

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

E. MEMORIA DE ORDENACION PORMENORIZADA 2

E7. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE COROMOTO-AEROPUERTO

ÍNDICE

1. AUH-0701: SAN LÁZARO-AEROPUERTO -----	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 -----	4
1.3.1. Ordenación Estructural-----	4
1.3.2. Trama urbana-----	5
1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	6
1.3.4. Condiciones de la edificación -----	6
1.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	7
2. AUH-0702: SAN LAZARO SUR -----	8
2.1. Delimitación y descripción general-----	8
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	9
2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	10
2.3.1. Ordenación Estructural-----	10
2.3.2. Trama urbana-----	11
2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos -----	12
2.3.4. Condiciones de la edificación -----	12
2.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	13
AUH-0703: BAJADA-PORTEZUELO -----	15
3.1. Delimitación y descripción general-----	15
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	16
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	17
3.3.1. Ordenación Estructural-----	17
3.3.2. Trama urbana-----	18
3.3.3. Condiciones de la edificación -----	20
3.3.4. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	21
3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	22
3. AUH-0704: COROMOTO NORTE -----	26
3.1. Delimitación y descripción general-----	26
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	26
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	27
3.3.1. Ordenación Estructural-----	27
3.3.2. Trama urbana-----	28
3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	29
3.3.4. Condiciones de la edificación -----	30

3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	31
4. AUH-0705: COROMOTO SUR -----	32
4.1. Delimitación y descripción general-----	32
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	33
4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	33
4.3.1. Ordenación Estructural-----	33
4.3.2. Trama urbana-----	34
4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	35
4.3.4. Condiciones de la edificación -----	36
4.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	37
4.3.6. Ámbito de gestión sistemática S2 (0705_2): Unidad de Actuación continuación de la Calledel Nogal-----	38
5. AUH-0706: COROMOTO OESTE-----	40
5.1. Delimitación y descripción general-----	40
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	41
5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	41
5.3.1. Ordenación Estructural-----	41
5.3.2. Trama urbana-----	42
5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos -----	43
5.3.4. Condiciones de la edificación -----	44
5.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	45
5.3.6. Ámbito de gestión sistemática -----	46
6. AUH-0708: CAMINO DE LA VILLA.-----	48
6.1. Delimitación y descripción general-----	48
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	49
6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	49
6.3.1. Ordenación Estructural-----	49
6.3.2. Trama urbana-----	50
6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	50
6.3.4. Condiciones de la edificación -----	51
6.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	52



1. AUH-0701: SAN LÁZARO-AEROPUERTO

1.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea situada en el núcleo del Coromoto limita con:

- a) La Autopista TF-5 al norte.
- b) El Aeropuerto de Tenerife Norte al oeste.
- c) El Camino de San Lázaro al sur.
- d) Al este, con la unión de los enlaces de la TF-5 de entrada al aeropuerto.



Figura 1: Delimitación del AUH

San Lázaro-Aeropuerto es una AUH contigua al Aeropuerto de Tenerife Norte y la TF-5, lo que hace que una gran parte de su espacio esté conformado como superficie viaria. El borde norte del AUH está delimitado por la Autopista TF-5 y dos grandes enlaces territoriales que conectan la infraestructura de transporte aéreo, uno de ellos ya ejecutado y en vía de ampliación. A su vez los viarios complementarios de acceso al parking del aeropuerto ocupan gran parte del borde sur.

El ámbito objeto de ordenación es el comprendido entre la TF-5 y el Camino de San Lázaro. Es un área fundamentalmente consolidada por tejido industrial aunque existen residencias arraigadas en medio de esta trama. En el PGO-2004 el suelo estaba categorizado como suelo urbano consolidado, suelo urbanizable sectorizado no ordenado y suelo rústico de protección de infraestructuras. En el presente PGO se categoriza como urbano consolidado.

Las edificaciones existentes en esta área se disponen de manera concentrada en dos piezas, una industrial y otra residencial. No existen piezas dotacionales ni espacios libres, salvo las dos piezas ya citadas que se unen formando una única manzana. Estas edificaciones tienen tipologías propias de los usos a los que están destinadas. En el caso del suelo industrial, tipología de naves y en el de residencial, unifamiliar aislado.

1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática que se ha manifestado en el estudio del AUH corresponde al uso residencial existente y su incompatibilidad con los usos del aeropuerto y el uso industrial adyacente. La forma alargada del parcelario hace que sea más compleja la regulación de la pieza residencial que la del uso industrial, ya que requiere menos parámetros condicionantes. Se reconoce el uso existente de residencial ya que es previo al Plan General de 2004.

El proceso de ordenación consiste en resolver las dos piezas que tienen parcelas con un fondo muy largo y que se localizan entre dos sistemas generales de nivel insular que tienen diversas dificultades de concordancia.

Se disponen parámetros de ordenación gráficos con respecto a las alineaciones y parámetros numéricos para la separación a los linderos con el fin de asegurar la correcta funcionalidad del uso residencial y producir una imagen ordenada y unitaria del ámbito.

A su vez las dos piezas a ordenar se encuentran dando frente a la futura Avenida del Quinto Centenario. Se prevén determinaciones que provoquen la separación de la superficie edificable evitando futuras contingencias por las posteriores actuaciones en este espacio.

Dada la restringida extensión del AUH y la preexistencia de un viario que lo recorre perimetralmente, no parece que su trazado en el AUH genere problemas y, al tratarse de suelo urbano consolidado, no se prevé la aparición de viarios nuevos. Con esta condición, la falta de viarios paralelos al viario ya existente hace que la circulación sea perimetral. Se detectan algunas viviendas unifamiliares interiores accesibles únicamente desde serventías privadas de escasa dimensión. Por ello se propone desde este Plan establecer el uso residencial agrupado para lograr una ordenación coherente.

1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

1.3.1. Ordenación Estructural

No existen elementos estructurantes municipales dentro del AUH pero sí lindan elementos estructurantes con jerarquía insular, como la Autopista TF-5, viario territorial de nivel 2 o el Aeropuerto de Tenerife Norte.

El Plan Territorial Especial de Ordenación Viaria del Área Metropolitana de Tenerife propone la transformación de la TF-5 actual en una vía tipo rambla, ideada como nuevo eje de comunicaciones, fuente de actividades de relación, ocio y comercio a nivel municipal.

Al este de la presente AUH se localiza el tramo viario comprendido entre el enlace actual de la Autopista TF-5 y la rotonda de acceso al aeropuerto, y el nuevo tramo que continúa hacia el sur, que formando parte de la Vía de Ronda, viario territorial de nivel 1, a la altura de la pista del aeropuerto pasa por debajo de la misma y conecta al sur con el enlace de la Variante TF-5.

El AUH se categoriza en su totalidad como suelo urbano consolidado. En el Plan General de 2004 la clase y categoría del suelo no eran del mismo tipo, así la bolsa de suelo de la pieza residencial y parte de la industrial dejan de ser suelo rústico de protección de infraestructura y suelo urbanizable no sectorizado y se categorizan como suelo urbano consolidado. Su discrepancia responde al reconocimiento de las edificaciones existentes.

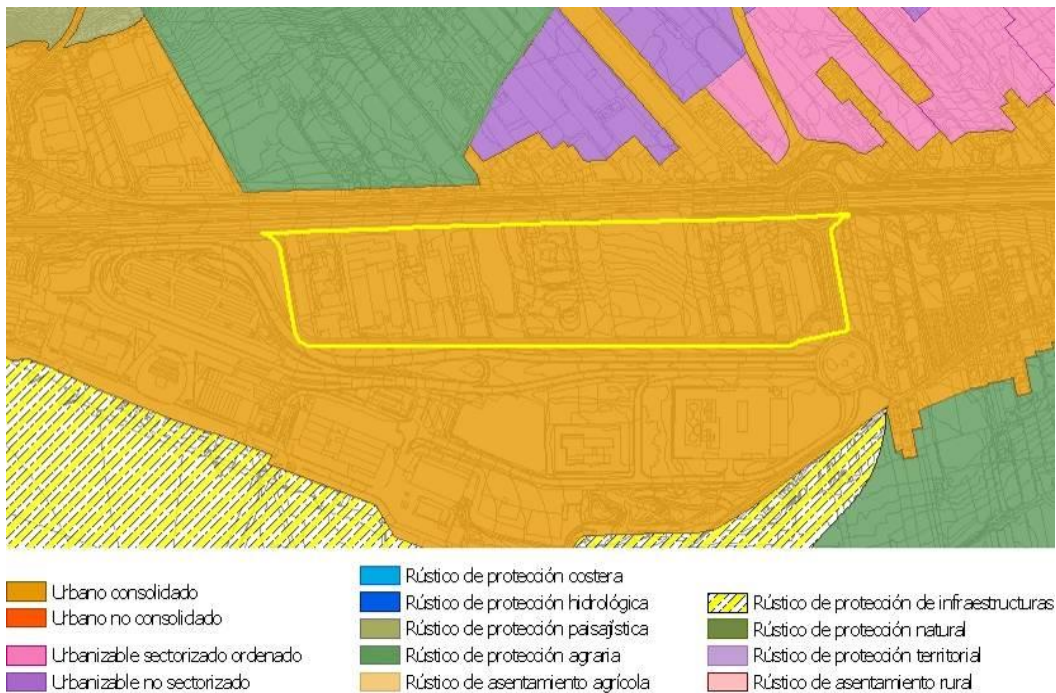


Figura 2: Categorización urbanística del suelo del AUH

1.3.2. Trama urbana

El hecho de que el AUH quede restringido a dos piezas requiere la existencia de una trama viaria en condiciones. Los viarios urbanos del Camino de San Lázaro y la futura Avenida del Quinto Centenario forman un anillo perimetral desde el que se accede a las piezas. El Camino de San Lázaro, viario urbano secundario, es el encargado de dar acceso a toda la zona industrial. A partir de aquí se accede a las parcelas interiores desde serventías privadas que carecen de viarios paralelos que rompan el gran tamaño de la pieza. Por ello el presente Plan establece los siguientes criterios de ordenación:

- a) Para el viario territorial de nivel 1, Vía de Ronda, se propone una sección tipo S.M.01, con una mediana central ajardinada, calzada con dos carriles en sus laterales y arcenes en sus extremos, antes de su transformación en túnel.
- b) Para la futura Avenida del Quinto Centenario se propone una sección tipo P.01, con una mediana central ajardinada con calzadas de 2 y 3 carriles. En el tramo adyacente a la Avenida del Quinto Centenario se transforma la sección de la Carretera General del Norte para poder alojar el tranvía, resultando una calzada unidireccional con 2 carriles y carril bici en la acera colindante a las piezas edificadas.
- c) Por último para la Carretera de San Lázaro, viario urbano secundario, se propone una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, banda de aparcamiento en línea en un lateral y aceras en el lateral próximo a las piezas edificables, y banda ajardinada en contacto con el recinto Aeroportuario.

Las alineaciones se definen en los tramos viarios respetando las edificaciones existentes. Se ha pretendido no establecer modificaciones en la medida de lo posible, aún así, las rectificaciones que se establecen son siempre no programadas por lo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso de esta AUH es el de industrial aunque en este Plan se reconoce la pieza de vivienda unifamiliar agrupada, aceptando la compatibilidad de ambos usos.

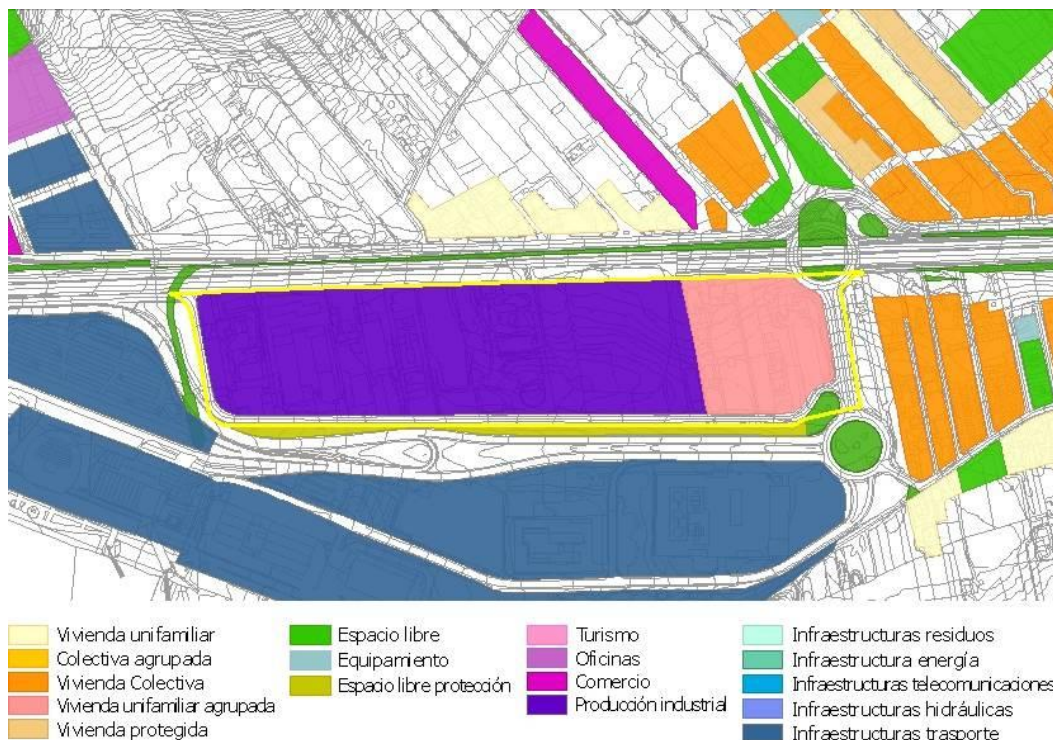


Figura 3: Usos pormenorizados principales del AUH

1.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de las edificaciones y su disposición en las parcelas se han seguido criterios específicos de ordenación. Se establecen con carácter general diferentes parámetros para las piezas dependiendo de los dos usos que tiene esta AUH.

- a) En la pieza 0701_1, de uso industrial, se define la longitud mínima de lindero frontal en 25 metros como determinación única sobre la parcelación ya que la dimensión de la parcela es amplia y no se considera necesario establecer más determinaciones. Como parámetros de disposición y ocupación de la edificación en la parcela se establecen gráficamente las medidas de separación mínima a lindero frontal y fondo máximo edificable. Se fijan los parámetros de separación mínima a lindero posterior y lateral en 5 metros. Las determinaciones sobre altura y superficie edificable se establecen como determinación única, siendo la altura máxima de 2 plantas, tratando de dar libertad al proyecto edificatorio.
- b) Para la pieza de uso vivienda unifamiliar agrupada, 0701_2, se define el parámetro de ordenación sobre la parcela de longitud mínima de lindero frontal en 15 metros. La separación mínima a lindero frontal y el fondo máximo edificable se establecen gráficamente y la separación mínima a lindero lateral y posterior se fija en 3 metros. Como determinaciones sobre altura y superficie edificable se establece la altura máxima de 2 plantas y el número máximo de unidades es de 1/250 m2s, a fin de li-

mitar posibles especulaciones inmobiliarias y ofrecer libertad al proyecto edificatorio.

El parámetro gráfico de disposición de fondo máximo edificable es continuo en las dos piezas con el fin de crear un frente homogéneo en la futura Avenida Quinto Centenario. Lo mismo ocurre con la separación de lindero frontal en el Camino San Lázaro.

1.3.5. Condiciones de gestión urbanística

En esta AUH se llevan a cabo las siguientes actuaciones:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Se delimita el ámbito de gestión asistemática A2 (0701_1) con el fin de prever futuras actuaciones de urbanización en la actual Autopista TF-5.





2. AUH-0702: SAN LAZARO SUR

2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea San Lázaro Sur se dispone junto a la Autopista TF-5. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al este y norte, la Autopista TF-5, que marca el borde con San Lázaro Tornero.
- b) Al oeste, el enlace al Aeropuerto Tenerife Norte que limita con el AUH-0701: San Lázaro Aeropuerto.
- c) Al sur, terrenos clasificados como suelo rústico que lindan con el AUH-0708: Camino de la Villa.

Esta AUH forma parte de una unidad territorial situada en casi toda su extensión a los límites de la Autopista TF-5 (futura Avenida del Quinto Centenario) y está estructurada por un único vial denominado Camino San Lázaro. En base a este eje de origen rural se han ido abriendo viarios transversales de escasas dimensiones, que terminan en fondo de saco y que han permitido la ocupación edificatoria mayoritariamente con viviendas unifamiliares, aunque entre las calles Til y La Jara, en su intersección con el Camino San Lázaro, se promovieron dos piezas de viviendas unifamiliares agrupadas.

Aún así, quedan todavía terrenos sin edificar, tanto al norte (con la categorización de suelo urbano consolidado) como al sur (con la categorización de suelo rústico de asentamiento rural). En el Plan General de 2004, este grupo de edificaciones también era categorizado como SUC y SRAR, si bien no exactamente con el mismo perímetro.



Figura 4: Delimitación del AUH

Tras la participación pública sobre las alternativas del Avance, se acordó eliminar como área de crecimiento de esta AUH los dos ámbitos de gestión sistemática delimitados al norte y al sur del Camino de San Lázaro, entre la autopista y la glorieta del aeropuerto.

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En esta AUH coexisten dos categorizaciones de suelo, el SUC al norte y el SRAR al sur, separadas por el Camino de San Lázaro que a su vez conecta con la TF-5 (futura Avenida del Quinto Centenario) por su extremo este y al oeste con el enlace de acceso al aeropuerto. El Camino San Lázaro es el eje principal que articula esta Área Homogénea y el que la organiza. De él parten transversalmente varias vías que organizan el núcleo.

La ocupación tradicional de este ámbito territorial se ha basado en viviendas unifamiliares al borde del Camino San Lázaro, para posteriormente ir abriéndose nuevos viarios transversales y ocupar el interior del mismo. El mayor grado de urbanización ha permitido la aparición de nuevas tipologías, mayoritariamente adosados, como la promoción compacta.

