcelario por lo que se fijan parámetros diferentes para las piezas residenciales, salvo la separación mínima a linderos frontal y posterior de 3 m, porcentaje máximo de ocupación del 35% y altura máxima de 2 plantas que son iguales en todas las piezas. Estos parámetros se mantienen con respecto al PGO-2004, menos la ocupación máxima que se incrementa (30% en el PGO-2004) ya que el parcelario de la zona no es grande y se puede permitir un pequeño aumento de la ocupación para conseguir en las parcelas más pequeñas unas edificaciones aceptables.

Las futuras parcelaciones se regularán mediante longitud mínima del lindero frontal de 18 m, excepto las piezas 0606\_1 y 0606\_2 de 15 m. Para las piezas 0606\_14 y 0606\_16 se establecen los parámetros de superficie mínima de parcela en 350 m<sup>2</sup> y círculo mínimo inscribible de 15 m debido a que se trata de piezas con forma irregular y mucho frente al viario.

Como condiciones de disposición se fija en general la separación mínima a lindero lateral de 3 m. A las piezas 0606\_5, 0606\_6, 0606\_15, 0606\_18, 0606\_23 y 0606\_24, piezas alargadas que surgen de las parcelas en forma de suerte sin ninguna conexión transversal, se les da una separación mínima lateral de 4 m para impedir una excesiva colmatación, no descartar un futuro crecimiento y permitir la incorporación de viarios transversales.

Por último, en los equipamientos se han dispuesto unos mínimos parámetros urbanísticos como altura máxima en número de plantas, sin ninguna otra condición de parcelación, edificación o disposición.

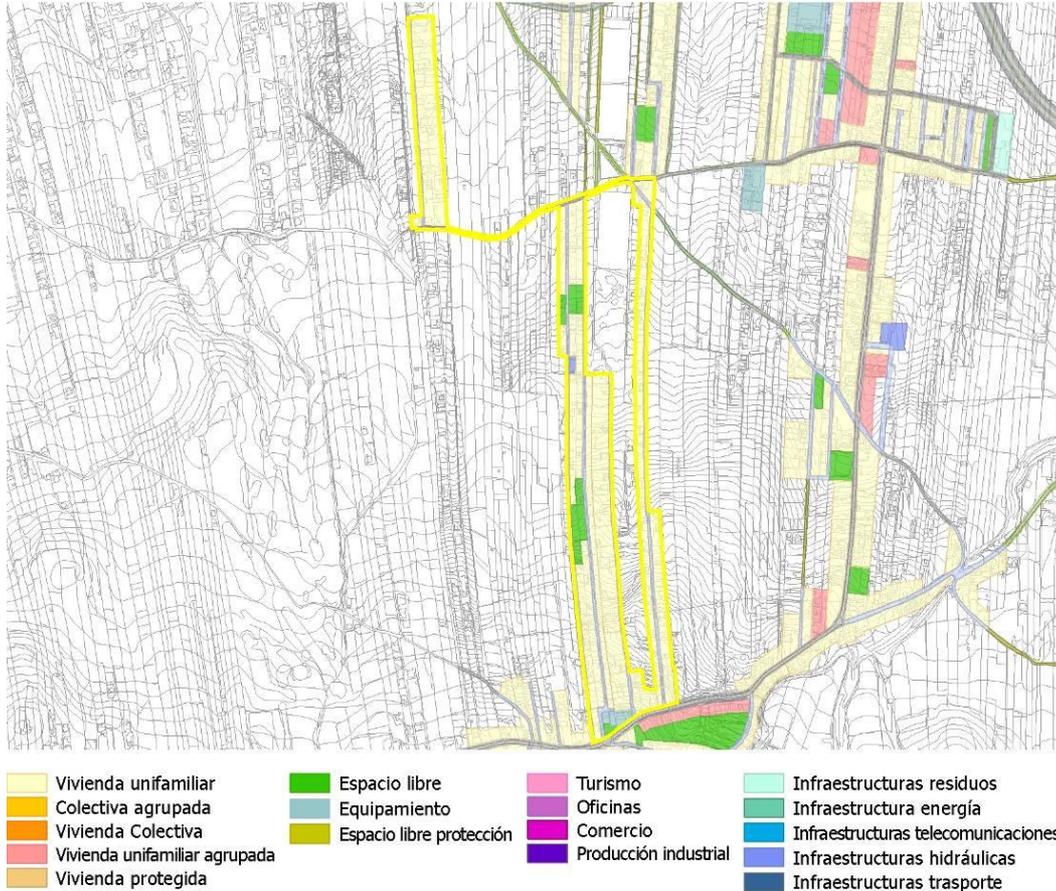


Figura 26: Esquema de ordenación AUH-El Ortigal.

### 5.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH se dividen en dos grupos:

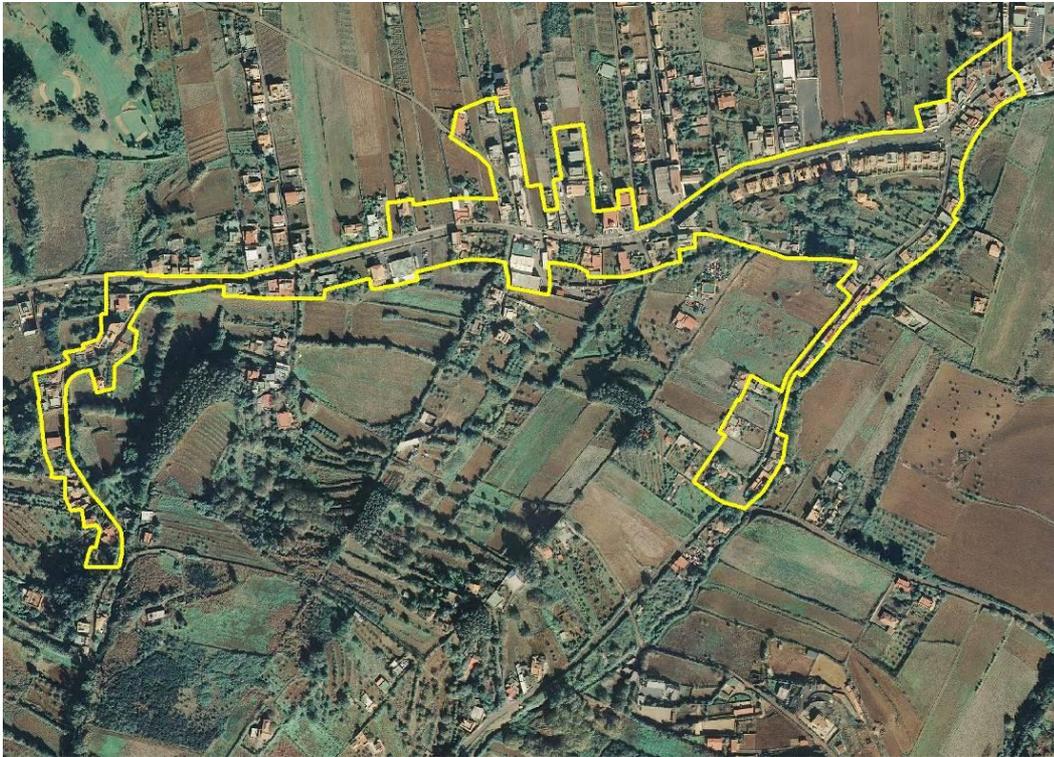
- Ajustar las alineaciones de la trama viaria. Estas actuaciones se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad A1.
- La mejora de la urbanización de los viarios existentes y la obtención y urbanización de las piezas que se califican como espacios libres para el cumplimiento de las Directrices de Ordenación. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios del AUH y por tanto se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0606\_1).

## 6. AUH-0608: EL ORTIGAL ALTO

### 6.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea El Ortigal Alto, (AUH-0608), se dispone en el extremo suroeste del Término Municipal en contacto con los municipios vecinos de El Rosario y Tacoronte. Sus límites quedan definidos como sigue:

- Al este, el Camino de la Cañada marca el borde con el AUH-0605: El Ortigal Bajo.
- Al oeste, el Camino Real fija el límite con el Termino Municipal de Tacoronte.
- Al norte, limita una parte con suelo rústico de protección agraria, otra parte con el AUH-0606: El Ortigal y una tercera con el Municipio de Tacoronte.
- Al sur, con suelo rústico de protección agraria, y en parte con el límite municipal del Rosario por el Camino Guillén.



*Figura 27: Delimitación del AUH*

La delimitación de este asentamiento se hace a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada tanto con respecto a la edificación como al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural).

Tiene una disposición territorial lineal (estructurada por el Camino de la Cañada y el Camino Real), con un uso predominantemente residencial, tipología de viviendas unifamiliares y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General. En la Adaptación Básica del Plan General de 2004, esta AUH estaba categorizada como suelo rústico de asentamiento rural, si bien no exactamente con la misma delimitación, por lo que se mantiene la misma categorización (suelo rústico de asentamiento rural) tal y como establece el artículo 3.8.3.1 del PIOT.

Forma parte de una unidad territorial que limita mayormente con suelo rústico y está constituida por un único vial, el Camino de la Cañada, elemento vertebrador de este Asentamiento Rural. En base a este eje de origen rural se han ido abriendo viarias transversales (en muchas ocasiones serventías) de escasas dimensiones, que terminan a veces en fondo de saco. Éstas han permitido la ocupación edificatoria, en general con viviendas unifamiliares (a lo largo del Camino de la Cañada se promovió una urbanización de adosados y pareados), aunque también hay pequeñas actividades de producción industrial.