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 el Camino San Lázaro para conectar los nuevos enlaces (conexión acceso aeropuerto y la futura Avenida del Quinto Centenario), logrando la misma sección en todo su recorrido mediante rectificaciones de alineaciones no programadas. El principal problema de este camino estriba en las deficiencias dimensionales y de servicio ya que actualmente existe doble circulación de tráfico rodado y ausencia de encintado de aceras en la mayor parte de la vía. En algunos tramos viarios la edificación se ha ubicado de manera desordenada, lo que da por resultado secciones heterogéneas que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización. Estas secciones son variables y en puntos concretos pueden alcanzar los 6 u 8 metros. Por ello se plantea aumentar la vía a una sección constante de 9 metros.
- b) A escala del conjunto del AUH se plantea terminar determinados viarios interiores para completar su urbanización. En los viarios transversales (zona norte, SUC) que conectan con el Camino San Lázaro se da la misma problemática con respecto a las dimensiones, sobre todo porque terminan en fondo de saco con la consiguiente falta de continuidad. Este problema se agudiza en los servicios urbanísticos y alineaciones de la edificación del asentamiento rural. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación desordenada de la edificación lo que ha dado por resultado secciones viarias insuficientes (como la Calle Violeta de Anaga con 4 metros de sección) y ausencia de zonas de aparcamiento.
- c) A escala local, y en su mayoría en el asentamiento rural, las actuaciones se limitan a prever la progresiva ampliación de las secciones viarias, para no hipotecar el futuro crecimiento previsto en la zona, mediante rectificaciones de alineaciones no programadas, bien con retranqueos laterales de 3 metros o con la figura MANO, según el caso. Al tratarse de un asentamiento de crecimiento espontáneo en torno al viario principal, se encuentran con frecuencia agrupaciones de viviendas interiores a las que se accede a través de serventías privadas transversales, de pequeñas dimensiones y con carencia de servicios, por lo que las parcelas a las que sirven no tienen la consideración de solar y no podrían ser edificables.

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.

2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

2.3.1. Ordenación Estructural

La zona norte del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004. De otra parte, los terrenos en el extremo sur de esta AUH se conforman como un ámbito de suelo rústico de asentamiento rural debido a su disposición en el territorio (apoyados en un viario en forma lineal), tipologías arquitectónicas dominantes (viviendas unifamiliares) y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General, de acuerdo a lo establecido en el PIOT (Artículo 3.8.3.1). Estas dos áreas quedan claramente separadas por el Camino San Lázaro que las atraviesa.

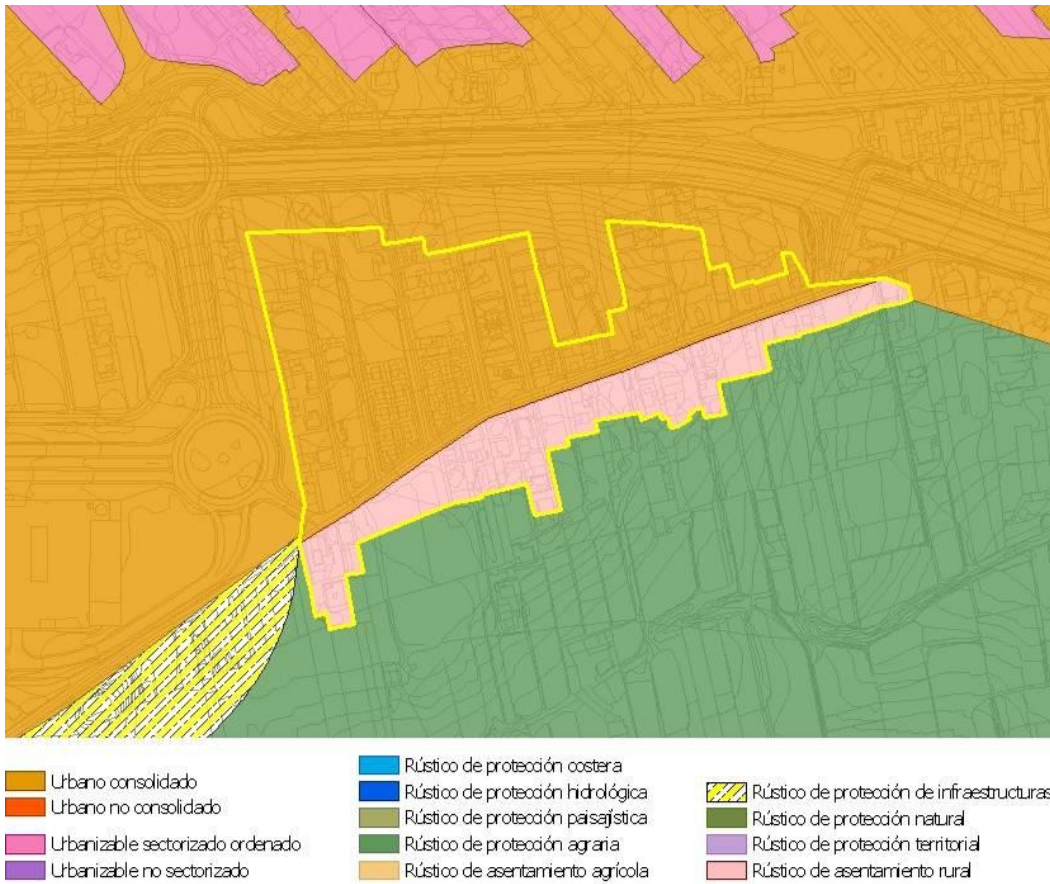


Figura 5: Categorización urbanística del suelo del AUH

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- La futura Avenida del Quinto Centenario (vulario urbano principal). El nuevo sistema viario ayudará a la definición de la ordenación interior del núcleo, pero también a conectar con la ciudad próxima y el área metropolitana, formando una verdadera estructura urbana y eliminando el efecto barrera mediante la reconversión de la TF-5.
- El viario que conecta la vía exterior (Circunvalación Oeste, viario territorial de nivel 1), con la glorieta de acceso al Aeropuerto de Tenerife Norte. El objetivo es definir una estructura viaria jerarquizada que conecte con el resto de la ciudad.

En esta AUH no se califica ningún elemento estructurante privado ni dotaciones o espacios libres públicos de sistema general.



2.3.2. Trama urbana

Se mantienen los trazados en la mayoría de los viarios no creándose otros nuevos, aunque dada la heterogeneidad dimensional en las secciones del Camino San Lázaro, se rectifican las alineaciones para ampliarlas, sobre todo entre la Calle El Codeso y el Callejón del Sanguino, evitando cuando es posible afecciones a los edificios y rectificaciones no programadas. Todos estos viarios se consideran de jerarquía urbana local, ordenados mediante secciones del tipo L.04, con anchos 6 metros generalmente y de 8 y 4 metros ocasionalmente, diseñados con secciones previstas para la coexistencia en los tráficos peatonales y vehiculares. El diseño de las calles incluirá mejoras de calidad ambiental y estética gracias a la vegetación y los elementos urbanos previstos, favoreciendo además la adopción de medidas necesarias para reducir las velocidades.

La ordenación para el Camino San Lázaro, viario urbano secundario, se realiza mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional con dirección hacia el nudo del aeropuerto y banda de aparcamiento en línea en un lateral.

En esta área la totalidad del viario no forma la clásica red urbana, pues todas sus calles terminan en fondos de saco. Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios, generalmente todas se consideran principales, a excepción de las alineaciones que dan a suelo rústico que se conforman como alineaciones no viarias.

Todas las afecciones en las alineaciones son no programadas y se producen principalmente a consecuencia del ensanchamiento de la sección del Camino San Lázaro. En las piezas 0702_06, 0702_08 y 0702_13 se afectan unas edificaciones que sobresalen hacia la calle.



Figura 6: Avance de la edificación hacia el Camino San Lázaro

En todas las piezas de esta vía principal, menos en las 0702_02 y 0702_05, se afecta a las parcelas pero no la edificación, para garantizar una sección constante en todo el trazado.

Como excepción, las piezas 0702_17, 0702_12, 0702_16 y 0702_15 tienen una afección recogida en los ámbitos de gestión A6, con aumento de la sección viaria para completar la urbanización de la calle.

2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

En la mayoría de las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el de vivienda colectiva. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda colectiva.

Los usos públicos dotacionales y de espacios libres calificados en esta AUH (además de los ya existentes según el PGO-2004 en suelo urbano consolidado, pero con algunos cambios en la delimitación) se localizan dentro del SUC, un dotacional (0702_04) y un equipamiento de espacio libre (Parque Deportivo 0702_10) y dentro del ámbito de gestión asistemática A3 delimitado en cumplimiento de lo dispuesto en el PIOT, un equipamiento (0702_11). En este último recinto se califica la pieza concreta con uso principal obligatorio dotacional público destinado preferentemente a espacios libres, si bien con admisibilidad para cualquier otro uso de servicio comunitario. Las dimensiones de las piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

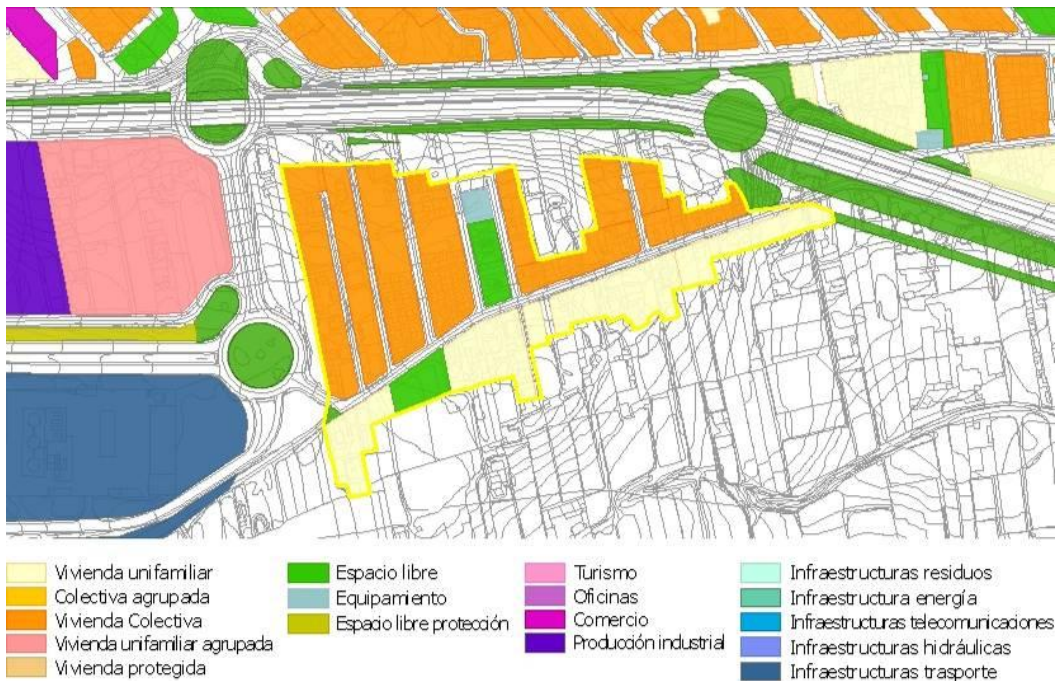


Figura 7: Usos pormenorizados principales del AUH

2.3.4. Condiciones de la edificación

Al tratarse en su mayor parte de suelo urbano consolidado se han mantenido, como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se han establecido nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación del AUH, dependiendo siempre de la ubicación y del uso de cada pieza.

Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general los siguientes parámetros: altura máxima en plantas y edificabilidad. Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y la longitud mínima del lindero frontal.

A continuación se describen y justifican brevemente las condiciones de edificación establecidas en las piezas de esta AUH:

- a) En suelo urbano consolidado:
 - a1. Se ha establecido una superficie de parcela mínima 200 m²s para futuras subdivisiones y una longitud mínima del lindero frontal de 12 metros. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 2 metros y 3 metros al posterior, con la finalidad de homogeneizar las fachadas. No procede separación mínima lateral para posibilitar el adosamiento. En todo caso se permite una separación mínima de 3 metros ya que existen diferentes disposiciones de la edificación existente y debido al escaso frente de parcela en solares vacantes no se podría edificar con retranqueos laterales.
 - a2. En las piezas 0702_04 y 0702_10, de uso equipamiento comunitario, se mantienen los parámetros del PGO-2004, por lo que no se establece una separación mínima a sus linderos. La altura máxima es de 2 plantas.
- b) En suelo rústico de asentamiento rural: En las piezas con uso unifamiliar dentro del asentamiento rural, (0702_07, 0702_08, 0702_09 y 0702_06), situadas en el viario principal del Camino San Lázaro, dadas las características de la parcelación y edificación existentes, se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie de parcela mínima de 200 m²s y un frente mínimo de fachada de 12 metros. Asimismo, se ha establecido un porcentaje máximo de ocupación del 60% por la edificación, que se dispondrá con una separación mínima a lindero frontal, lateral y posterior de 3 metros en todas las piezas. Para la pieza 0702_03 se han utilizado otras características debido a sus diferencias parcelarias de edificación y a su realidad presente, estableciéndose una superficie de parcela mínima de 200 m²s para futuras subdivisiones. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 3 metros y separación a lindero lateral de cero, con la finalidad de seguir con la homogenización de las fachadas de este tramo del Camino San Lázaro.

2.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida se delimitan varios ámbitos de gestión que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado y asentamiento rural). 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) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0702_1), apoyado en un viario en forma lineal donde tienen frente las parcelas allí ubicadas. Este ámbito de forma trapezoidal enclavada al sur de esta AUH comprende varias parcelas unifamiliares (edificadas aproximadamente en un 60%) dispuestas a lo largo del Camino San Lázaro. En ellas se han ido abriendo viarias transversales, como las calles Violeta de Anaga y Aderno y en ocasiones aparecen servientías de acceso a las viviendas. Se trata de viarios públicos asfaltados pero en malas condiciones de urbanización, que habrá de reurbanizarse de acuerdo a la sección de coexistencia establecida en el PGO. Se han delimitado espacios que deben quedar libres de edificaciones mediante un área mínima no ocupable por la edificación, con lo que se pretende no hipotecar el futuro crecimiento previsto para el asentamiento.

- c) Finalmente, se delimitan grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso desde el Camino San Lázaro, con la finalidad de que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de estos tramos viarios a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado y asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar.

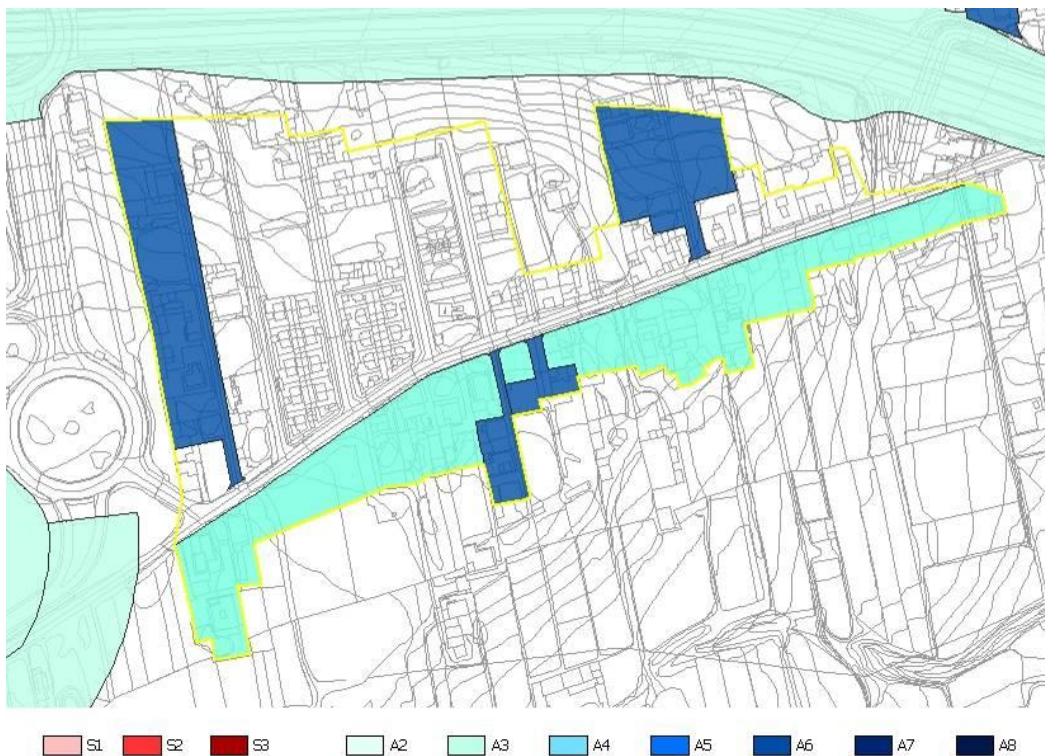


Figura 8: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

Los ámbitos de esta modalidad A6 que se delimitan en esta AUH son los siguientes:

- c1. En suelo urbano consolidado (SUC):
- c1.1(0702_2): Comprende las parcelas con acceso desde la Calle del Escobón, una vía asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos en determinados puntos. El margen este de esta calle no dispone actualmente de en-cintado de acera. El remate de la vía se resuelve con un fondo de saco.
 - c1.2(0702_3): El objeto de la delimitación es acondicionar la actual vía Callejón del Sanguino desde la que se accede a unas edificaciones y a varias parcelas vacantes en el extremo noreste del AUH. Se deberá ampliar el vial corrigiendo el trazado y ejecutarlo para completar la urbanización. El remate de la vía se resuelve con un fondo de saco.
- c2 En suelo rústico de asentamiento rural:
- c2.1(0702_4): Comprende las parcelas con acceso desde la Calle Violeta de Anaga, de características muy similares a las anteriores pero con una sección viaria de 4 metros, lo que implica solucionar la sección mediante un viario local de coexistencia de acceso. El remate de la vía se resuelve con un fondo de saco.
 - c2.2(0702_5): Se delimita para completar la urbanización de la Calle el Aderno, de 7,30 metros y de características muy similares a las restantes de este entorno. El remate de la vía será de coexistencia y se resuelve con un fondo de saco.



AUH-0703: BAJADA-PORTEZUELO

3.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Bajada Portezuelo (AUH-0703) se sitúa en el extremo noroeste del núcleo del Coromoto, entre el AUH-0802: San Lázaro Tornero, perteneciente a la Vega Lagunera y el límite con el municipio de Tegueste. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al Norte, terrenos clasificados como suelo rústico de protección paisajística y de protección agraria, en la zona del Púlpito, que limitan con el municipio de Tegueste.
- b) Al Este, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria, zona denominada El Tejar, que limitan con el AUH 0802: San Lázaro Tornero.
- c) Al Sur, la Autopista del Norte (TF-5), viario que define el límite con terrenos clasificados como suelo rústico de protección de infraestructuras y de equipamientos donde se sitúa el Aeropuerto de Tenerife Norte.
- d) Al oeste, el viario Molino Viejo y el barranco del Rodeo que definen el límite con el Municipio de Tegueste.



Figura 9: Delimitación del AUH

Esta AUH se caracteriza por el predominio del uso residencial, con viviendas autoconstruidas, de baja altura y baja ocupación, ligado a una actividad agrícola que actualmente está en desuso.