## 6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La ocupación tradicional de este ámbito territorial se ha basado en viviendas unifamiliares al borde de la TF-237, Camino de la Cañada, para, posteriormente, ir abriéndose nuevos viarios transversales y ocupar el interior del mismo. El aumento de la urbanización ha permitido la aparición de nuevas tipologías, mayoritariamente adosados, como la promoción compacta surgida en el viario principal del AUH.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es propiciar un mejor encaje en la unidad territorial en la que se integra y, desde esta base, plantear unas limitadas intervenciones para completar y mejorar determinados viarios a fin de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello se asumen tres escalas en lo que se refiere a los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala territorial es necesario preparar la estructura viaria principal existente (Camino de la Cañada, TF-237) para una conexión homogénea con el vecino Término Municipal de Tacoronte. El principal problema de este viario consiste en la urbanización por fases que existe en la actualidad. Gran parte del viario se encuentra urbanizado con una sección homogénea en torno a los 13 metros, pero en algunos tramos la edificación se ha ubicado, especialmente en las edificaciones más antiguas, sobre la directriz de la nueva urbanización, resultando secciones heterogéneas que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización, por lo que se prevé la progresiva ampliación de las secciones viarias mediante rectificaciones de alineaciones no programadas.
- b) A escala del conjunto del AUH se plantea completar determinados viarios interiores para su urbanización. En los viarios transversales de la zona norte, que conectan con el Camino de la Cañada, se da la misma problemática con respecto a las dimensiones, sobre todo por la falta de continuidad originada por los fondos de saco. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación desordenada de la edificación lo que ha dado por resultado secciones viarias insuficientes (como el Camino Fiscal, Candelaria Hernández o Camino de la Iglesia, con secciones inferiores a 4 metros) y con la ausencia de zonas de aparcamiento.
- c) A escala local, y sobre todo en el asentamiento rural, las actuaciones se limitan a prever, siempre que sea factible, la progresiva ampliación de las secciones viarias mediante rectificaciones de alineaciones no programadas para no hipotecar el futuro crecimiento de la zona.

Con respecto al viario el objetivo de ordenación es propiciar desde el Plan unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que posibilite su colmatación y eventuales reformas. Para ello el criterio general es dotar al viario público existente de una sección mínima que garantice la funcionalidad del mismo, así como la ordenación de las alineaciones.

Los condicionantes de este Plan dan como resultado delimitar el borde exterior del asentamiento hacia el suelo rústico, establecer la dimensión de cada uno de ellos y disponer de piezas para cumplir los requisitos de suelo dotacional exigidos por las Directrices.

Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar en lo posible las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones.

### **6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación**

#### **6.3.1. Ordenación Estructural**

Esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, como lo hacía el PGO-2004, si bien hay algunos cambios en la delimitación. Se ordena la extensión estrictamente necesaria para incluir la localización de las cesiones obligatorias y los suelos vinculados a la propuesta de ordenación e intervención sobre los mismos.

Se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) Camino la Cañada, TF-237, con la consideración de viario territorial de nivel 2, que continúa al oeste por el Camino Real, perteneciente al término municipal de Tacoronte, y al este por el Camino Barranco el Rodeo. Actualmente reúne las características adecuadas y los servicios urbanísticos mínimos para este tipo de vía aunque se han rectificando puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total y se ha rediseñado su sección acorde con este carácter.
- b) El camino Guillén, con carácter de viario municipal no urbano, que estructura los Asentamientos Rurales de Guillén y conecta con el término municipal del Rosario.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

#### **6.3.2. Trama urbana**

La mayoría de los viarios existentes, incluyendo aquéllos que no cuentan con todas las condiciones de urbanización requeridas legalmente, mantienen sus trazados, si bien en muchos tramos, dada la escasa dimensión de sus secciones, se rectifican las alineaciones para ampliarlos, evitando dentro de lo posible afecciones a los edificios. Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Todos estos viarios se consideran de jerarquía local, con anchos de 6 y 5 metros (e incluso 4), diseñados con secciones previstas para la coexistencia en los tráficos peatonales y vehiculares. Cuando la vía linda con suelo rústico se ha dispuesto una banda de suelo rústico de protección de infraestructura para evitar que el suelo se ocupe por construcciones. No se crean nuevos viarios estructurantes.

El tramo del Camino de la Cañada que se encuentra dentro de esta AUH es de especial importancia al ser un viario territorial estructurante además de eje organizador del asentamiento rural. Tiene una longitud aproximada de 1.200 m, con una pendiente sensiblemente ascendente hacia el oeste y una sección aproximada de 14 m. Es un viario cuya ordenación se realiza mediante secciones de tipo S.M.02 y S.M. 03 en función del ancho disponible:

- a) El tramo colindante con el AUH El Ortigal Bajo se ordena con una sección del tipo S.M. 02 sin aparcamiento.
- b) El siguiente tramo hacia el oeste se ordena con una sección del tipo S.M.03, con una calzada de doble sentido y aparcamiento en línea en función del ancho disponible.