Asimismo existen unas edificaciones de uso industrial, ligadas al sector terciario, que se desarrollan en grandes superficies situadas en las cercanías de la TF-5, lo que les proporciona una mayor visibilidad y buena conectividad a nivel territorial. No se han llevado a cabo nuevas promociones privadas o públicas significativas en el barrio.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática de esta AUH viene originada en gran medida por la progresiva ocupación del territorio sin previa planificación y en base a una estructura agrícola proceso de abandono, lo que ha dado como resultado una trama urbana incompleta e ineficaz para atender un tráfico rodado cada vez más denso. La aparición de edificaciones industriales diseminadas por el área ha acentuado esta peculiaridad. Las manifestaciones más notables de este problema de base son las siguientes:

- a) La urbanización del área está incompleta y a pesar de contar con alumbrado y asfaltado en casi toda la zona existe un número importante de calles sin salida, con secciones viarias insuficientes y escasos aparcamientos. La inexistencia de aceras en algunas de estas vías dificulta el funcionamiento del tránsito peatonal y el rodado.



Figura 10: Imágenes de la trama urbana del AUH

- b) Los conflictos de movilidad generados por el tráfico pesado asociado al uso industrial que interfiere en el tráfico ligero ligado al uso residencial.



Figura 11: Imágenes del frente del AUH a la TF-5

- c) La inserción de la edificación, tanto de uso residencial como industrial, realizada de forma autónoma y sin la previa planificación ha originado una trama urbana discontinua en la que se encuentran medianeras vistas, suelos agrícolas en desuso y un déficit de espacios libres de uso público. Como consecuencia se ha configurado una imagen desorganizada y compleja dando frente a la Autopista TF-5 y a los límites próximos con el entorno natural de valor paisajístico.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es compatibilizar los diferentes usos desarrollados en el área y mejorar la funcionalidad conjunta de la misma completando la estructura viaria existente y proponiendo nuevos viarios a través de las herramientas establecidas para el suelo consolidado.

Para la ordenación de este AUH, se ha tenido especial atención en las servidumbres aeronáuticas, donde la legislación vigente establece varias condiciones sobre los terrenos del entorno de los aeropuertos. Las servidumbres aeronáuticas se concretan, fundamentalmente, en la limitación de las alturas de los inmuebles que puedan desplazarse dentro de su ámbito de afección. De tal manera, se han regulado las piezas, con una altura máxima de las edificaciones, nunca superior ni sobrepasando la altura de las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres representadas en los planos.

La regulación de la edificación tiene como principal objetivo la homogeneización del tejido residencial y terciario fomentando la convivencia entre los diferentes usos.

3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

3.3.1. Ordenación Estructural

La mayor parte de la extensión del AUH se caracteriza por su alto nivel de consolidación por lo que se categoriza como suelo urbano consolidado como en el PGO-2004, aunque se producen algunos cambios en la delimitación.

Los viarios estructurantes que se plantean en esta AUH son:

- a) Territorial:
- a1. La Autopista del Norte (TF-5), en el tramo comprendido dentro de esta AUH, desde el enlace de Guamasa hasta la rotonda situada a la altura del Aeropuerto del Norte, categorizado como viario territorial de nivel 2.
- b) Urbanos principales:
- b1. La Avenida del Quinto Centenario en el tramo comprendido dentro de esta AUH, desde la rotonda del Aeropuerto del Norte hasta Padre Anchieta, viario urbano principal de nivel 1 que conecta con las AUH situadas al este.

El resto del viario se considera urbano secundario, salvo los Caminos La Avena y La Cebada y los viarios en fondo de saco que se consideran viarios urbanos locales.

El presente PGO no define piezas dotacionales o de espacio libre con carácter estructurante dentro de esta AUH.

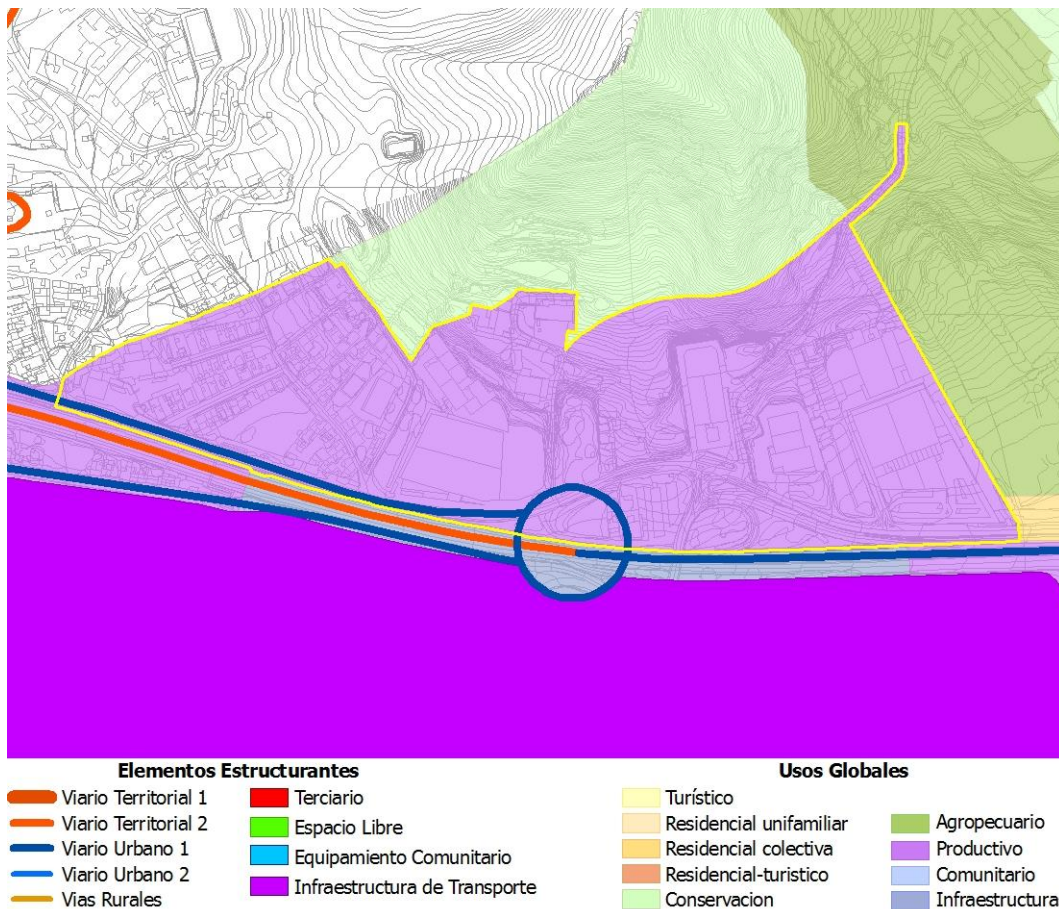


Figura 12: Elementos estructurantes

3.3.2. Trama urbana

Siguiendo el criterio general de este PGO y considerando que esta AUH dispone de una trama urbana bastante consolidada las alineaciones se definen respetando al máximo las existentes.

Las actuaciones programadas en la trama urbana tendrán como objetivo ampliar las secciones viarias y completar la urbanización existente, solucionando pequeñas discontinuidades en el trazado. Son las siguientes:

- En la carretera general de San Lázaro y en la autopista del Norte (TF-5), en el tramo incluido en esta AUH, se plantean obras de urbanización (aumentar sección y mejora de servicios) motivadas por el cambio de Jerarquía viaria, y se resuelven mediante un ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_1501_9).
- La ejecución de un nuevo viario, como solución de continuidad de un viario planteado por el Municipio de Tegueste, que comunica transversalmente el Camino Cebada con este municipio, mediante un ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_0703_10).
- Creación de un fondo de saco en el Camino Cebada, que se resuelve mediante una gestión asistemático A2 (Cod_Ges_0703_13).
- En el Camino El Púlpito, se plantean realizar obras de mejora en la urbanización de dicho viario, mediante un ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_0703_21).



- e) Tal y como se planteaba en el PGO 2004, la ejecución de un viario de nuevo trazado, transversal a la carretera general de San Lázaro, en los terrenos destinados a uso Industrial, mediante un ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_0703_22).
- f) Ejecutar obras de urbanización (aumentar sección y hacer un fondo de saco) en un viario existente, transversal a la carretera general de San Lázaro, mediante un ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_0703_23).
- g) En el extremo sur del AUH, entre la carretera general de San Lázaro y la autopista del Norte (TF-5), se plantea la ejecución de una pieza de espacio libre, cuya obtención y urbanización se llevarán a cabo dentro del ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_1501_9)
- h) Realizar obras de mejora de la urbanización del Camino del Portezuelo, mediante un ámbito de gestión asistemático A3 (Cod_Ges_0703_5).
- i) Completar la urbanización de dos viarios de herencia rural, transversales al Camino del Portezuelo, que se resuelven mediante dos gestiones asistemáticas A6 (Cod_Ges_0703_7 y 0703_12), prolongando el Camino La Espiga, conectando de esta forma la Trama Urbana.
- j) Completar la urbanización de los Caminos La Avena, La Espiga y El Yugo, mediante ámbitos de gestión asistemáticos A6 (Cod_Ges_0703_8, Cod_Ges_0703_9 y Cod_Ges_0703_20)
- k) Realizar obras de urbanización a fin de completar la C/ El Molino, mediante un ámbito de gestión asistemático A6 (Cod_Ges_0703_16).
- l) En la ordenación alternativa de este AUH, se plantea ejecutar un viario al Norte del AUH, que partiendo del Camino El Yugo se conectará con el Camino El Púlpito, mediante un ámbito de gestión asistemático A2 (Cod_Ges_0703_5 de 2ª ordenación). Así como tres nuevos viarios transversales a la carretera Gral. de San Lázaro y uno más que los conecte entre si, y la ejecución de un nuevo Espacio libre. Estas actuaciones se resolverán mediante ámbitos de gestión asistemática A7 (Cod_Ges_0703_1, 0703_2, 0703_3 y 0703_4).

La ordenación del viario se realizará mediante los siguientes criterios:

- a) Para el tramo viario de la TF-5, categorizado como viario territorial de nivel 2, se propone una sección tipo S.M. 01, con una mediana separando las dos calzadas, dos carriles por sentido y arcenes en sus extremos.
- b) El tramo viario del Quinto Centenario con trazado al este de la glorieta del Aeropuerto, categorizado como viario urbano principal de nivel 1, se ordena con una sección P.01, con una mediana central ajardinada, calzadas con dos carriles en sus laterales y las salidas hacia el enlace actual del aeropuerto situado en el AUH San Lázaro Sur.
- c) La Carretera General del Norte, la Carretera Campo de Golf y la Carretera General San Lázaro, actuales vías de servicio de la autopista, pasan a ser viarios urbanos principales de nivel 1. En el caso particular de la Carretera General de San Lázaro, además de la calzada unidireccional con dos carriles, aloja en su sección un carril bici, que conecta el casco urbano con Guamasa, y el tranvía, ordenándose con una sección S.03 con las particularidades descritas.



- d) Para los viarios urbanos secundarios localizados al Este del AUH se proponen las secciones tipo S.02 y S.03:
 - d1. Para el Camino El Púlpito se propone una sección tipo S.02, con una calzada de doble sentido, aceras en sus laterales y sin posibilidad de incluir aparcamiento.
 - d2. El resto de viarios urbanos secundarios se ordenan con una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea en un lateral y aceras en sus extremos.
- e) Para los viarios urbanos secundarios localizados al Oeste del AUH, se proponen las secciones tipo S.02 y S.03:
 - e1. El Camino Portezuelo se ordena con una sección tipo S.02, con una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus extremos.
 - e2. El resto se ordena con una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional y aceras en sus extremos sin posibilidad de incluir aparcamientos.

3.3.3. Condiciones de la edificación

Las condiciones edificatorias de las piezas en suelo urbano consolidado se determinan en función de las características de la edificación existente y de los diferentes usos, manteniendo como criterio general lo establecido en el PGO-2004. Cuando los objetivos de ordenación lo han exigido se han fijado nuevos parámetros para homogeneizar el tejido urbano.

Se regulan los siguientes parámetros urbanísticos para las edificaciones en el área:

- a) Para el uso residencial de vivienda colectiva (piezas 0703_4, 0703_5, 0703_6, 0703_13, 0703_18, 0703_19 y 0703_28):
 - a.1. Condiciones de parcelación: Se fija la longitud mínima de lindero frontal y un círculo mínimo inscribible de 12 m.
 - a.2. Condiciones de disposición de la edificación: Se establece la línea de disposición obligatoria de la edificación (excepto en las piezas 0703_4, 0703_13 y 0703_28, donde se regula con separación mínima a lindero frontal gráfica). La separación mínima a lindero lateral es 0 m (salvo en las piezas 0703_6 y 0703_28). Se establece Fondo máximo edificable con valor 20 m sólo en las piezas 0703_6 y 0703_28. Asimismo en las 0703_18 y 0703_19 se establece un porcentaje máximo de ocupación del 50%. La altura máxima es de 2 plantas en la totalidad de las piezas.
- b) Para el uso residencial unifamiliar (piezas 0703_16, 0703_17, 0703_20, 0703_21 y 0703_22):
 - b.1. Condiciones de parcelación: Se ha establecido una longitud mínima de lindero frontal de 15 m.
 - b.2. Condiciones de disposición de la edificación: Se regula con una separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior con valores 2, 3, 3 m respectivamente, en función de la situación mayoritaria de la edificación existente. Se fija el porcentaje máximo de ocupación en 50% y la altura máxima de 2 plantas, en la totalidad de las piezas.
- c) Hay siete piezas destinadas a uso industrial, (piezas 0703_3, 0703_12, 0703_31, 0703_32, 0703_33, 0703_34 y 0703_36).



- c.1 Condiciones de parcelación: Se establece la longitud mínima de lindero frontal con valor de 20 m.
- c.2. Condiciones de disposición la edificación: Se establece la separación a linderos frontal, lateral y posterior con valor 5 m (a excepción de la pieza 0703_3, donde la separación a lindero frontal es gráfica), la edificabilidad máxima con valor 1,3 m²c/m² (a excepción de las piezas 0703_31 y 0703_36 con valor 1,5 m²c/m²). En la pieza 0703_12 se fija el fondo máximo edificable con valor 70 m. Se establece un porcentaje máximo de ocupación del 60%, y la separación mínima entre edificios con valor 10 m, solo en las piezas 0703_3 y 0703_12. La altura máxima es de 3 plantas, a excepción de la pieza 0703_3, con altura máxima de 2 plantas.
- d) Existe una pieza de uso comercial (piezas 0703_14):
 - d.1 Condiciones de parcelación: No se establecen.
 - d.2. Condiciones de disposición la edificación: Se regula la separación a lindero frontal de forma gráfica, y a linderos lateral y posterior con valor 5 m. La altura máxima es de 1 planta.

3.3.4. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

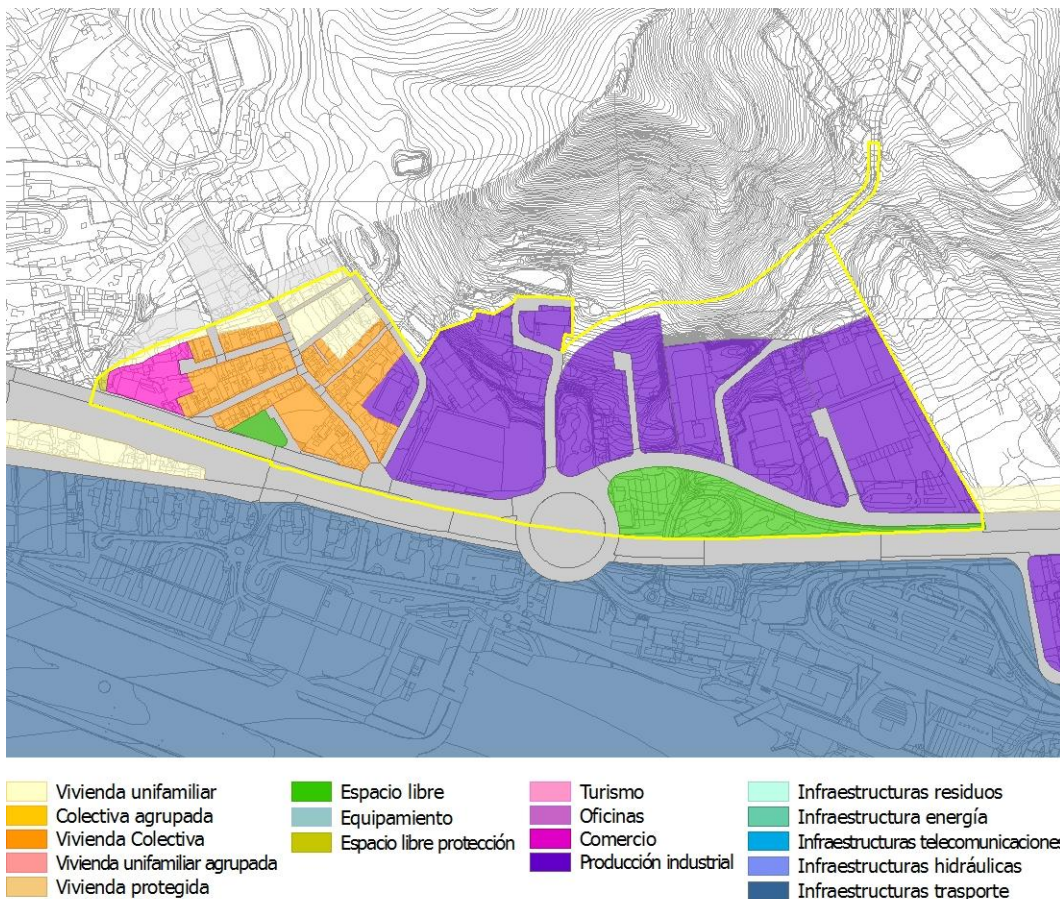


Figura 13: Ordenación pormenorizada

En este AUH existe un predominio del uso residencial en las piezas situadas hacia el Oeste. Mientras que al Este del área se localizan las piezas cuyo uso principal está ligado al sector terciario-industrial. El uso pormenorizado asignado para cada una de ellas se ha de-



terminado de acuerdo a la realidad existente, proporcionando la compatibilidad y funcionalidad conjunta de los mismos. Se incluyen además dos piezas de uso público destinadas a espacios libres y una pieza de uso comercial, dando frente a la carretera General del Norte y a la autopista (TF-5).

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen en el título correspondiente para cada uno de los usos principales.