El Camino Guillén se ordena mediante una sección tipo N.U.02, con una calzada de doble sentido de circulación, sin aparcamiento y arcones en sus extremos. En los tramos no edificados se reserva una banda de suelo categorizado como S.R.P.I evitando la consolidación de construcciones en el borde de la vía.

Se aumenta la sección del Camino Guillén a su paso por el espacio libre (0608\_23) dada la escasa sección viaria existente (en torno a 6 m). Esta vía, al igual que el resto del viario urbano local, se ordena mediante una sección tipo L.04 de coexistencia. 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.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales.

### 6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de la mayoría las piezas de esta AUH es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y permitiéndose puntualmente y en determinadas piezas el uso de pequeñas producciones industriales. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre. Se califican además tres piezas con uso unifamiliar agrupado reconociendo así grupos de parcelas que comparten zonas comunes, tanto de acceso como de aparcamientos bajo rasante.

Los usos públicos dotacionales de espacios libres calificados en el AUH se localizan en la pieza (0608\_23) que se delimita en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices de Ordenación. Este recinto se califica con uso principal obligatorio dotacional público, destinado preferentemente a espacios libres pero con admisibilidad para cualquier otro uso de servicio comunitario que podrá desarrollarse en las edificaciones existentes de la pieza. La dimensión de la pieza sobrepasa lo establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

### 6.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y el círculo mínimo inscribible, salvo en ciertas piezas en las que se establece la longitud mínima del lindero frontal:

- a) Piezas con uso residencial unifamiliar agrupada: se califican tres piezas con este uso para reconocer un grupo de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria. En las piezas 0608\_18, 0608\_19 y 0608\_20, se establece la parcelación vinculante con el fin de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se establece también el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones. La edificación se regula mediante la altura máxima en número de 2 plantas y el porcentaje máximo de ocupación (40%) con separación mínima a lindero frontal de 5 m y posterior y lateral de 3 m.
- b) Piezas con uso residencial unifamiliar: como la morfología y el tamaño parcelario del AUH no son homogéneos se han fijado parámetros urbanísticos diferentes en las distintas piezas, salvo los parámetros de separación mínima a lindero frontal de 3 m para todas, menos en las piezas 0608\_8, 0608\_9 y 0608\_10 que son gráficos, y una altura máxima de 2 plantas para todas las piezas. Dado el fondo de ciertas edificaciones éste se fija en 20 m, salvo en las piezas 0608\_5 y 0608\_8 por su estrechez.

Las futuras parcelaciones se regulan mediante un círculo mínimo inscribible de 12 metros y la superficie mínima de parcela en 200 m<sup>2</sup>s conjuntamente.

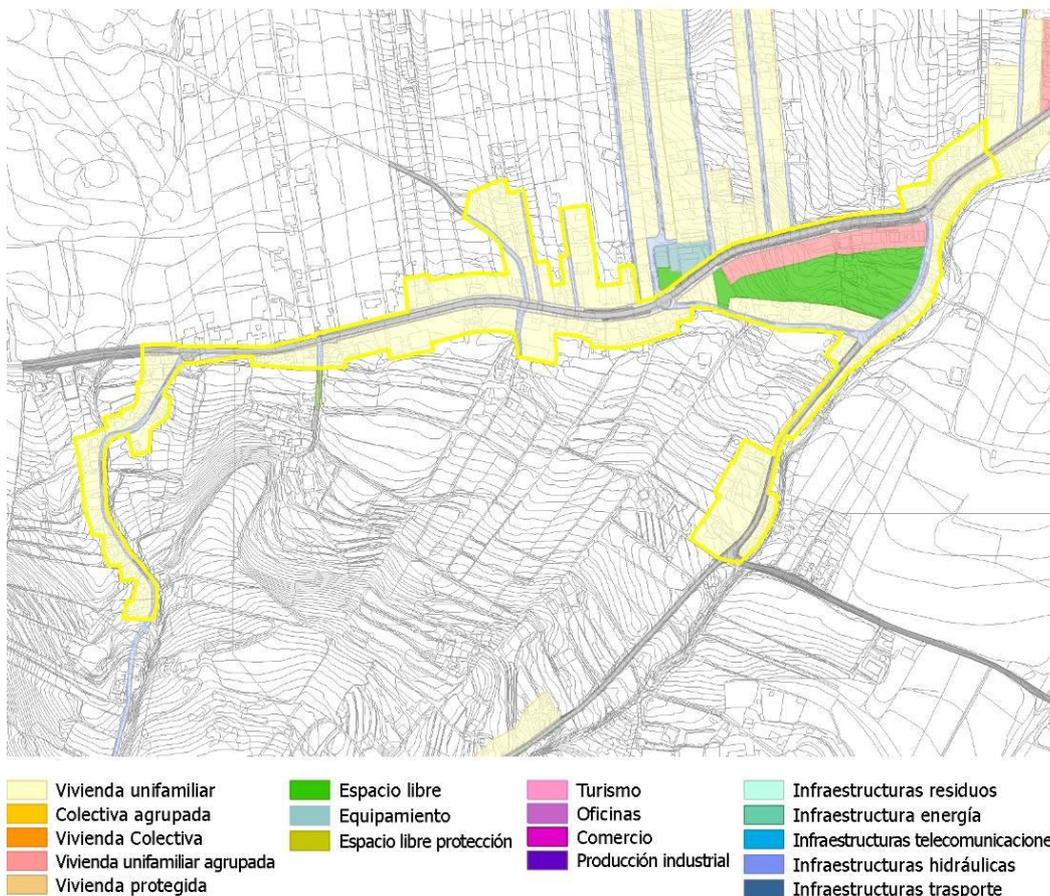


Figura 28: Esquema de ordenación AUH-El Ortigal Alto.

### 6.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Se delimitan varios ámbitos de gestión que se llevan a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado y asentamiento rural). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 6.3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0608\_3) que abarca todo el asentamiento para la obtención y urbanización de la pieza de espacio libre calificada en esta AUH, en cumplimiento de las exigencias de las Directrices, y la urbanización de los viarios del barrio que carecen de las condiciones óptimas de servicios urbanísticos. Los propietarios del asentamiento se harán cargo de la urbanización del Camino Guillén, el Camino de la Higuera y la Calle de los Andrés.
- c) Se delimitan grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso desde el Camino de la Cañada para que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios para que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo rústico de asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Los ámbitos de modalidad A6 que se delimitan en esta AUH son los siguientes:



- c1. (0608\_1): Comprende las parcelas con acceso desde el camino sin nombre que se encuentra entre los caminos Fiscal y Carmen Hernández, una pista sin asfaltar con una sección viaria de 5 m, que se resuelve con un viario local de coexistencia de acceso y que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.
- c2. (0608\_2): Comprende las parcelas con acceso desde el Camino Carmen Hernández, una vía asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos en determinados puntos. La sección viaria es de 4,5 metros y se soluciona mediante un viario local de coexistencia como acceso. El remate de la vía se resuelve con un fondo de saco.
- c3. (0608\_4): Se delimita para acondicionar el actual Camino Fiscal desde el que se accede a unas edificaciones. Se deberá ampliar el vial hasta los 6 metros corrigiendo el trazado y ejecutándolo para completar la urbanización.

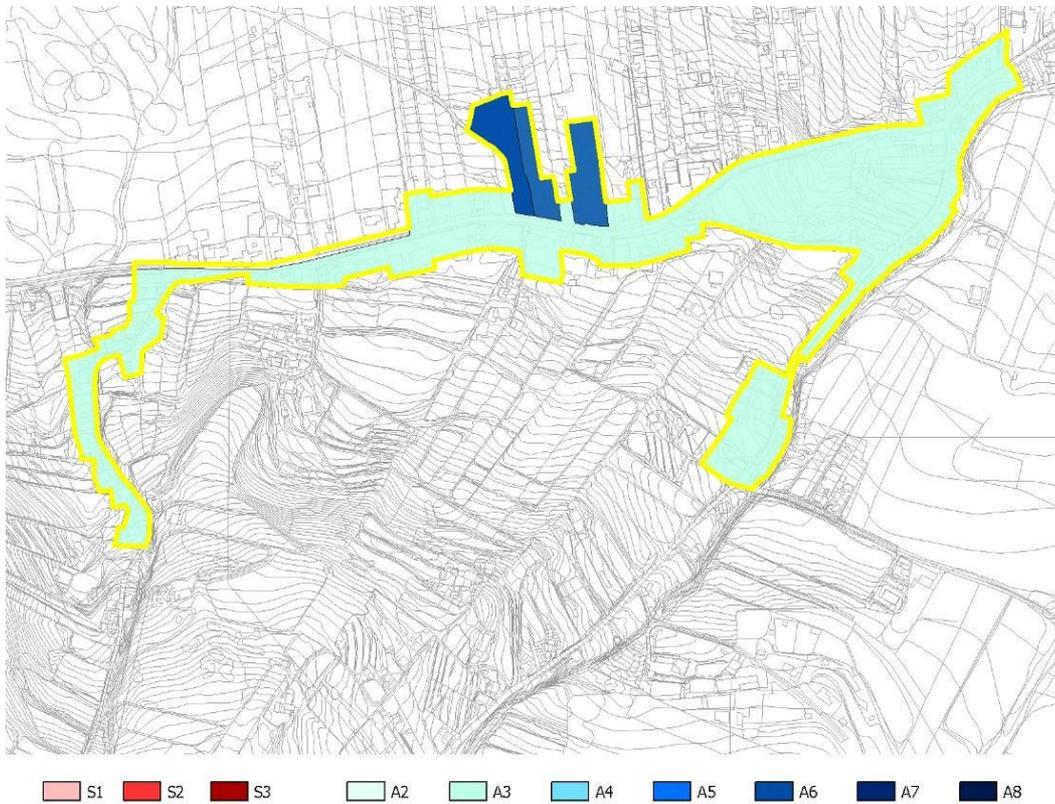


Figura 29: Esquema ámbitos de gestión del AUH-El Ortigal Alto.