3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

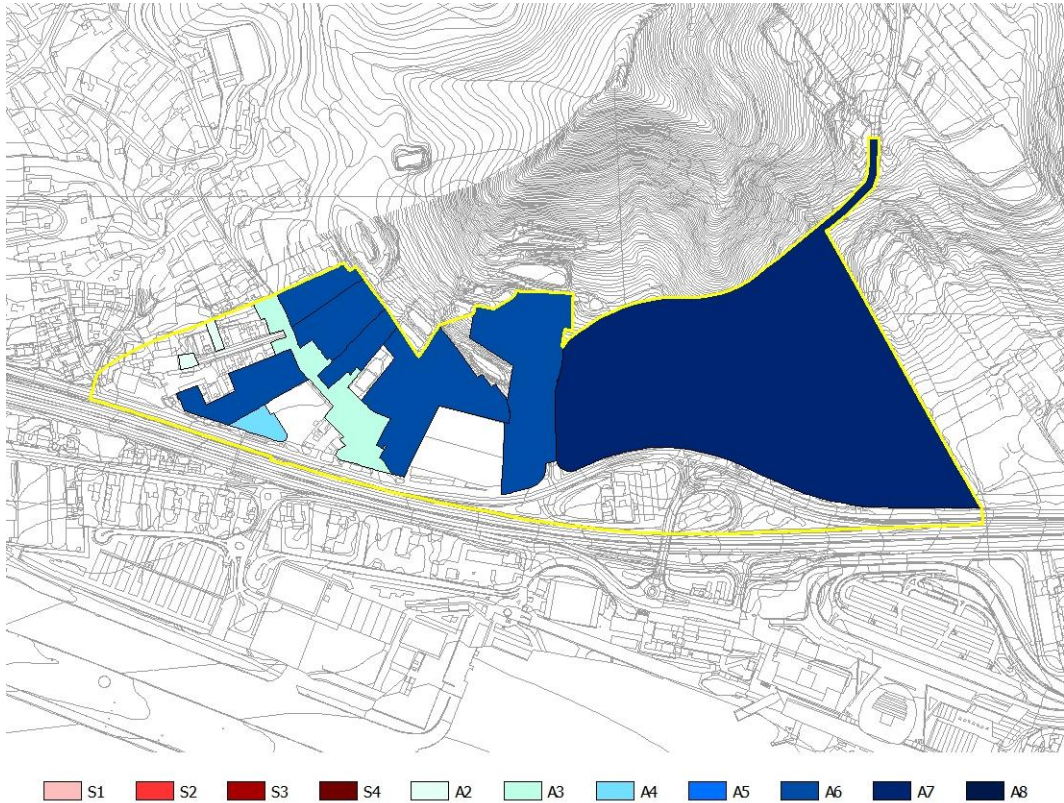


Figura 14: Ámbitos de gestión del AUH

Con el fin de llevar a cabo la ordenación establecida en esta AUH se delimitan diversos ámbitos de gestión asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y son los siguientes:

- a) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A2 que tienen por objeto la actuación pública directa con expropiación para la obtención de suelo:
 - a.1. El ámbito Cod_Ges_1501_9, situado al sur del AUH, a través del cual se llevará a cabo la urbanización de la Carretera Gral. de San Lázaro y un nuevo espacio libre público, se delimita para la obtención de parte de suelo de titularidad privada para adecuar la sección de la vía existente a las características del viario de carácter estructurante.
 - a.2. El ámbito Cod_Ges_0703_10 se delimita para obtener y urbanizar un tramo de vía de conexión con la Calle Cebada, con el objetivo de proporcionar continuidad a la Calle El Puente, situada en el municipio colindante de Tegueste. De esta

manera, al completar parte de la estructura viaria existente, se logra cumplir con uno de los objetivos de ordenación definidos para esta AUH.

- a.3. El ámbito Cod_Ges_0703_13 delimita un fondo de saco sobre suelos de titularidad privada, por lo que será necesaria la obtención de los terrenos previamente a su urbanización. El objetivo de esta gestión es la mejora de la funcionalidad del tráfico rodado en la trama urbana existente.
- a.4. El ámbito Cod_Ges_0703_21 tiene como objetivo urbanizar un tramo del Camino El Pulpito, de titularidad pública y de escasa sección, por lo que será necesaria la obtención de los suelos situados en sus márgenes.
- a.5. El ámbito Cod_Ges_0703_22 y 0703_23, a fin de obtener el suelo y ejecutar dos viarios transversales a la carretera general de San Lázaro, en el área ligada al uso terciario-industrial.
- a.6. Ligado a la ejecución de la ordenación alternativa de El Pulpito, detallada más adelante, se define el ámbito Cod_Ges_0703_5, para obtener el suelo y ejecutar un nuevo viario, localizado al norte del AUH, que conecta el Camino El Yugo con El Camino El Pulpito.
- b) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A3, contribuciones especiales. Se realizan para completar obras públicas de urbanización de sistemas locales. Las actuaciones son a iniciativa del Ayuntamiento y los ámbitos se delimitan incluyendo los terrenos cuyos propietarios tienen la obligación de sufragar la parte que le corresponda de los gastos de ejecución de las obras de urbanización. Se ha delimitado el siguiente:
 - b.1. El Cod_Ges_0703_5 que delimita el Camino Portezuelo y los terrenos que dan frente al mismo, a fin de mejorar las condiciones dimensionales de una vía que aún conserva su carácter rural, estableciendo para ella las determinaciones características de una vía urbana secundaria. Para lograr los objetivos definidos se incluyen los recintos de obtención y urbanización.
- c) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A6, en los que se delimitan grupos de parcelas junto con sus viarios de acceso para que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios, a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado adquiriendo las parcelas la condición de solar. Se han delimitado los siguientes:
 - c.1. Los ámbitos de gestión Cod_Ges_0703_7, 0703_8, 0703_9 y 0703_12, se delimitan con el objetivo de mejorar las condiciones dimensionales y de servicio del Camino de la Espiga, que conecta la Carretera General del Norte con el vecino municipio de Tegueste, bordeando parte del límite norte del AUH. Asimismo, se completa la estructura viaria existente con la mejora de tres vías que conectan transversalmente el Camino de la Espiga con el Camino Portezuelo.
 - c.2. El ámbito Cod_Ges_0703_16, definido con el objetivo de completar los servicios de la urbanización existente en el Camino El Molino-San Lázaro.
 - c.3. El ámbito Cod_Ges_0703_20, con el objetivo de obtener el suelo necesario y ejecutar obras de urbanización del Camino El Yugo.

- d) Ámbitos de gestión asistemática A7. Tienen por objeto plantear sobre el mismo terreno dos ordenaciones, una principal y otra secundaria, actuando la segunda como subsidiaria a la primera. Será de aplicación la segunda siempre y cuando se llegue al acuerdo para la realización y aprobación de un convenio entre propietarios y Ayuntamiento. En este caso se plantea una única ordenación alternativa, que recoge cuatro doble ordenaciones. La ordenación planteada conjuntamente, tiene como objetivo para la segunda ordenación, el planteamiento de una nueva vía de borde por la montaña de El Pulpito, uniendo el Camino EL Yago y el Camino EL Pulpito, dado que se plantea un cajeo de la montaña, proponiendo las piezas edificables y los nuevos viarios prácticamente a la cota de la actual carretera general del Norte. Se proponen condiciones de acondicionamiento del talud y paisajísticas para el tratamiento de la montaña una vez se realice el desmonte. Se delimitan las siguientes:
- d1. El Cod_Ges 0703_1 está situado en la zona central del AUH, al norte de la nueva rotonda de la vía de servicio paralela a la Autopista TF-5. Se propone:
- d.1.1. Primera ordenación: Se corresponde a la propuesta del presente PGO para la pieza 0703_31 de uso industrial y un viario de nuevo trazado, cuya obtención y urbanización se llevarán a cabo a través de un ámbito de gestión asistemática A2 (Cod_Ges_0703_22).
 - d.1.2. Segunda ordenación (Cod_Ges_0703_1): Se plantea una pieza de uso terciario-comercial y otra de espacio libre público, así como los viarios necesarios que garanticen la funcionalidad de la propuesta. Se determina un aumento del aprovechamiento a través del cambio de uso de la pieza industrial a comercial. El propietario cede los terrenos necesarios y costea la urbanización del espacio libre y el viario propuesto, a través de convenio.
- d.2.El Cod_Ges 0703_2: Situado a continuación del ámbito Cod_Ges 0703_1.
- d.2.1. Primera ordenación: Coincidente con la propuesta del PGO para la pieza 0703_32 con uso industrial.
 - d.2.2. Segunda ordenación: Al igual que la doble ordenación anterior, se propone una pieza de uso terciario-comercial, un espacio libre público en la zona Norte, y la continuación del viario necesario para el funcionamiento del ámbito. Se plantea un aumento del aprovechamiento de la pieza al cambiar su uso a comercial, mientras que la propiedad cede el suelo necesario y costea la ejecución tanto del espacio libre como del viario propuesto en el ámbito de gestión, a través del convenio entre ayuntamiento y propiedad.
- d.3.El Cod_Ges 0703_3: Localizado entre el ámbito Cod_Ges 0703_2 y el 0703_4.
- d.3.1. Primera ordenación: Se corresponde con lo planteado por el presente PGO para la pieza destinada a uso industria 0703_33 y con la urbanización del Camino El Pulpito a través de la delimitación de un ámbito de gestión asistemática A2 (Cod_Ges_0703_21)
 - d.3.2. Segunda ordenación (Cod_Ges_0703_3): En este ámbito se propone una pieza de uso comercial, la urbanización del Camino El Pulpito y ejecutar la prolongación del Camino La Reja, al este del ámbito, a fin de garantizar la funcionalidad del conjunto. Del mismo modo que en los casos anteriores, se aumenta el aprovechamiento al pasar del uso industrial al comercial y la propiedad cede el terreno necesario y costea la urbanización de los viarios, a través del convenio con el ayuntamiento.

d.4.El Cod_Ges 0703_4: En extremo Este del AUH, a continuación del 0703_3.

d.4.1. Primera ordenación: Correspondiente a lo planteado por PGO en la pieza de uso industrial con código 0703_34 y la obtención y urbanización de parte del viario conocido como Camino La Reja, delimitando un ámbito de gestión A2 (0703_23).

d.4.2. Segunda ordenación (Cod_Ges_0703_4): Se propone una pieza de uso comercial, aumentando el aprovechamiento gracias al cambio de uso, un nuevo espacio libre público y los viarios necesarios para el correcto funcionamiento del ámbito. Del mismo modo que en casos anteriores, mediante el convenio entre el ayuntamiento y la propiedad, se cederán los terrenos necesarios para ejecutar el espacio libre y los viarios incluidos en el ámbito de gestión.



3. AUH-0704: COROMOTO NORTE

3.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana del Coromoto Norte (AUH 0704) tiene los siguientes límites:

- a) Al norte, recoge un tramo de la Avenida del Quinto Centenario lindando a su vez con el AUH-1002: San Honorato y el AUH-0801: San Benito.
- b) Al suroeste queda limitada por el AUH Coromoto Oeste.
- d) Al sureste, con la Avenida República de Venezuela dentro del AUH Coromoto Sur.



Figura 15: Delimitación del AUH

El uso característico del AUH es fundamentalmente residencial, coexistiendo vivienda colectiva con viviendas unifamiliares, siendo esta última de menor proporción al noroeste del AUH. Presenta una imagen continua y unitaria, con edificaciones entre medianeras alineadas al lindero frontal. Los equipamientos están insertos en la trama urbana respetando las características del entorno, con la excepción del Centro de Educación Infantil y Primaria Camino La Villa, en una gran manzana triangular y construido como edificación abierta.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En esta AUH se desarrollará parte del viario estructurante perteneciente al anillo de circunvalación del casco y la Avenida del Quinto Centenario, que limita con toda la franja norte del AUH, de tal manera que se mejora el paisaje urbano mediante la regeneración de la trama urbana creando de espacios libres y conectando con los barrios de las AUH colindantes.

La principal problemática del AUH del Coromoto Norte deriva de su consolidación. Hay una ausencia de espacios vacantes, salvo en el ámbito de gestión asistemático 0704_7, parte del desarrollo de la Avenida del Quinto Centenario.

Otro de los problemas más significativos es su situación ya que está bordeada por una trama viaria de gran importancia compuesta por viarios estructurantes y principales, como la Avenida República de Venezuela, el desarrollo de la Avenida del Quinto Centenario y parte del nuevo viario de borde que da continuidad al anillo de circunvalación interior propuesto para el casco de La Laguna. Esto conlleva que en el viario interior exista bastante tránsito y, en muchas ocasiones y debido a la consolidación urbana, se dificulten las conexiones con estos viarios principales.

El sistema viario actual carece de la adecuada jerarquización y presenta aceras estrechas y ausencia de arbolado. Debido a la Autopista TF-5 no existe continuidad con la trama urbana del resto de la ciudad, generándose conflictos en los escasos puntos de entrada y salida al núcleo por el efecto barrera que genera sobre el territorio.

Hay dos ámbitos de gestión transitorios cuya ordenación no puede alterarse, a excepción de un espacio libre en el ámbito de gestión transitorio discontinuo 0704_6, que pasará a ser parte del viario. Los criterios específicos de ordenación son:

- a) Las alineaciones establecidas definen líneas claras de continuidad viaria.
- b) Conservación del carácter de cada zona, analizando las características del entorno y utilizando en consecuencia los parámetros de ordenación más oportunos. Principalmente, según las peculiaridades de la pieza, se establecen condiciones de parcela, línea de disposición obligatoria, separación mínima a lindero lateral y posterior y altura máxima en plantas (apartado 3.3.4 Condiciones de la edificación).
- c) Los equipamientos y espacios libres se ordenan con los mínimos parámetros posibles para que el aprovechamiento del suelo se optimice al máximo.

3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

3.3.1. Ordenación Estructural

La mayor parte del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado. Hay dos bolsas de suelo urbano no consolidado en el norte del área que actualmente están insertas en dos ámbitos de gestión transitorios. Los sistemas estructurales viarios son:

- a) Al norte, la Avenida del Quinto Centenario, viario territorial de nivel 2, que conecta con dos nexos de articulación:
 - a1. El nudo situado al noreste establece la distribución del tránsito en la entrada y salida del AUH por medio de la unión del Camino de la Villa, viario urbano de nivel 2, y el Camino del Vallado, viario urbano secundario, así como la Calle San Antonio y la Avenida de la Candelaria, ambas viario urbano principal, pertenecientes al AUH-1002: San Honorato.
 - a2. El nudo situado al noroeste distribuye la entrada y salida hacia el anillo interior de La Laguna conectándose con la Avenida Bartolomé Cairasco.
- b) Al este discurre la Avenida República de Venezuela, viario urbano de nivel 2 que, junto a la Avenida Bartolomé Cairasco, viario urbano de nivel 1, configura la articulación que continuará el trazado que forma parte de la trama viaria de borde del anillo interior propuesto para el casco de La Laguna.

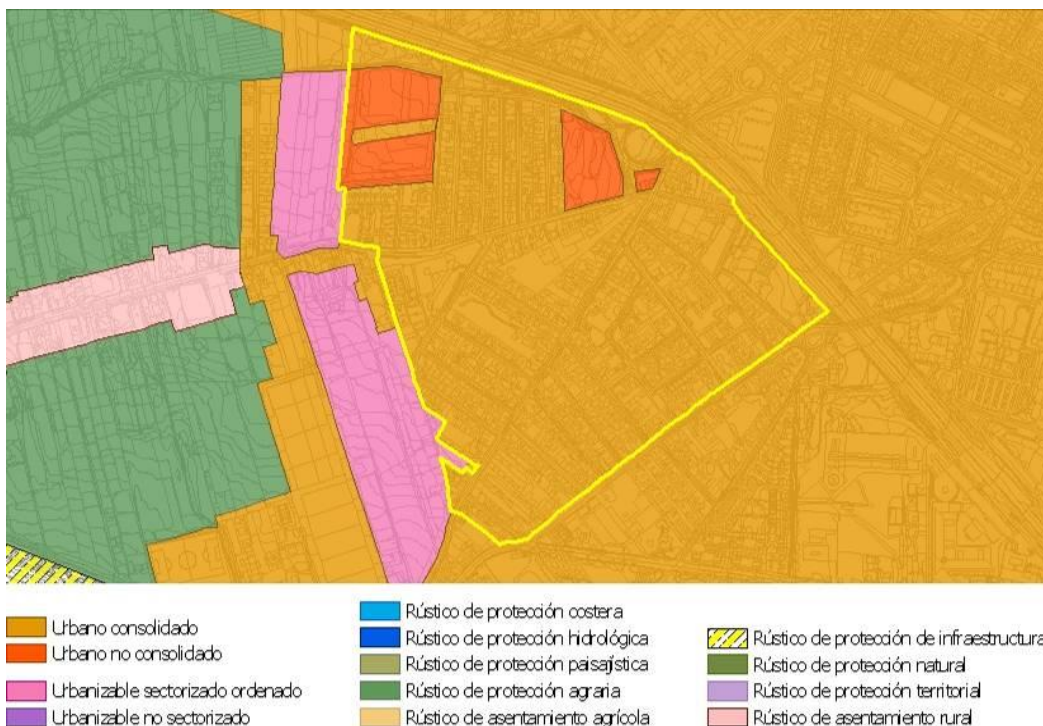


Figura 16: Categorización urbanística del suelo del AUH

3.3.2. Trama urbana

En el interior se organiza la trama con los siguientes viarios urbanos secundarios: la Calle Timanfaya, la Calle Airam Los Rodeos, la Calle Marcelino Perdomo Reyes y la Calle Mariscal Sucre. La ordenación interior está constituida por los viarios de tipo urbano secundario y principal que organizan los tráfcicos dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local. Esta red conforma agrupaciones de manzanas, denominadas en este PGO “macromananzas”.

La ordenación del viario se realizará mediante los siguientes criterios:

- a) El viario principal se ordena mediante secciones tipo P.01, S.02:
 - a1. Para la futura Avenida del Quinto Centenario se propone una sección tipo P.01, con una mediana central ajardinada y calzadas en sus laterales con dos carriles por sentido, aparcamiento en línea y amplias aceras. Las bandas de aparcamiento dispondrán de vegetación intercalada cada 20 metros (un ejemplar cada 4 plazas de aparcamiento aproximadamente), de gran porte y preferiblemente de hoja caduca. La acera del lateral norte alojará un carril bici continuación del AUH 1301: Universidad de Geneto prolongándose por la Avenida de la Candelaria.
 - a2. El Camino de la Villa se ordena con una sección tipo S.02 con una calzada de doble sentido, sin aparcamiento y aceras en sus laterales.
- b) Respecto al viario secundario de esta AUH se propone una sección del tipo S.03, con un único sentido de circulación y aparcamientos en línea en un lateral (en la planta de ordenación es posible visualizar una propuesta aproximada del resultado).
- c) El viario local interior de las macromananzas se ordena mediante una sección del tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráfcicos de pasos además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.



Las escasas rectificaciones que se establecen son casi siempre no programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas. Las afecciones por alineaciones destacables son:

- Se presentan afecciones en las piezas 0704_3, 0704_13, 0704_15, 0704_35, 0704_36, 0704_38, 0704_56 y 0704_41 para mantener la continuidad en la fachada y la misma sección del ancho de acera.
- También presentan afecciones las alineaciones de las piezas 0704_35, 0704_33, 0704_37, y 0704_39 con frente a la Avenida República de Venezuela, ya que existe una discontinuidad en la sección transversal de acera.
- La pieza 0704_15 presenta una afección en la alineación de la Calle Maracaybo, por una discontinuidad en su sección transversal de acera y en la continuidad de fachada.
- En la pieza 0704_39, la fachada que da hacia la Calle Mariscal Sucre presenta dos afecciones discontinuas al interrumpirse el ancho de la acera.
- La pieza 0704_26 presenta una afección en parte del lindero frontal de la alineación principal hacia la Calle Lozoya para establecer una sección constante en su acera.

Todas las alineaciones de los tramos viarios se consideran principales, a excepción de:

- (0704_6) y (0704_29), que dan hacia la Avenida del Quinto Centenario.
- (0704_48) y (0704_49), que dan hacia los viarios ya ejecutados por el ámbito transitorio perteneciente a la UA G6 del PGO-2004.
- (0704_47) y (0704_51), que dan hacia un peatonal de poca sección.
- (0704_24), (0704_27) y (0704_30), que dan hacia el espacio libre.

3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

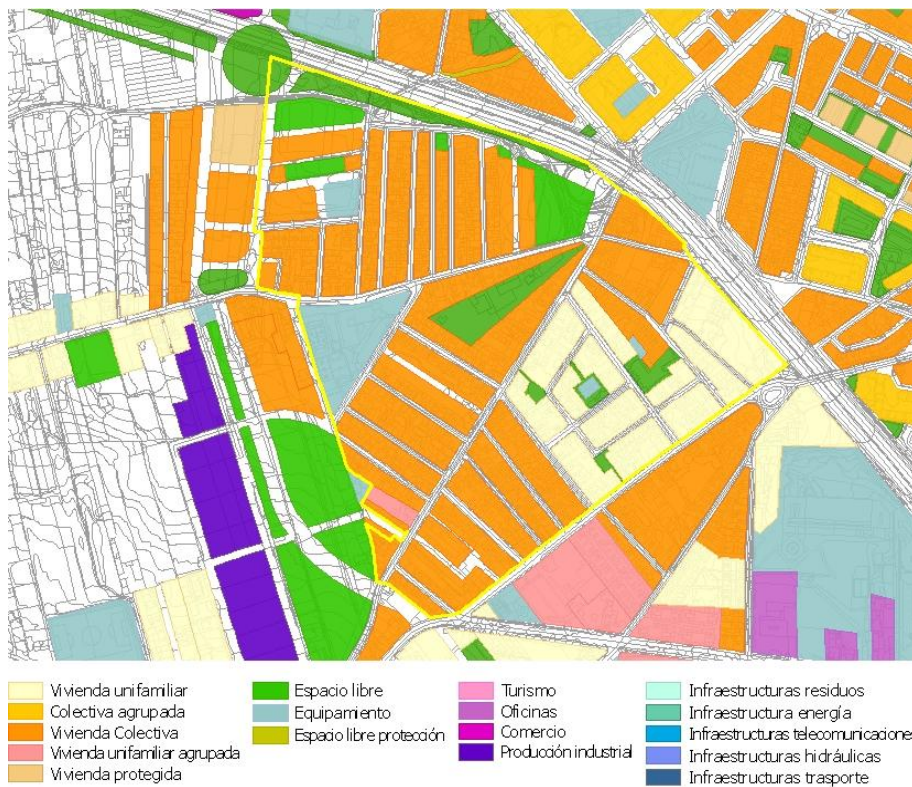


Figura 17: Usos pormenorizados principales del AUH

El uso mayoritario de esta AUH es el uso residencial combinado con una presencia muy importante de uso garaje en planta baja susceptible de convertirse en comercial o almacén.

La pieza 0704_3 tiene como uso principal el de vivienda unifamiliar agrupada ya que, por sus dimensiones y la disposición de las viviendas, requiere espacios de uso común para acceder a las mismas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto al uso principal.

3.3.4. Condiciones de la edificación

Como criterio general y en la medida de lo posible se mantienen los parámetros establecidos por el PGO-2004, ya que se trata de suelo urbano consolidado. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y parcelación según la ubicación y del uso de cada pieza.

En las piezas con uso residencial y tipología de colectiva cerrada se mantiene el carácter de la zona, consolidándolo casi en su totalidad con una imagen continua y unitaria. Para ello se fija la altura máxima en 3 plantas, separación mínima a lindero lateral 0, líneas de disposición obligatoria y lindero mínimo frontal de 8 metros, creando un parcelario homogéneo.

Para las piezas con uso de vivienda unifamiliar se fija una altura máxima de 2 plantas y líneas de disposición de forma gráfica. También se han fijado características a la parcela, dándole como superficie mínima de parcela 150 m²s y lindero mínimo frontal de 8 metros, para evitar la excesiva subparcelación y así obtener una imagen continua y unitaria.

La pieza (0704_3) es de uso vivienda unifamiliar agrupada, se establece con el fin de reconocer las dos parcelas que la conforman con suficiente grado de consolidación edificatoria ya que su único frente a viario es al Camino del Vallado. Se establece la parcela vinculante para generar comunidades que gestionen el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes y el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones.

Teniendo en cuenta estos criterios básicos de ordenación, hay que destacar las siguientes peculiaridades en los parámetros establecidos:

- a) En las piezas 0704_6, 0704_28 y 0704_29 del borde noreste, no podrá edificarse hasta una distancia superior a 35 m desde la arista exterior de la calzada de la Autopista (línea límite de edificación en Autopista) según la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Se tiene en cuenta en los parámetros, quedando reflejado de manera gráfica con la línea de separación mínima al lindero frontal y al lindero posterior, al haberse ya ejecutado viviendas de nueva construcción con estas limitaciones que se mantendrán para la configuración de la Avenida del Quinto Centenario.
- b) En el equipamiento (0704_2), inserto en otras piezas, se han mantenido criterios semejantes a los de uso vivienda en coherencia con la homogeneidad del área. En los equipamientos con mayor superficie o en parcelas aisladas (0704_1, 0704_45 y 0704_16) se ha fijado únicamente la edificabilidad y altura máxima de plantas, para que los servicios que prestan puedan desarrollarse adecuadamente en su consolidación material, aunque se controla su superficie construida para continuar con coherencia el urbanismo de la zona.
- c) La pieza 0704_7 presenta una doble ordenación (apartado 3.3.5).



3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Ajuste de alineaciones de la trama viaria. Se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad 1 cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Ámbito de gestión asistemático A2 (0704_7), consolidación de la configuración lineal de la trama urbana mediante gestión asistemática de modalidad 2: expropiación.
- c) Ámbito de gestión asistemático A4, (0704_2), obtención de terrenos calificados como espacio libre en SUC, asignándole al propietario de los terrenos aprovechamiento equivalente en un ámbito de gestión sistemática en SUNC y correspondiendo a la administración la ejecución material de las actuaciones.
- d) Se delimitan cuatro ámbitos de gestión asistemático de modalidad A6 (0706_2), (0704_4), (0704_8) y (0704_14) con el fin de completar y mejorar la urbanización de la trama viaria en la zona delimitada. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios a los que da servicio dicho viario.
- e) Ámbito de gestión asistemático A7:
 - e.1. La Ordenación 1 se compone de un espacio libre formado por la pieza 0704_7, que se desarrolla mediante un ámbito de gestión asistemático de modalidad A2.
 - e.2. La Ordenación 2 es una propuesta que completa la manzana con un espacio libre entre dos piezas residenciales colectivas. La ordenación de estas piezas se plantea como un edificio de cuatro plantas sobre rasante con la última planta retranqueada con respecto a fachada.
- f) Los ámbitos de gestión transitorios con el código (0704_1) perteneciente a la U.A GE6 y con el código (0704_6) perteneciente a la UA GE2, son del PGO-2004 y se encuentran en curso de ejecución.

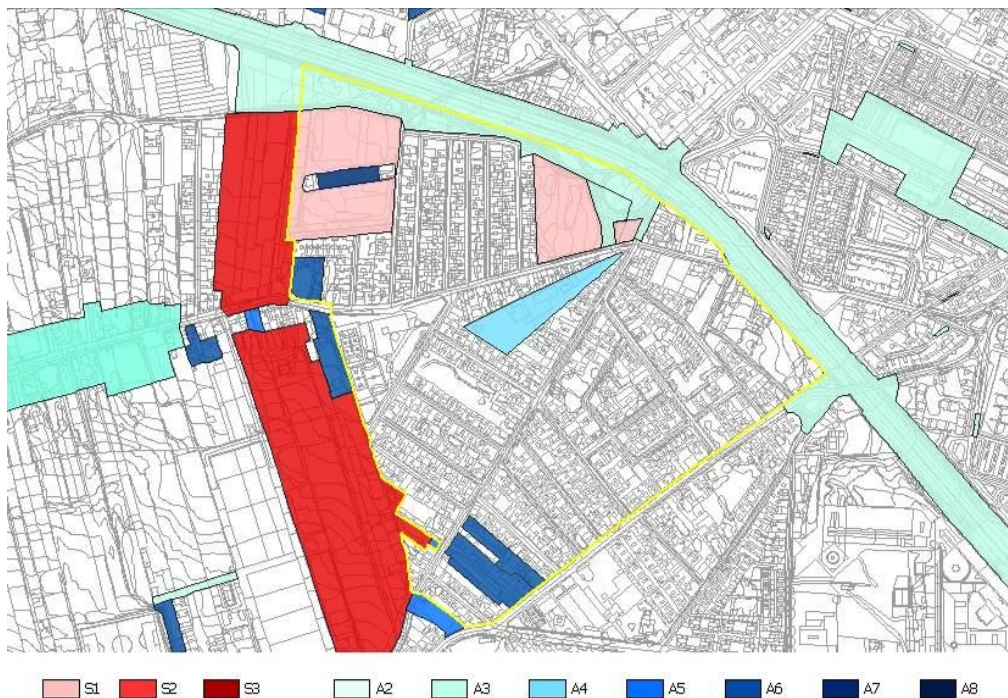


Figura 18: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

4. AUH-0705: COROMOTO SUR

4.1. Delimitación y descripción general

Esta AUH situada en el núcleo del Coromoto tiene los siguientes límites:

- a) Al norte, la Avenida de la República de Venezuela.
- b) Al oeste, la Avenida Bartolomé de Cairasco y la Calle Salvial.
- c) Al sur, el Aeropuerto de Tenerife Norte.
- d) Al este, el Camino San Francisco de Paula.



Figura 19: Delimitación del AUH

El Coromoto Sur es un área principalmente consolidada por tejido residencial. La mayoría de las manzanas están formadas por tipologías de viviendas unifamiliares existiendo algunos casos de residencial colectivo. No obstante existe un alto porcentaje de espacio (aproximadamente la cuarta parte del AUH) dedicado a dotaciones y espacios libres. La mayor parte de este espacio lo conforma la pieza de equipamiento docente Colegio Nuryana.

Existen piezas unifamiliares aisladas generalmente de dos plantas y adosadas, pero las manzanas corresponden mayoritariamente a tipologías producto de promociones inmobiliarias grandes, con parcelas de mayor proporción y uso residencial unifamiliar agrupado. En el límite suroeste del sector se localiza un inmueble catalogado en el Plan General haciendo esquina entre la Calle Bartolomé de Cairasco y la Calle Nuestra Señora de Loreto.

Hay algunas parcelas de suelo industrial aunque el planeamiento no contempla mantener estos usos, por lo que se ordenan haciendo que se extienda el uso residencial. Este uso se encuentra aislado en medio del tejido residencial y agrupado formando una pequeña bolsa en el límite suroeste del AUH.

4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La dificultad de esta AUH fundamentalmente consolidada reside en los terrenos vacantes del cuadrante suroeste. En este sector hay un gran espacio vacío sin consolidar que limita con piezas de gran dimensión como el equipamiento del Nuryana o el Aeropuerto de Tenerife Norte. Esto provoca que la conexión a través de este espacio sea más complicada, por lo que esta área vacía sufre los problemas derivados de un límite rígido como el Aeropuerto de Tenerife Norte y por los límites de las AUH vecinas del Coromoto Oeste y Universidad de Geneto. Este espacio desocupado es un inconveniente para la continuidad del AUH y su conexión con las AUH colindantes, haciendo que no exista posibilidad alguna de colmatación.

Las calles Morera y El Nogal son vías que todavía no tienen consolidada su urbanización. Los accesos a las propiedades interiores son a través de caminos o servidumbres de paso la mayoría de veces sin salida (fondo de saco) y con longitudes y anchos variables que carecen de los servicios mínimos para considerarse suelo urbano consolidado. Se delimitan ámbitos de gestión asistemáticos (A6) para solventar este problema de consolidación y poder dotar a las calles y a sus residentes de una mejor calidad de servicios.

Se delimita un ámbito sistemático S2 para resolver la ordenación de parcelas vacantes y dar salida a la Calle del Nogal con evidente carencia de servicios. Se señala la necesidad de un tratamiento específico en el encuentro entre la zona edificada y el equipamiento docente.

Los criterios específicos de ordenación son:

- a) Conservación del carácter residencial unifamiliar del AUH con parámetros de ordenación naturales que ya figuran a su alrededor y condiciones de edificación propias de las edificaciones existentes.
- b) Los dotacionales de esta AUH se ordenan con los mínimos parámetros, para que el aprovechamiento del suelo, con un fin de interés general, se optimice al máximo.
- c) Localización y establecimiento de ámbitos de gestión para llevar a cabo la completa urbanización del viario público y dotar a todas las parcelas de los servicios que le corresponden como suelo urbano consolidado.
- d) Resolver las conexiones de viarios propuestos para dar continuidad a la trama viaria.

4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

4.3.1. Ordenación Estructural

La mayoría del suelo está categorizado como urbano consolidado y en menor medida como urbano no consolidado. Los elementos estructurante viarios planteados en el PGO para esta AUH constituyen su perímetro por los extremos este y noroeste, siendo:

- a) Al este, el Camino de San Francisco de Paula, viario urbano de nivel 2 que comunica el viario territorial de la Ronda Sur con la futura Avenida del Quinto Centenario.
- b) Al noroeste, la Avenida República de Venezuela, viario urbano de nivel 2, que comunica la futura Avenida del Quinto Centenario con la Avenida Bartolomé Cairasco, viario urbano de nivel 1.

La Avenida Bartolomé Cairasco forma parte del anillo interior del casco de La Laguna y funciona como eje central que articula los tráficos de este a oeste en todo el barrio del Coromoto, conectando la glorieta de Padre Anchieta hasta la futura glorieta ubicada en la Avenida del Quinto Centenario dentro del AUH-0706: Coromoto Oeste.

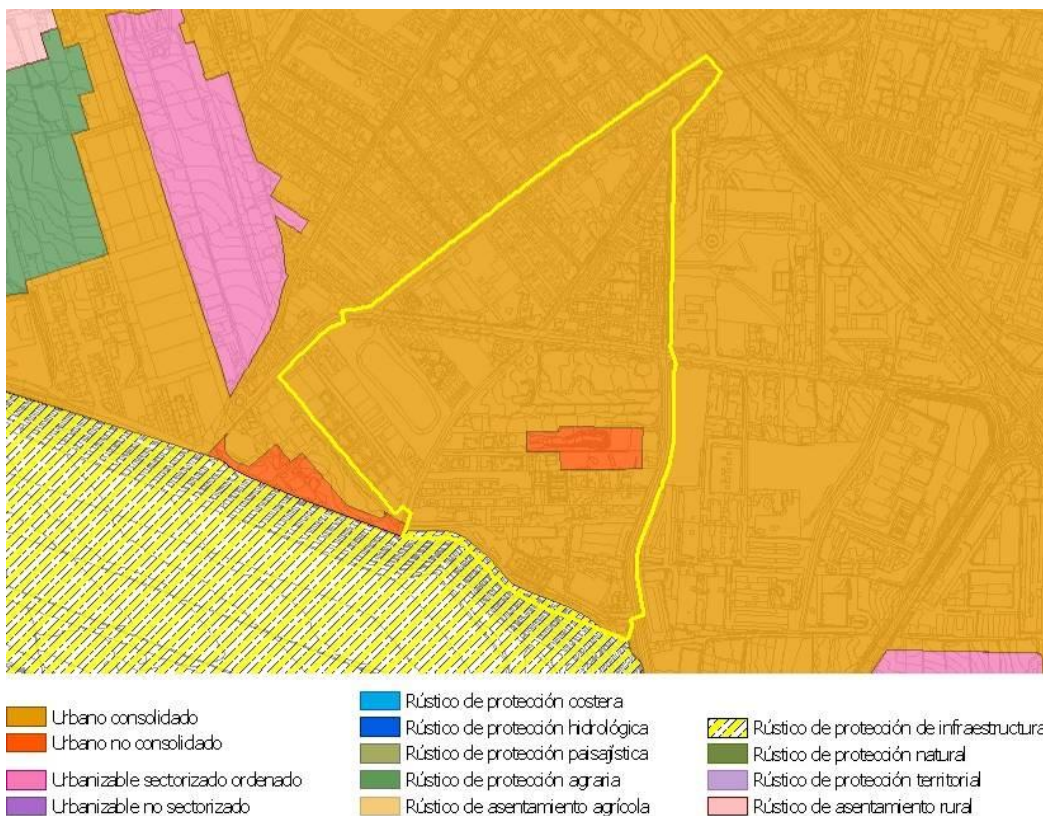


Figura 20: Categorización urbanística del suelo del AUH

No existen elementos estructurantes a nivel municipal dentro del AUH pero sí lindando con ella, como la Universidad de Geneto o el Aeropuerto de Tenerife Norte.

4.3.2. Trama urbana

Internamente la ordenación está conformada por viarios de tipo urbano secundario que organizan los tráficos dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local. Se trata de la Calle Prolongación Cabildo, Camino del Medio (tramo comprendido entre la Calle Prolongación Cabildo y la Avenida Bartolomé Cairasco) y el último tramo de la Avenida Bartolomé Cairasco, entre la Calle Prolongación Cabildo y la Calle Andrés Bello. Estos viarios secundarios y el viario urbano principal conforman agrupaciones de macromananzas que albergan el tráfico motorizado principal.