## 7. AUH-0609: GUILLÉN

### 7.1. Delimitación y descripción general.

Esta Área Urbana Homogénea, situada en el extremo suroeste municipal del núcleo de Los Rodeos, está limitada por:

- a) Al Noroeste por el municipio de Tacoronte.
- b) Al Sureste por el municipio de El Rosario.

Comprende el conjunto de edificaciones con suficiente concentración que se disponen a lo largo de tres ejes lineales: el Camino de la Milagrosa, parte del Camino Lomo del Trazo por el Norte y parte del Camino Guillén (conexión del asentamiento) por el Sur. El AUH limita únicamente con suelo rústico de protección agraria.

Su situación es periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General. La delimitación de este asentamiento se hace a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada tanto con respecto a la edificación como al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales (véase capítulo 3 del título 2 del volumen A: memoria de ordenación Estructural).

Las edificaciones existentes (casas) definen el uso residencial de todo el asentamiento rural con tipología de viviendas unifamiliares.

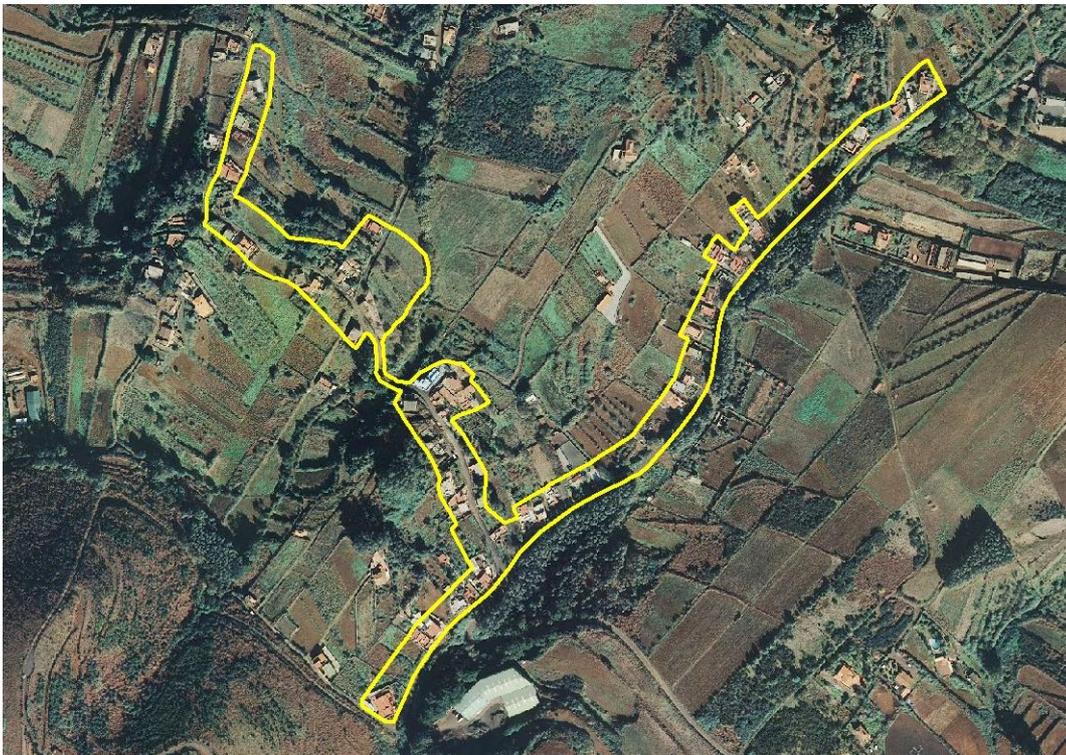


Figura 30: Delimitación del AUH

## 7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el estudio y análisis para la ordenación del AUH Guillén se ha encontrado la siguiente problemática urbanística:

- a) Un tramo del Camino Guillén, el Camino de la Milagrosa y un tramo del Camino Lomo del Trazo tienen ciertas deficiencias dimensionales y de servicios urbanísticos. El tráfico rodado se mezcla con el peatonal debido a la inexistencia de aceras y la edificación se dispone de manera irregular con respecto al viario. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación descontrolada de la edificación, lo que ha dado por resultado secciones variables del viario con la ausencia generalizada de zonas de aparcamiento en el mismo debido a la escasa sección viaria.
- b) Los espacios libres y dotaciones son muy limitados. Como dotación La Ermita de la Milagrosa no cumple con los requisitos mínimos exigidos por las Directrices.
- c) En las vías transversales que parten del Camino de la Milagrosa se da la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos y dimensionales.
- d) En el tramo del Camino Guillén se detecta la presencia de dos agrupaciones de viviendas interiores accesibles únicamente desde una serventía privada, de escasa dimensión y transversal a la vía principal. Estas parcelas no tienen la consideración de parcelas exteriores y por tanto no podrían ser edificables.

El objetivo de ordenación respecto al viario es propiciar desde este PGO unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad de los tres ejes organizadores del AUH y viarios transversales. Para ello el criterio general es ordenar las alineaciones de la edificación con la finalidad de dotar al viario público existente de una sección mínima que garantice su funcionalidad.

Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo del AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas. Este Plan respetará las viviendas existentes siempre y cuando tengan un cierto nivel de consolidación.

Los condicionantes de este Plan dan como resultado la delimitación del borde exterior del asentamiento hacia el suelo rústico, la dimensión de cada uno de ellos y la disponibilidad de piezas para cumplir los requisitos de suelo dotacional exigidos por las Directrices.

## 7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

### 7.3.1. Ordenación Estructural

El AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, limitando su conjunto con suelo rústico de protección agraria. En el PGO-2004 este grupo de edificaciones también estaba categorizado como asentamiento rural aunque con un perímetro modificado, ya que existe una zona (tramo sur del Camino Lomo del Trazo) que se reconoce dentro del asentamiento rural, con edificaciones, algunas en estado ruinoso, poco consolidadas y con malas condiciones de urbanización, que en este Plan estaría clasificada como suelo rústico. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y al haber incluido los suelos destinados a uso dotacional en las parcelas vacantes dentro del asentamiento (exigido por las Directrices de Ordenación).

El Asentamiento Rural se organiza a través de un viario estructurante (viario municipal no urbano) que realiza una doble función, por un lado la de conectar el asentamiento con el

resto del núcleo (Camino Guillén) y dos ejes viarios de carácter local (Camino de la Milagrosa y Camino Lomo del Trazo) y por otro, organizar la trama urbana.

En esta AUH no existe ningún elemento estructurante dotacional ni espacio libre público o elemento privado de sistema general.

### 7.3.2. Trama urbana

El tramo del Camino Guillén que atraviesa el área es especialmente importante por ser el único eje organizador del AUH. Limita por el sur del viario y del asentamiento con el municipio del Rosario con una longitud aproximada de 900 metros con una pendiente ascendente hacia el sur y una sección que varía entre los 4 y 7 metros. Dada su escasa sección y el uso que se espera de este viario, se plantea una ordenación de sección tipo N.U.02, dejando una franja de acera en el lateral edificado con un único carril de 4,50 m de doble sentido y una franja continua ajardinada adyacente al carril que separa el viario del suelo rústico. Esta franja continua tiene un ancho variable según la disponibilidad de terreno. Se dispone una franja de 14 metros de ancho desde la fachada existente (incluye el viario) categorizada como suelo rústico de protección de infraestructura para que no sea ocupado por edificaciones.

La longitud del Camino Lomo del Trazo es de unos 200 m, con una pendiente ascendente hacia el sur y una sección que varía entre los 3'5 y 4'5 m. Dada su escasa anchura, se ordena mediante una sección del tipo L.06 donde coexiste el tráfico rodado con el peatonal.

El Camino de la Milagrosa conecta el Camino Lomo del Trazo por el noroeste con el Camino Guillén por el sureste. Su longitud es de 530 m con un sección que varía entre los 4'5 y 7 m. Hay un primer tramo con pendiente descendente desde el Camino Guillén hasta la Ermita de la Milagrosa y un tramo ascendente hasta el Camino Lomo del Trazo. El Camino de la Milagrosa se bifurca por la Calle de los Andrés (esquina Ermita de la Milagrosa) entrando en el AUH 90 m. Como el Camino el Trazo, se ordena con una sección del tipo L.06.

Las alineaciones viarias se definen respetando las edificaciones existentes, pero, dada la escasa dimensión de las secciones, es imposible no afectar espacios libres de las parcelas. Las rectificaciones son siempre no programadas, salvo una programada para ampliar el tramo central del Camino de la Milagrosa, zona del barranquillo, al lindar el viario con suelo rústico de protección agraria. Todas las alineaciones viarias que limitan con las piezas se consideran principales. Es necesaria la reurbanización del viario que estructura el AUH para dotarlo de los servicios urbanísticos mínimos exigidos y garantizar una sección mínima para el tráfico rodado, peatonal e incluir aparcamientos donde la sección del viario lo permita.

### 7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial unifamiliar o unifamiliar agrupada, no se admite más de una vivienda por parcela y se prohíben expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural).

Se ha calificado la pieza 0609\_10 como equipamiento y dos piezas de uso principal obligatorio dotacional público destinadas a espacio libre (0609\_7 y 0609\_14). La dimensión de estas piezas se establece en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices, como se justifica en Memoria General de este Plan.