Dentro de las “macromananzas” se ubican los viarios locales enfocados al peatón, usos estanciales y aparcamiento, desincentivadores de los tráficos de paso, que tendrán sentidos enfrentados a través de la macromananza adyacente obligando al uso del viario secundario. La trama urbana está conformada por tres macromananzas:

- La macromananza del cuadrante norte, por encima de la Avenida Bartolomé Cairasco, tiene forma triangular ya que la Avenida Republica Venezuela y el Camino de San Francisco de Paula convergen en un mismo punto y conectan con la Avenida Quinto Centenario, actual Autopista TF-5.
- El sector suroeste, delimitado por el Camino del Medio, la Calle Prolongación Cabildo y la Avenida Bartolomé Cairasco, está totalmente consolidado. Esta macromananza contiene piezas rectangulares dirección noroeste-sureste con calles locales.
- Una manzana triangular que concluye el borde norte de este cuadrante.



En el sector sureste, el menos consolidado, residen los problemas antes mencionados. Las calles El Nogal, Morera y Amapola carecen de salida desde Camino del Medio hacia el este. Estas calles se cortan al topar con los terrenos vacíos o con el gran equipamiento del Nuryana, que impiden la conexión con el Camino San Francisco de Paula. La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

- a) Los viarios urbanos principales del AUH, Camino San Francisco de Paula y las Avenidas República de Venezuela y Bartolomé Cairasco, se ordenan mediante las secciones P.02 y S.03:
 - a1. El Camino San Francisco de Paula se ordena mediante una sección P.02 desde la Calle Prolongación de Cabildo hasta la Avenida Bartolomé Cairasco, con calzada de doble sentido de circulación, banda de aparcamiento en línea en un lateral, aceras en sus extremos y carril bici en la acera colindante con la Universidad. El segundo tramo de este Camino se ordena mediante una sección S.03, con una calzada unidireccional, aceras en sus extremos y sin aparcamiento.
 - a2. La Avenida República de Venezuela se ordena con una sección tipo S.03 con un único carril, aparcamiento en línea en toda la Calle y aceras en sus extremos.
 - a3. Por último en la Avenida Bartolomé Cairasco se propone una sección P.02, con una calzada de doble sentido, aparcamiento en línea en ambos márgenes y aceras en sus laterales.
- b) Respecto al viario secundario de esta AUH, para el Camino del Medio y la Calle Prolongación Cabildo se propone una sección del tipo S.01 y S.03:
 - b1. El Camino del Medio se ordena con una sección S.03, con un único sentido de circulación y aparcamientos en línea en ambos laterales.
 - b2. La Calle Prolongación Cabildo se ordena con una sección tipo S.01, con una calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en batería y acera en sus laterales. El contacto con el Aeropuerto de Tenerife Norte se realiza mediante una banda ajardinada.
- c) Por último el viario local interior de las macromanzanas se ordena mediante secciones del 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.

4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso mayoritario de esta área es el de vivienda unifamiliar y se corresponde con la mayoría de piezas del AUH. Este uso se mezcla con dotacionales y, en menor medida, con una pequeña bolsa de tejido industrial localizada en la Calle Nuestra Señora de Loreto.

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre.

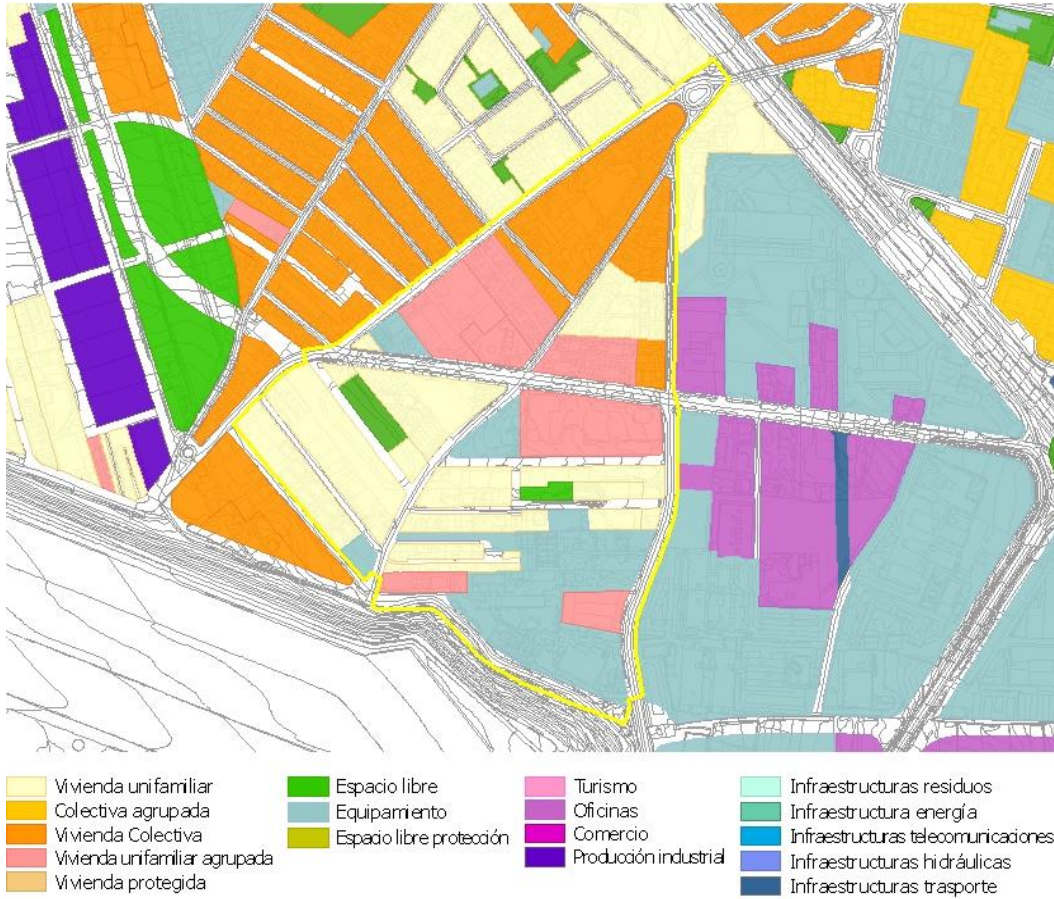


Figura 21: Usos pormenorizados principales del AUH

4.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general los siguientes parámetros: edificabilidad, ocupación, altura máxima en número de plantas, separación mínima a linderos, longitud mínima a lindero frontal, líneas de disposición obligatoria, fondo máximo edificable y en algunos casos parcelación vinculante.

- a) Para las piezas que tienen uso de viviendas colectivas (0705_2, 0705_4, 0705_19 y 0705_21) se fija una longitud mínima a lindero frontal de 20 metros, líneas de disposición obligatoria gráfica, separación mínima a lindero lateral, altura máxima de 3 plantas y una edificabilidad de 2 m²c/m²s. A estas piezas se les da el mismo uso contemplado en el PGO-2004, por lo que existen ciertas edificaciones que conservan este uso a pesar de no ser el mayoritario de la pieza.
- b) Las piezas que tienen uso de vivienda unifamiliar agrupada (0705_3, 0705_5, 0705_6, 0705_15, 0705_25 y 0705_31) tienen la condición de parcelación vinculante ya que se considera que la pieza ha de configurarse como una única parcela urbanística. Las únicas determinaciones sobre la edificación son el porcentaje máximo de ocupación en un 50% y la altura máxima de 2 plantas con el fin de dar cierta libertad a la hora de realizar el proyecto edificatorio. La pieza 0705_25 se ha incluido en este uso porque tiene un frente viario relativamente corto frente a la superficie de la parcela. Existen algunas piezas que habiendo sido producto de usos residenciales agrupados ya resueltos se permite a los propietarios segregar las parcelas sin que



ello afecte al resultado. Se permite por tanto el uso de residencial unifamiliar aislado siempre que sea compatible con el del mismo uso agrupado.

- c) El resto de las piezas con uso de residencial unifamiliar (0705_7, 0705_9, 0705_12, 0705_14, 0705_17, 0705_20, 0705_22, 0705_23, 0705_24, 0705_26, 0705_27, 0705_28, 0705_30, 0705_32, 0705_35 y 0705_37) mantienen parámetros comunes en las determinaciones sobre la parcela como la superficie mínima de parcela de 150 m²s igual para todas las piezas y una longitud mínima a lindero frontal diferente para cada pieza. En determinados casos existen condiciones para la disposición y ocupación de la edificación en la parcela como separación mínima a lindero frontal, posterior y lateral y en otros casos líneas de disposición obligatoria pero con diferentes anchos. Se han seguido criterios comunes en las determinaciones de la altura y en la superficie edificable dependiendo de cada pieza, fijando la edificabilidad en 2 m²c/m²s y la altura máxima en 2 plantas.
- d) Para las piezas que tienen uso dotacional o de equipamiento privado (0705_16, 0705_22, 0705_29 y 0705_34) se establece determinación única sobre parcela de parcelación vinculante. En todos los casos la separación mínima a lindero frontal y posterior es de 3 metros y el porcentaje máximo de ocupación del 50%. Para la altura y la superficie edificable se establecen unas condiciones de 0,85 m²c/m²s y una altura máxima de 3 plantas. Existen dos equipamientos dotacionales, (0705_9 y 0705_12) actualmente vacantes. El equipamiento existente más relevante y de mayor tamaño es el equipamiento del Nuryana (correspondiente a la pieza 0705_22).

Al conjunto de piezas que en la actualidad tienen uso industrial se les otorga un uso residencial unifamiliar y se ordenan manteniendo los criterios ya existentes alrededor.

4.3.5. Condiciones de gestión urbanística

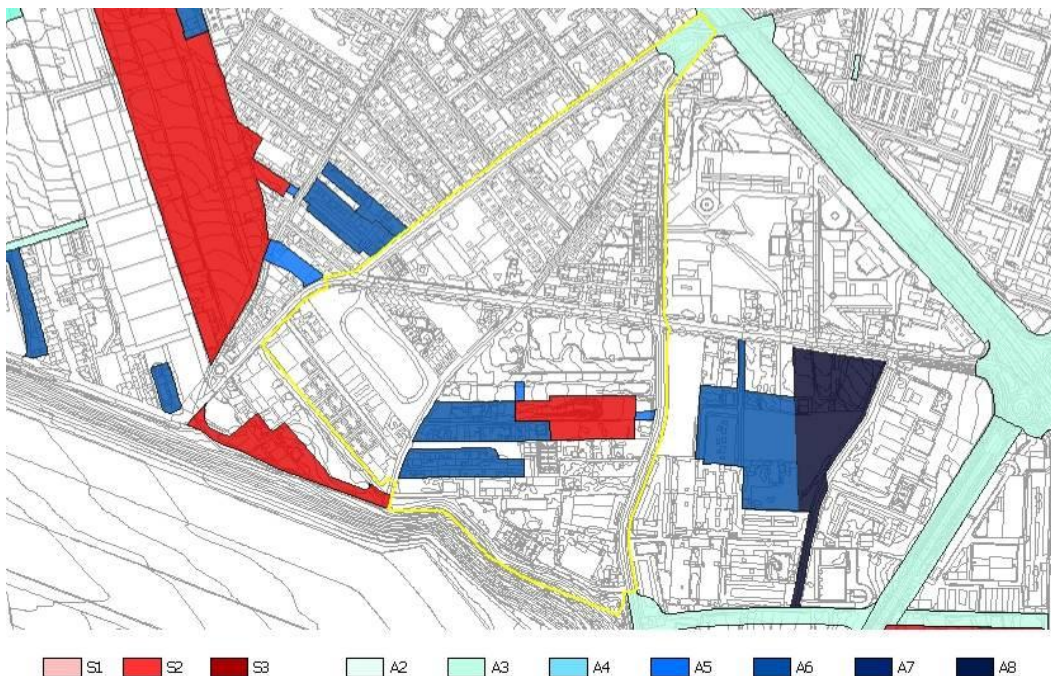


Figura 22: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

En esta AUH se llevan a cabo las siguientes actuaciones:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática modalidad A6 (0705_1 y 0705_5) para completar y mejorar urbanización de las calles La Amapola-Morera y El Nogal-Flamboyán. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios a los que dan frente a estos viarios.
- c) Se define un ámbito de gestión sistemática de modalidad S2 (0705_2) para el desarrollo de un área que debe desarrollarse asumiendo las circunstancias de su entorno. La ordenación de este ámbito se describe en el apartado 3.6 de esta Memoria.
- d) Se fijan dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5 (0705_3 y 0705_4) necesarios para posibilitar la conexión de la Unidad de Actuación (0705_2) con la trama urbana existente. Los costes de adquisición y realización de las obras serán sufragados por los propietarios incluidos en la Unidad de Actuación 0705_2. La localización de estos ámbitos se describe a continuación.

4.3.6. Ámbito de gestión sistemática S2 (0705_2): Unidad de Actuación continuación de la Calle del Nogal

Se delimita una unidad de actuación para ordenar el espacio vacante de esta AUH y a su vez poder solucionar las conexiones con el resto AUH. El ámbito definido para esta unidad de actuación reduce su superficie respecto al PGO-2004 debido a la ejecución de la Calle Flamboyán. Este viario ha convertido parte del suelo en SUC por lo que el espacio previsto para dotacional y espacio libre se ha reducido en proporción a dicha superficie. Se escoge una tipología edificatoria aislada y de baja densidad para uso residencial unifamiliar.

Los criterios de ordenación para este ámbito de gestión son:

- a) Parcelación del ámbito acorde a un reparto equitativo para los propietarios.
- b) La urbanización de una calle que actúe como prolongación de la Calle El Nogal y que dé continuidad a la trama facilitando las conexiones en este sector. Este viario tendrá una sección aproximada de 10 m, proporcional a la superficie del ámbito.
- c) La ordenación de dos piezas residenciales de carácter unifamiliar aislado.
- d) En este ámbito se propone además, un equipamiento y un espacio libre de pequeñas dimensiones acorde con la superficie de la unidad de actuación.
- e) Los propietarios de este ámbito sistemático correrán con los gastos de obtención y urbanización del viario para los que sirve de conexión.



Figura 23: Imagen de ordenación del ámbito de gestión sistemática

Los parámetros que se han fijado para las piezas han seguido los criterios utilizados en este ámbito siendo los siguientes:

- a) Las condiciones de parcela se establecen con los parámetros de longitud mínima de lindero frontal de 15 metros y una separación a todos los linderos de 3 metros para evitar una parcelación inoportuna en las piezas residenciales y lograr una disposición ordenada de las parcelas.
- b) Como determinación de las edificaciones residenciales se plantea una edificabilidad de 2 m²c/m²s y 3 plantas de altura máxima, semejante a las ya existentes.
- c) La pieza de equipamiento se ordena como el resto de las piezas con el mismo uso de esta AUH. Edificabilidad de 2 m²c/m²s, altura máxima de 3 plantas y parcelación vinculante como condición de parcela.



5. AUH-0706: COROMOTO OESTE

5.1. Delimitación y descripción general

Los límites de esta Área Urbanística Homogénea quedan definidos como sigue:

- a) Al norte recoge un tramo de la Autopista TF-5 lindando a su vez con el AUH-0802: San Lázaro Tornero y 0801: San Benito.
- b) Al oeste, en su franja central, limita con el AUH 0708: Camino de la Villa mientras que al noroeste y suroeste linda con áreas de suelo rústico de protección agraria.
- c) Al sur queda limitada por el Aeropuerto de Tenerife Norte.
- d) Al este, limita con las calles que forman el tejido de la trama urbana de las AUH colindantes, 0704: Coromoto Norte y 0705: Coromoto Sur, destacando el nudo que articula el Camino del Vallado con las Avenidas de Bartolomé Cairasco y República de Venezuela, ya que forman parte del desarrollo del trazado viario estructurante perteneciente al anillo interior de circunvalación para el casco de La Laguna.



Figura 24: Delimitación del AUH

Esta AUH está dividida en dos por el Camino de La Villa. En la parte norte hay piezas de uso residencial con tipología de viviendas colectivas, mientras que en la parte sur se combinan piezas de uso residencial con otras de uso industrial y dotacional.

En la franja oeste de esta AUH se desarrollará un área singular que abarca desde la Autopista Norte (futura Avenida del Quinto Centenario) hasta el Camino del Vallado. Se pretende consolidar la imagen existente con la propuesta resultante del Avance, destacando el desarrollo del viario estructurante perteneciente al anillo de circunvalación del casco y la presencia de tres grandes piezas destinadas a espacios libres, estableciendo una continuidad tanto en la trama viaria como residencial entre los barrios del Coromoto Sur, Norte y Oeste.

5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH del Coromoto Oeste se origina en su escasa consolidación como núcleo, por lo que necesita desarrollar una trama viaria que articule el tránsito con las AUH colindantes y terminar de rematar el este del área con tipologías residenciales similares al resto del núcleo, complementándolas con equipamientos comarcales y teniendo siempre en cuenta las limitaciones de uso de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora).

La mayor parte del desarrollo de esta AUH se llevará a cabo por medio de un ámbito de gestión sistemático discontinuo, de tal manera que se mejora el paisaje urbano asociado a una regeneración de la trama urbana mediante la creación de equipamientos comarcales. En el ámbito de gestión sistemático de la franja norte se desarrollará un área de uso residencial en la que se han fijado como parámetros la altura en plantas, separación mínima a lindero frontal y edificabilidad máxima. De esta manera se conforma un área compacta de uso mixto al norte del Camino de la Villa, que destaca por su tipología edificatoria con plantas altas destinadas a uso residencial y locales en planta baja dedicados a usos terciarios.

El resto del AUH se ve afectada por las limitaciones de uso que presenta la servidumbre del aeropuerto (huella sonora) por lo que en la zona sur se desarrolla un ámbito de gestión sistemático vinculado con el planteado en la zona norte. En éste se termina de colmatar una imagen edificatoria acorde con las viviendas ya existentes y se desarrollan tres piezas con la creación de un gran equipamiento comarcal y local, estableciendo así un nexo de unión tanto con el resto del AUH como con el núcleo urbano del Coromoto Sur.

Por otra parte, se genera otro ámbito de gestión sistemático lindando con el Aeropuerto del Norte cuyo desarrollo se basa en colmatar la pieza con una tipología edificatoria similar a la de las viviendas ya existentes y en crear un viario que les dé frente.