### 7.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación del AUH se han establecido dos tipos de piezas para regular el uso residencial unifamiliar:

- Piezas con uso residencial unifamiliar agrupada: Se establecen para reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria que han dejado un viario de uso comunitario para acceder a cada una de las parcelas. Así, en las piezas 0609\_1 y 0609\_2, se establece la parcelación vinculante para generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes y el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones con una altura máxima de 2 plantas y una separación mínima a lindero frontal de 3 metros.
- Piezas con uso residencial unifamiliar: Es un área homogénea, por lo que se han fijado los mismos parámetros en ocho piezas, (0609\_3, 0609\_4, 0609\_5, 0609\_6, 0609\_8, 0609\_9 y 0609\_11) que se regulan mediante el círculo mínimo inscribible de 10 metros, superficie de parcela mínima de 250 m<sup>2</sup>s, separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral de 3 m y una altura máxima de 2 plantas.



Vivienda unifamiliar	Espacio libre	Turismo	Infraestructuras residuos
Colectiva agrupada	Equipamiento	Oficinas	Infraestructura energía
Vivienda Colectiva	Espacio libre protección	Comercio	Infraestructuras telecomunicaciones
Vivienda unifamiliar agrupada		Producción industrial	Infraestructuras hidráulicas
Vivienda protegida			Infraestructuras transporte

Figura 32: Esquema de ordenación AUH-Guillén.

Hay una pieza destinada a equipamiento (0609\_10) que se regula mediante la altura máxima en número de 2 plantas.



### 7.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística del AUH se dividen en tres grupos:

- Ajuste de las alineaciones de la trama viaria. Estas actuaciones se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad A1.
- Mejora de la urbanización de los viarios existentes y la obtención y urbanización de las piezas de espacios libres, actuaciones que han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios del AUH delimitándose como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0609\_1).
- Completar las obras de urbanización de un viario transversal al Camino de la Milagrosa, por lo que se ha delimitado un ámbito de gestión de modalidad A6 (0609\_2) para que las parcelas adquieran condición de solar. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios que se benefician de este viario.

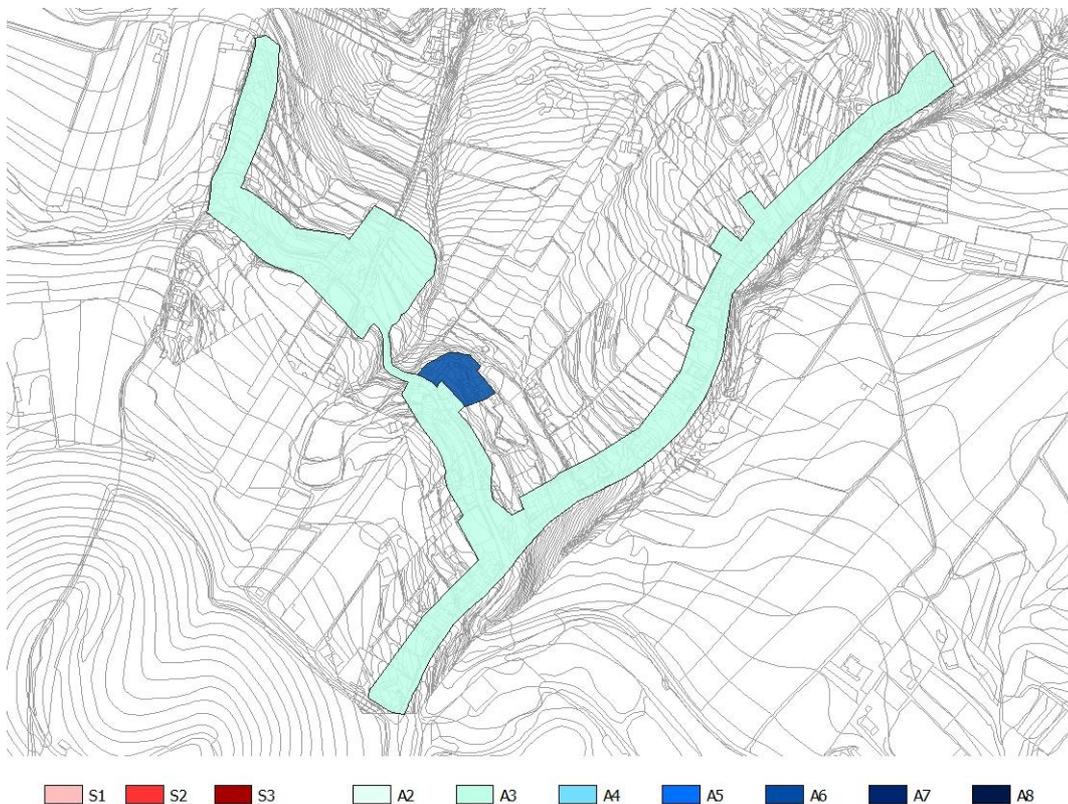


Figura 33: Esquema de ámbitos de gestión