5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

5.3.1. Ordenación Estructural

Los sistemas estructurales viarios son:

- a) Al norte, la Avenida del Quinto Centenario, viario territorial de nivel 2, conecta con un nexo de articulación y distribución del tránsito en la entrada y salida de las calles pertenecientes a las AUH Coromoto Oeste, San Lázaro Tornero y San Benito.
- b) Al este, la Avenida Bartolomé Cairasco, viario urbano de nivel 1 que, tras el desarrollo de su prolongación con el viario trazado en el ámbito de gestión sistemático (0706_6) y (0706_8), se bifurcará hacia el Camino de la Villa, conectando con el nexo de articulación ya mencionado. Todos estos viarios formarán parte de la trama viaria de borde que da continuidad al anillo interior del casco de La Laguna.
- c) El Camino de la Villa, viario urbano de nivel 2 comunica la prolongación de la Avenida Bartolomé Cairasco con la futura Avenida del Quinto Centenario a la altura de la Calle San Antonio, y ésta a su vez, con el Centro Histórico.
- d) Desde el anillo interior hacia el oeste, el Camino de la Villa, vía rural que estructura el AUH del Camino de la Villa (asentamiento rural) y permite el acceso a la bolsa de suelo rústico limitada por el Sistema General Aeroportuario y las AUH de San Lázaro Sur y del Camino de la Villa

En el AUH se ubica un equipamiento estructurante, el campo de fútbol del Coromoto.

El suelo de esta área se categoriza como suelo urbano consolidado, suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable sectorizado ordenado.

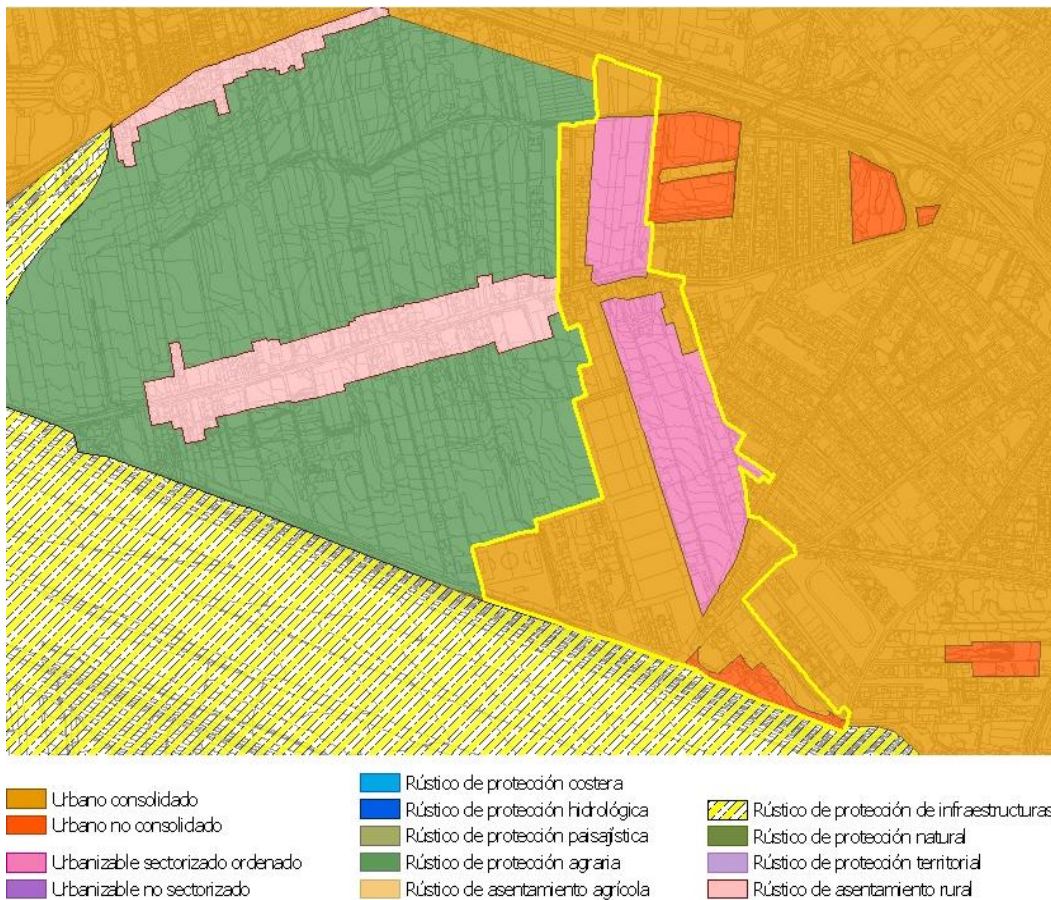


Figura 25: Categorización urbanística del suelo del AUH

5.3.2. Trama urbana

La ordenación interna está conformada por viarios de tipo urbano secundario que organizan los tráficos dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local. Esta red y el viario urbano principal conforman agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanzanas”, destinadas a albergar el tráfico motorizado principal. Estas vías son la Calle Marcerol, todo el viario que bordea el área industrial y la Calle Prolongación Cabildo.

El viario restante es de carácter urbano local, configurado casi siempre a partir de la vivienda autoconstruida. La escasa sección existente obliga a la coexistencia del tráfico rodado con el peatonal para poder mantener los aparcamientos en las vías y la seguridad peatonal.

La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

- a) Los viarios urbanos principales del AUH, prolongación de la Avenida Bartolomé Cairasco y su bifurcación próxima a la conexión con la futura Avenida del Quinto Centenario, se ordenan mediante las secciones P.01, P.02 y S.03.
 - a1. La sección S.03 se utiliza en el tramo donde se bifurca la vía, entre el Camino de La Villa y el nudo de la futura Avenida del Quinto Centenario. Cada tramo bifurcado se ordena con una calzada de dos carriles y banda de aparcamiento en línea en un lateral.



- a2. La sección P.02 se ubica en los encuentros con las rotondas situadas en las intersecciones con el Camino de la Villa y con la Avenida República de Venezuela. Se opta por esta sección ya que la vía sufre estrechamiento y únicamente se puede disponer una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus laterales.
- c) La sección P.01 se plantea entre el Camino de la Villa y el Camino del Vallado donde se ubicará una rambla central de 7 metros ajardinada, pensada para vegetación de porte de hoja caduca. Esta mediana separa las dos calzadas formadas por un carril, banda de aparcamiento y aceras en sus laterales.
- b) Respecto al viario secundario se propone una sección del tipo S.03, con un único sentido de circulación y aparcamientos en los tramos donde se dispone de ancho suficiente. El viario que estructura las manzanas industriales deberá disponer de un ancho de carril superior a 3.50 m para facilitar las maniobras de los vehículos pesados.
- c) El viario local interior de las macromanzanas se ordena mediante secciones del 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. Las escasas rectificaciones son casi siempre no programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas.

Las afecciones más significativas en las alineaciones son:

- a) La fachada norte de la pieza 0706_13 presenta una afección ya que se pretende mantener la continuidad de la fachada y una misma sección del ancho de acera.
- b) La pieza 1206_26, debido a la necesidad de ampliación del viario para el desarrollo y mejora de la trama urbana del ámbito sistemático colindante.
- c) La pieza 0706_15 por la ampliación de la sección transversal del viario peatonal que desemboca en la Calle Marcerol, manteniéndose así continuidad en la fachada.
- d) La pieza 0706_14 debido a que presenta una escasa sección transversal del viario en el inicio de su trazado y discontinuidad en la fachada.
- e) La pieza 0706_20 presenta una afección en su fachada norte por el desarrollo de un ámbito de gestión asistemático de modalidad A5 para continuar la prolongación del trazado del sistema viario estructurante que forma parte del anillo de circunvalación y en el frente que da hacia el Camino del Vallado se pretende crear una imagen homogénea manteniendo una continuidad en la fachada.
- f) La pieza 0706_9 presenta una afección en la fachada norte debido a la creación de un viario que conectará desde la Calle Marcerol hasta el campo de fútbol del Coromoto, con una sección transversal de 10 metros.

Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios, todas se consideran principales, a excepción de la alineación al noreste de la pieza 1206_1 que ha de ser secundaria por lindar con la Carretera Autopista Norte y la escasa distancia de ésta con la entrada y salida hacia la Autopista del Norte TF-5.

5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

El uso mayoritario de esta AUH es el uso residencial, combinado con una presencia muy importante del uso garaje en planta baja, susceptible de convertirse en comercial o almacén. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda colectiva.

En la parte sur se combina un área mixta residencial-terciaria, con piezas de industrial-almacenaje. Las piezas concretas (0706_22, 0706_24, 0706_25, 0706_27 y 0706_28) son espacios libres, la (0706_10) y la (0706_36) son de uso principal obligatorio equipamiento.

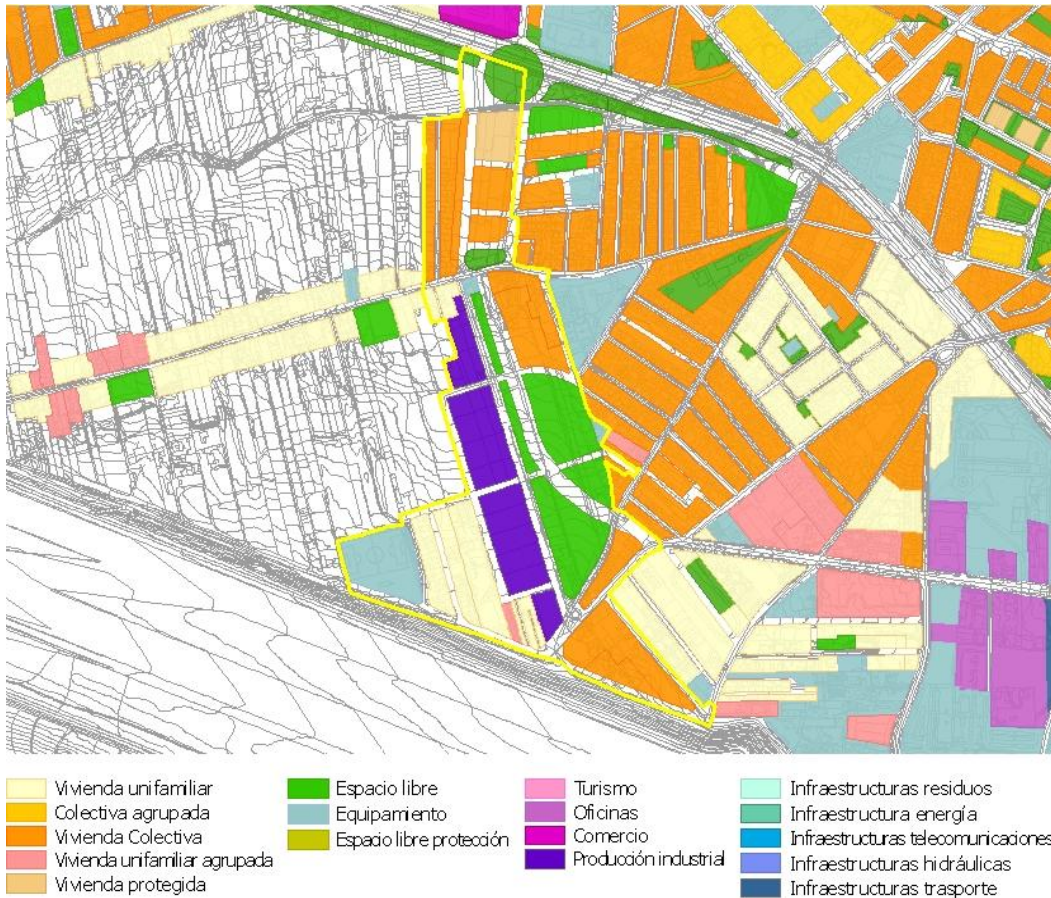


Figura 26: Usos pormenorizados principales del AUH

5.3.4. Condiciones de la edificación

Como criterio general y en la medida de lo posible, se intentan mantener los parámetros establecidos por el PGO-2004, ya que se trata de suelo urbano consolidado. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación del AUH y dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza.

En las piezas con uso residencial y tipología de vivienda colectiva se ha mantenido el carácter de la zona, consolidándolo casi en su totalidad a una imagen continua y unitaria. Para ello se ha determinado la altura en número de plantas, que varía según la manzana en la que se encuentra, recogiendo las características de las viviendas ya existentes. Los parámetros establecidos son los siguientes:

- a) Para las piezas 0706_12, 0706_20 y 0706_21 se ha fijado una separación mínima a lindero lateral 0, además de línea de disposición obligatoria para mantener una continuidad de fachada y una sección regular del viario, una altura máxima de 3 plantas y un lindero mínimo frontal de 8 metros, creando así un parcelario homogéneo.

- b) En las piezas 0706_29 y 0706_33 se establece un lindero mínimo frontal de 10 metros, una edificabilidad máxima de 2 metros y una altura máxima en planta de 3, recogiendo de este modo las edificaciones ya existentes.
- c) La pieza 0706_30 es también de vivienda colectiva y varía en los parámetros de las anteriores piezas ya que se localiza en la franja más oriental, por lo que se intenta adaptar a las características paramétricas del AUH del Coromoto Sur, y establece una altura máxima de 2 plantas, separación mínima de distancia para lindero frontal de 2 metros y para lindero lateral y posterior de 3 metros respectivamente.
- d) En las piezas desarrolladas en los ámbitos de gestión sistemática se intentan recoger los mismos parámetros de la tipología ya existente, adecuándolos a la morfología de la pieza. Para las piezas 0706_1, 0706_2 y 0706_26 se fijan los parámetros de altura máxima en planta, lindero mínimo frontal de 10 metros, separación mínima lindero frontal de 3 metros y una separación mínima entre edificios de 6 metros.
- e) Para las piezas de uso industrial 0706_11, 0706_13, 0706_31 y 0706_32 se fija un lindero mínimo frontal de 200 metros, superficie mínima de parcela de 500 m²s y altura máxima de 2 plantas. Para intentar mantener una imagen continua y homogénea de fachada se han establecido líneas de disposición obligatoria.
- f) Para la pieza 0706_8, de uso residencial agrupada, se establece parcelación vinculante para generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se fija también el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones. Se ha fijado como tamaño mínimo de parcela 100 m²s para evitar la excesiva subparcelación y se establece una altura máxima de 2 plantas.
- g) Las piezas 0706_14, 0706_15, 0706_16, 0706_17, 0706_18 y 0706_19 son de uso residencial unifamiliar y se ha fijado como separación mínima a lindero lateral 0, altura máxima en planta de 2 y lindero mínimo frontal de 8 metros, creando así un parcelario homogéneo. Algunas de estas piezas tienen líneas de disposición obligatoria para mantener una imagen continua de fachada. La pieza 0706_9 tiene otras características al estar destinada a chalet y los parámetros que se fijan son parcela mínima de 400 m²s, círculo mínimo inscribible de 15 m y altura máxima de 2 plantas.
- h) En el equipamiento (0706_10) campo de fútbol del Coromoto, se fija una altura máxima de 2 plantas y una edificabilidad de 1,33 m²c/m²s.

5.3.5. Condiciones de gestión urbanística

En esta AUH se delimitan varios ámbitos de gestión, distinguiendo entre ellos los que se llevan a cabo mediante procedimientos asistemáticos y los de procedimientos sistemáticos. Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en el ajuste de alineaciones de la trama viaria. Se trata de actuaciones de gestión asistemática A1 cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Los ámbitos de gestión 0706_7 y 0706_11 consisten en la obtención y ejecución para continuar el nuevo viario que se desarrolla en el ámbito de gestión sistemático colindante y que formará parte del nuevo viario de borde que da continuidad al anillo de circunvalación interior propuesto para el casco de La Laguna. Se dispone sobre suelo urbano, por consiguiente se delimita como recinto de modalidad A5.
- c) Se delimitan cuatro ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6 0706_2, 0706_5, 0706_10 y 0706_13 con el fin de completar y mejorar la urbanización de la

trama viaria en la zona delimitada. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios a los que da servicio dicho viario.

Actuación sistemática: Los ámbitos de gestión 0706_6, 0706_8 y 0706_12, en el extremo suroeste del AUH, cuya ordenación se describe y justifica en el siguiente apartado 5.3.6.

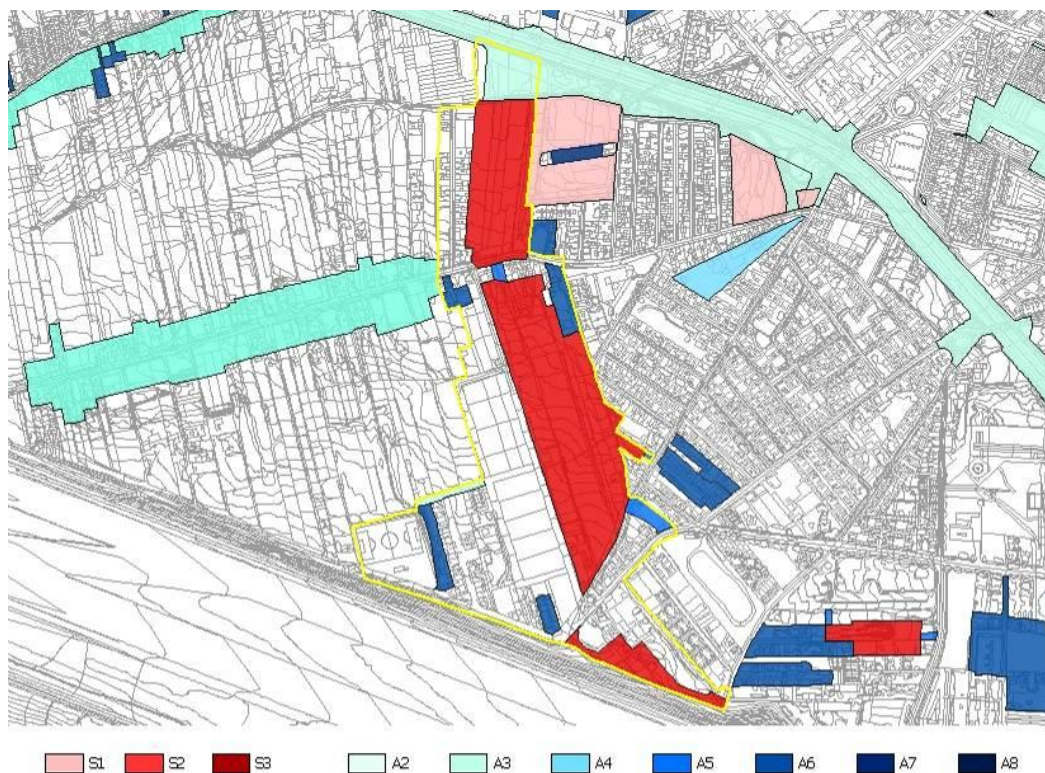


Figura 27: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

5.3.6. Ámbito de gestión sistemática

Los ámbitos de gestión (0706_6) y (0706_8) se desarrollan en la franja oeste del AUH, consolidando la imagen existente. Están vinculados a través del ámbito de gestión asistemático (0706_7), junto al que configuran parte del viario estructurante que atraviesa el AUH.

El trazado viario que parte de la prolongación de la Avenida San Bartolomé Cairasco hasta el Camino de la Villa se bifurcará en dos viarios a través de un nexo de articulación situado en el propio camino. Esta bifurcación enlazará con otro nudo desarrollado en la Avenida del Quinto Centenario (Asistemático 0706_1), que articula y distribuye el tránsito de entrada y salida al AUH y enlaza con las calles pertenecientes a las AUH colindantes. Este entramado viario formará parte del sistema de borde del anillo interior que conecta al núcleo con el resto de la ciudad. Implica remodelar parte del viario existente, ampliando su sección.

La ordenación pormenorizada de las piezas desarrollará casi la totalidad de uso residencial en el ámbito limitado al norte (0706_6), compuesto por 4 piezas de uso residencial colectivo y una trama viaria, que enlazarán con el AUH colindante 0705: Coromoto Norte. Limitando con el Camino de La Villa se desarrolla y colmata una manzana de tipología edificatoria similar a las viviendas ya existentes de uso colectivo.



En sur del ámbito (0706_8) se desarrollan las piezas destinadas a los espacios libres públicos, ya que es la franja afectada por la servidumbre del Aeropuerto del Norte, por lo que no se pueden desarrollar nuevas áreas residenciales y docentes. Parte de estas piezas destinadas a espacios libres formarán parte del sistema general. El uso principal del conjunto de los dos ámbitos es el residencial, combinado con uso comercial en planta baja y espacio libre. Los parámetros que se han fijado para las piezas han seguido los criterios utilizados en todo el AUH, siendo los siguientes:

- a) La pieza 0706_1, destinada a VPO, queda limitada por una altura máxima de 6 plantas y las piezas 0706_26 y 0706_2 en 5 plantas. Se fijan las condiciones de edificabilidad máxima, lindero mínimo frontal de 10 metros, separación mínima a lindero frontal 3 metros y separación mínima entre edificios de 6 metros para todas.
- b) La pieza 0706_34 se limita con un lindero mínimo frontal de 10 metros fijándose línea de disposición obligatoria, separación a lindero lateral 0 y altura máxima en 3 plantas, para garantizar la continuidad en la imagen de la manzana.
- c) En la pieza 0706_33 se establece un lindero mínimo frontal de 10 metros, edificabilidad máxima de 2 m²c/m²s y altura máxima de 3 plantas, recogiendo las edificaciones ya existentes.
- d) En el extremo sureste se genera otro ámbito de gestión sistemática (0706_12) al lindar con el Aeropuerto del Norte. Su desarrollo se basa en colmatar la pieza con una tipología edificatoria similar a la de las viviendas ya existentes y en la creación del viario que le da la condición de parcela. Las condiciones edificatorias fijan una altura máxima de 2 plantas, separación mínima para lindero frontal de 2 m y lateral y posterior de 3 m adaptándose también a los parámetros del AUH Coromoto Sur.

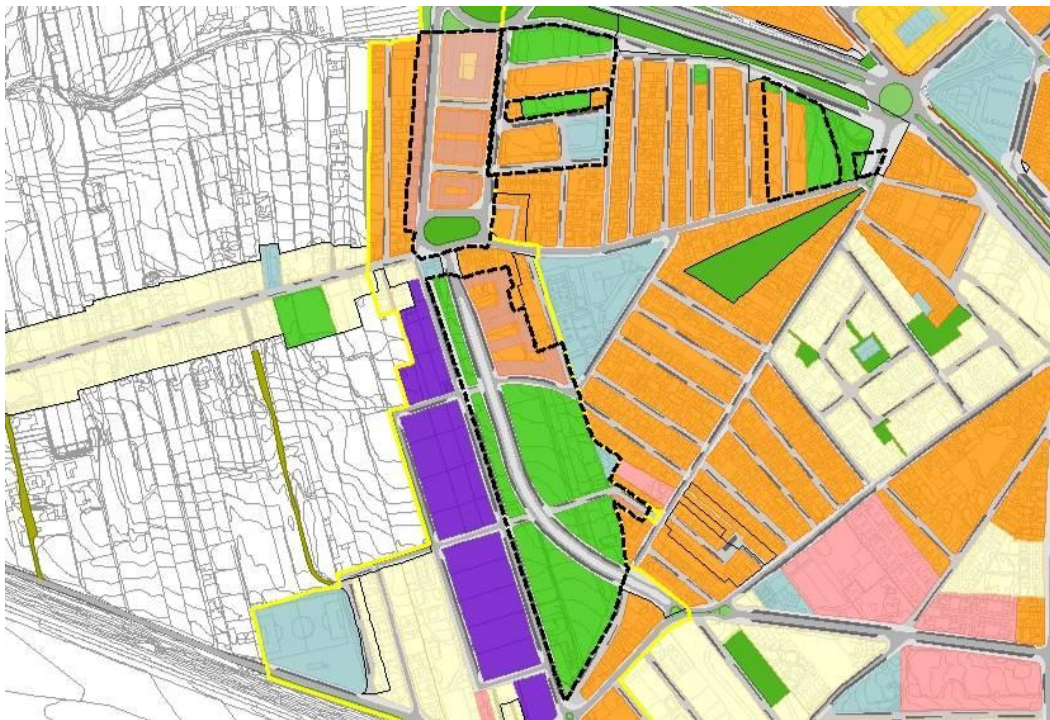


Figura 28: Imagen de ordenación del ámbito de gestión sistemática



6. AUH-0708: CAMINO DE LA VILLA.

6.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea comprende el conjunto de edificaciones concentradas a lo largo del Camino de la Villa, al oeste del núcleo del Coromoto, y sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Limita en sus lados norte, sur y oeste con suelo rústico de protección agraria, destacando su proximidad con el Aeropuerto de Tenerife Norte al sur.
- b) Al este limita con el AUH-0706: Coromoto Oeste.



Figura 29: Delimitación del AUH

Debido a su disposición territorial predominantemente lineal, tipología arquitectónica dominante de viviendas unifamiliares y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General, procede categorizar esta AUH como suelo rústico de asentamiento rural, de acuerdo a lo establecido en el PIOT (artículo 3.8.3.1). En el PGO-2004 este grupo de edificaciones también estaba categorizado como suelo rústico de asentamiento rural, aunque su perímetro no era exactamente el mismo.

La delimitación propuesta responde 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) y por limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora).

Se ha tratado de reconocer la edificación existente y su disposición en el territorio, propia de una ocupación lineal y esporádica en torno al viario estructurante de este tramo del Camino de la Villa, incluyéndose la edificación accesible desde el viario principal, desde los escasos viarios públicos perpendiculares a éste y desde las serventías privadas transversales al viario principal. En su delimitación se ha previsto también el espacio necesario para dotar al asentamiento rural de las dotaciones exigidas legalmente.

6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Este tramo del Camino de la Villa nace detrás del núcleo urbano del Coromoto, tiene una longitud aproximada de 625 m y termina en su extremo oeste antes de encontrar el punto de bifurcación al Camino del Vallado. Atraviesa esta AUH de manera longitudinal y es de especial importancia dentro del asentamiento rural al ser el eje organizador del mismo. Tiene una pendiente sensiblemente descendiente hacia el este, de sección discontinua entre 9 y 14 m de ancho, con acabado asfáltico, aceras variables y algún otro elemento de urbanización.

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

- a) Actualmente, en la cara norte de la sección longitudinal del Camino de la Villa, el tráfico rodado se mezcla con el peatonal; la existencia de varias naves industriales propicia el tránsito de vehículos pesados.
- b) En los viarios transversales que conectan con este tramo del Camino de la Villa se da la misma problemática con respecto a dimensiones, servicios urbanísticos y alineaciones de la edificación. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación descontrolada de la edificación, lo que ha dado por resultado secciones variables del viario con ausencia generalizada de zonas de aparcamiento.
- c) hay abundantes casos de agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de solares y, por lo tanto, no podrían ser edificables.

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. El criterio general es dotar al viario público de una sección mínima que garantice la funcionalidad y la regularización de las alineaciones. Con respecto a las serventías privadas, el criterio general es mantener su reconocimiento y titularidad, correspondiendo a la propiedad a la que sirve su mantenimiento y adecuación.

Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo regulando las futuras edificaciones, no sólo las destinadas a uso residencial sino también al dotacional.

6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

6.3.1. Ordenación Estructural

El Camino de la Villa se considera viario estructurante (vía rural). Se rectifican sus alineaciones para mejorar el ancho total rediseñando su sección acorde con este carácter. Tras la ejecución del anillo interior y la Avenida del Quinto Centenario, sólo podrán acceder a esta vía los vecinos, evitando el tráfico de paso. Dado el uso previsto en la ordenación, residencial unifamiliar y unifamiliar agrupada, se dotará a las calles de vegetación y elementos urbanos, creando un entorno agradable y adecuado para el peatón y permitiendo además espacio suficiente para el aparcamiento.

El AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, como en el PGO 2004, pero con algunos cambios en sus límites que quedan definidos por el contacto con el suelo urbano consolidado del Coromoto Oeste y con la extensión estrictamente necesaria para reconocer la edificación existente, incluir los suelos destinados al uso dotacional exigido por las Directrices de Ordenación General y colmatar el viario por medio de la edificación.

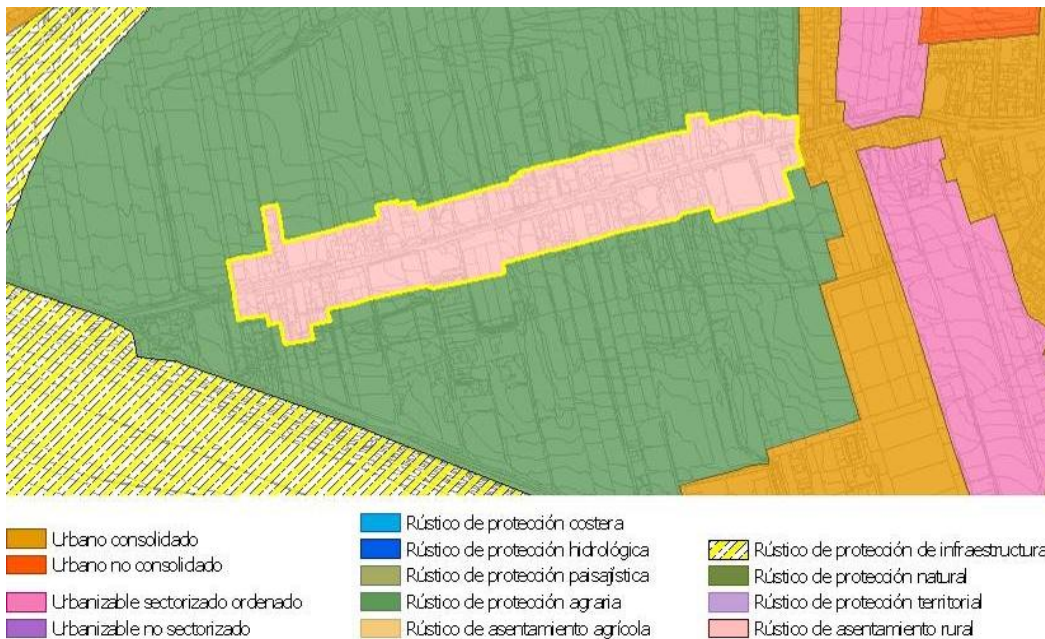


Figura 30: Categorización urbanística del suelo del AUH

6.3.2. Trama urbana

Dada su función de eje estructurante de la edificación y el importante tránsito rodado con el que actualmente cuenta el Camino de la Villa, se establece una jerarquía de viario municipal no urbano y su ordenación se establece mediante una sección del tipo L.06.

El resto de los viarios transversales se consideran viarios locales, se mantienen sus trazados aunque se rectifican las alineaciones ampliando su sección, actualmente de escasas dimensiones, siempre evitando afectar los edificios (lo cual ha impedido en varios tramos lograr secciones de dimensión suficiente). Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Su ordenación se establece mediante secciones tipo L.04.

Las nuevas alineaciones viarias afectan únicamente a los jardines frontales de las parcelas y a las edificaciones en estado ruinoso o de uso actual no residencial. Todos estos viarios se consideran de jerarquía urbana local, con anchos de 6 metros (e incluso 5), diseñados con secciones previstas para la coexistencia en los tráficos peatonales y vehiculares.

6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar o unifamiliar agrupada, con no más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente 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, justificados en el capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural.

Se han calificado piezas concretas con uso principal obligatorio dotacional público, destinados preferentemente a espacios libres y servicio comunitario. Al ubicarlas se ha tenido en cuenta no afectar parcelas construidas o con licencias concedidas, ocupando parcelas vacantes cuya superficie permita el cumplimiento de las dimensiones legales mínimas establecidas para tal uso. Se ha buscado también una ubicación centralizada y lineal, apoyándose en el eje principal, con la finalidad de respetar la estructura del asentamiento.

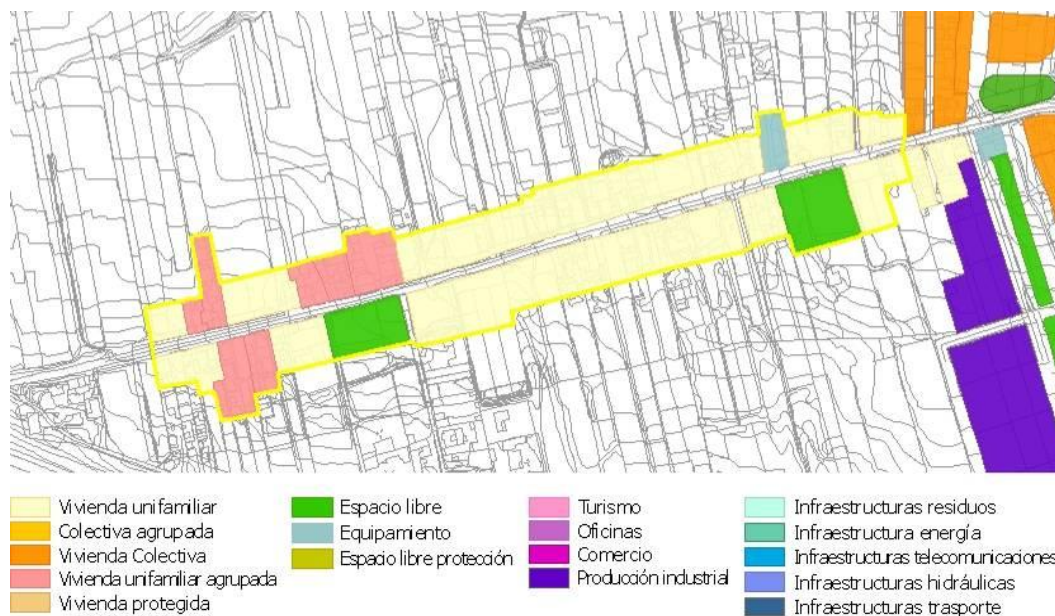


Figura 31: Usos pormenorizados principales del AUH

6.3.4. 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) Piezas con uso residencial unifamiliar agrupada: Se establecen con el fin de reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado una serventía de uso comunitario a través de la cual se accede desde la vía pública a cada una de las parcelas. En estas piezas (0708_11, 0708_12, 0708_14, 0708_15, 0708_16, 0708_19 y 0708_20) se establece parcelación vinculante en cada una de ellas con el objetivo de generar comunidades que gestionen 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.
- b) Piezas con uso residencial unifamiliar: Dadas las características de la parcelación (suertes transversales al Camino de la Villa y parcelas interiores accesibles a través de parcelas frontales) los parámetros más adecuados para regular futuras subdivisiones son el de círculo mínimo inscribible y superficie de parcela mínima que, atendiendo a las condiciones mayoritarias, se han fijado en 12 metros y 250 m²s, respectivamente. No se ha regulado la disposición de la edificación, permitiendo que se disponga libremente en cada parcela, adosándose o no a los linderos laterales y posteriores, con un porcentaje máximo de ocupación del 60%. (Piezas 0708_3, 0708_4, 0708_6, 0708_8, 0708_10, 0708_10, 0708_13, 0708_18, 0708_21, 0708_22 y 0708_17).
- c) Piezas con uso equipamiento: Por último, en el equipamiento (0708_1), que está inserto en otras piezas, se han mantenido criterios semejantes a los atribuidos al uso de vivienda, para ser coherentes con la homogeneidad del área.

En todo caso, la superficie edificada de cada parcela de uso residencial (incluyendo sus usos auxiliares) no podrá ser mayor de 300 m²c (Artículo 3.8.3.2. PIOT). Se establece con carácter general una altura máxima de 2 plantas. Asimismo, por exigencia del PIOT, se fija una altura máxima de 7 metros respecto al perfil longitudinal del frente de parcela.

6.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH pueden dividirse en dos grupos:

- a) Las consistentes en el ajuste de alineaciones de la trama viaria. Se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad A1 cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las consistentes en la mejora de la urbanización de la trama viaria y la obtención y urbanización de las piezas dotacionales. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto y, por tanto, se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, conformado por todas las parcelas incluidas en el AUH.

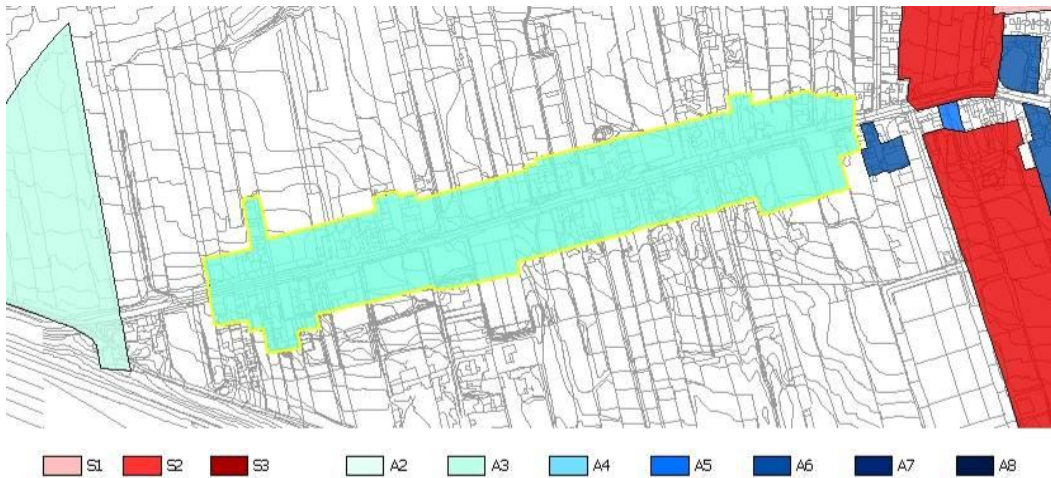


Figura 32: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH