

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

E. MEMORIA DE ORDENACION PORMENORIZADA 2

E9. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LAS MERCEDES

ÍNDICE

1. AUH-0901: EL PINO-----	5
1.1. Delimitación y descripción general-----	5
1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	6
1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	6
1.3.1. Ordenación Estructural-----	6
1.3.2. Trama urbana-----	9
1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	10
3.4. Condiciones de la edificación-----	11
1.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	13
1.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0901_13: Camino del Pino-----	14
1.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0901_12: Avenida de la República Argentina-----	16
1.3.8. Ámbito de gestión sistemática 0901_7: Camino del Chopo-----	18
1.3.9. Ámbito de gestión sistemática 0901_39: Camino Enebro-----	19
2. AUH-0902: ACHAMÁN JARDINA-----	21
2.1. Delimitación y descripción general-----	21
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	21
2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	22
2.3.1. Ordenación Estructural-----	22
2.3.2. Trama urbana-----	23
2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	25
2.3.4. Condiciones de la edificación-----	25
2.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	26
2.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0902_3: Calle Achamán Jardina:-----	28
2.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0902_1: Calle Aythami.-----	29
2.3.8. Ámbito de gestión sistemática 0902_6: Calle Achinech.-----	30
3. AUH-0903: LAS CANTERAS-----	33
3.1. Delimitación y descripción general-----	33
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	34
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación-----	34
3.3.1. Ordenación Estructural-----	34
3.3.2. Trama urbana-----	36
3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	38
3.3.4. Condiciones de la edificación-----	39
3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	40

4. AUH-0904: CAMINO LAS PERAS -----	41
4.1. Delimitación y descripción general-----	41
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	42
4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	42
4.3.1. Ordenación Estructural-----	42
4.3.2. Trama urbana-----	44
4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	45
4.3.4. Condiciones de la edificación -----	46
4.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	47
4.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0904_1 (Campo de fútbol-Camino Las Peras): -----	48
5. AUH-0905: EL BRONCO -----	51
5.1. Delimitación y descripción general-----	51
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	52
5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	53
5.3.1. Ordenación Estructural-----	53
5.3.2. Trama urbana-----	55
5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	56
5.3.4. Condiciones de la edificación -----	57
5.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	59
5.3.6. Ámbito 0905_1 (El Bronco-Calle Los Claveles) -----	61
6. AUH-0906: CAMINO EL RAYO -----	63
6.1. Delimitación y descripción general-----	63
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	63
6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	64
6.3.1. Ordenación Estructural-----	64
6.3.2. Trama urbana-----	65
6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	66
6.3.4. Condiciones de la edificación -----	67
6.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	68
6.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0906_1 (Camino El Rayo) -----	69
7. AUH-0907: FUENTE LAS NEGRAS -----	71
7.1. Delimitación y descripción general-----	71
7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	71
7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	72
7.3.1. Ordenación Estructural-----	72
7.3.2. Trama urbana-----	73
7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	74

7.3.4. Condiciones de la edificación -----	75
7.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	76
7.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0907_3: Fuente las Negras: -----	77
8. AUH-0908: CRUZ DE LOS ÁLAMOS -----	80
8.1. Delimitación y descripción general-----	80
8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	80
8.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	81
8.3.1. Ordenación Estructural-----	81
8.3.2. Trama urbana-----	82
8.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	83
8.3.4. Condiciones de la edificación -----	84
9. AUH-0909: LADERAS DE NAVA -----	87
9.1. Delimitación y descripción general-----	87
9.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	87
9.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	88
9.3.1. Ordenación Estructural-----	88
9.3.2. Trama urbana-----	89
9.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	90
9.3.4. Condiciones de la edificación -----	91
9.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	91
10. AUH-0910: LAS MERCEDES-----	93
10.1. Delimitación y descripción general-----	93
10.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	94
10.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	95
10.3.1. Ordenación Estructural -----	95
10.3.2. Trama urbana -----	97
10.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	99
10.3.4. Condiciones de la edificación -----	99
10.3.5. Condiciones de gestión urbanística -----	101
T11. AUH-0911: JARDINA -----	103
11.1. Delimitación y descripción general-----	103
11.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	103
11.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	104
11.3.1. Ordenación Estructural -----	104
11.3.2. Trama urbana -----	104
11.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	105
11.3.4. Condiciones de la edificación -----	106

11.3.5. Condiciones de gestión urbanística -----	106
12. AUH-0912: EL LOMO-----	107
12.1. Delimitación y descripción general-----	107
12.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	108
12.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	108
12.3.1. Ordenación Estructural -----	108
12.3.2. Trama urbana -----	109
12.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	109
12.3.4. Condiciones de la edificación -----	110
12.3.5. Condiciones de gestión urbanística -----	110
13. AUH-0913: CHARCA TABARES -----	111
13.1. Delimitación y descripción general-----	111
13.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	111
13.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación.-----	112
13.3.1. Ordenación Estructural -----	112
13.3.2. Trama urbana -----	112
13.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	113
13.3.4. Condiciones de la edificación -----	113
13.3.5. Condiciones de gestión urbanística -----	114



1. AUH-0901: EL PINO

1.1. Delimitación y descripción general

El AUH El Pino (AUH-0901) se dispone en el extremo oeste del núcleo de Las Mercedes entre Agüere Las Cañas (AUH-0810) y El Cristo (AUH-0816) por el oeste y Las Canteras (AUH-0903) por el este. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al sur, el encuentro entre el Camino del Pino y la Avenida de la República Argentina define el límite con el AUH-0810: Agüere Las Cañas y con el AUH-0816: El Cristo.
- b) Al oeste, terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria y de protección paisajística, zona denominada Laderas de Nava y Lomo de la Cueva Colorada, que limitan con el AUH 0818: Mesa Mota.
- c) Al norte, los terrenos al norte del Camino del Rayo que definen el límite con el AUH-0903: Las Canteras.
- d) Al este, los terrenos adyacentes a la Avenida de la República Argentina que definen el límite con suelo rústico de protección agraria.



Figura 1: Delimitación del AUH

Esta AUH, cuyo uso principal es el residencial de baja densidad que alterna con zonas de cultivo, se caracteriza por presentar una estructura urbana lineal, es decir, franjas edificadas en torno a vías. La Avenida de la República Argentina y el Camino del Pino actúan como ejes, y las vías transversales formadas por franjas longitudinales de edificación aislada se corresponden con la estructura parcelaria rural. Esta trama elemental es la que se ha mantenido a lo largo del tiempo. El noroeste del AUH se caracteriza por la edificación dispersa propia de los límites entre suelos urbanos consolidados y rústicos.

1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de la diversidad de zonas inconclusas con edificación residencial aislada. Debido al crecimiento progresivo de las edificaciones sin previsión de nuevos viarios interiores se hace necesario conformar una trama urbana que resuelva los problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte.

Las manifestaciones más notables de este problema de base son entre otras:

- a) Las deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) tanto en viarios principales como en secundarios.
- b) Carencia de una trama urbana que pueda reforzar no sólo la ordenación interior de este AUH sino conectarla con los nuevos elementos y las AUH adyacentes generando el límite con el suelo rústico.
- c) El déficit de espacios libres.

El objetivo principal de ordenación es completar la estructura viaria interior apenas existente y que a través de los ámbitos de gestión sistemática se organice el límite entre el suelo urbano consolidado y el rústico.

A escala local hay dos tipos principales de actuaciones en el viario:

- a) La progresiva ampliación de las secciones viarias (mediante rectificaciones de alineaciones no programadas).
- b) La finalización y urbanización de pequeños caminos de características rurales.

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 destinadas en su mayor parte a uso residencial.

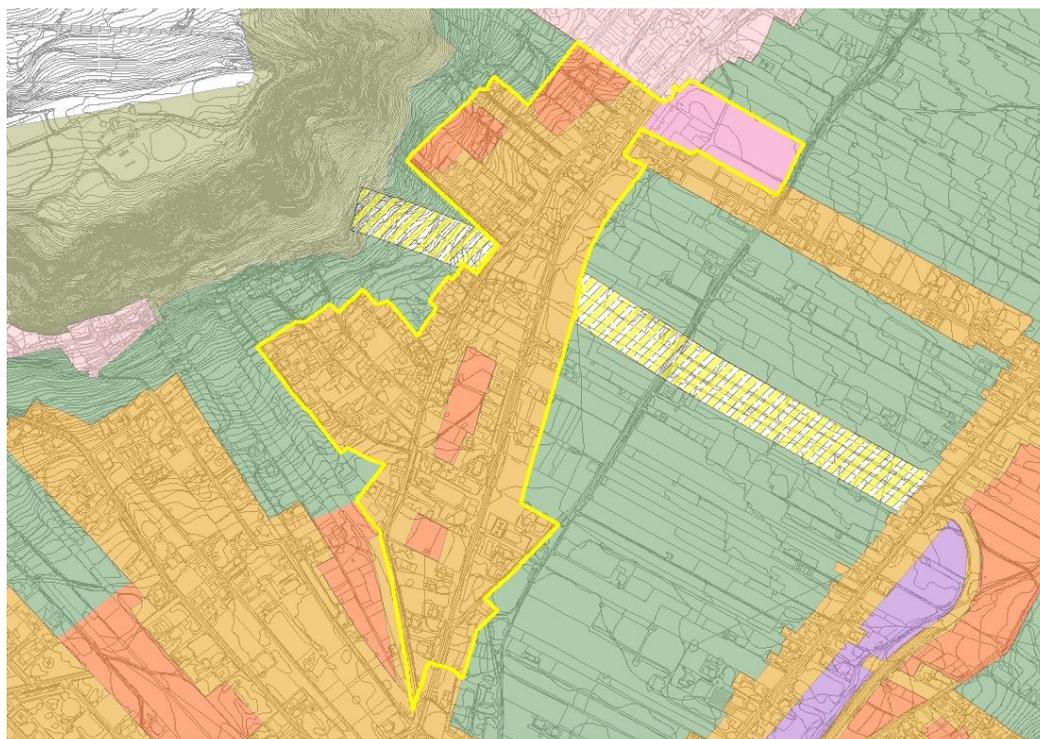
Es un AUH de uso casi exclusivamente residencial (con elementos dotacionales). Estas edificaciones no son compatibles con los usos de oficina y/o comercial lo que supone un déficit de los servicios presentes en la zona.

1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

1.3.1. Ordenación Estructural

Se trata de un área consolidada casi en su totalidad por lo que la mayor parte se clasifica como suelo urbano consolidado, como lo hacía el PGO-2004, aunque se producen algunos cambios en la delimitación rematando la trama en la parte superior, en el linde con suelo rústico de protección agraria.

Las cinco “bolsas de suelo vacante” que se localizan en éste área se categorizan como suelo urbano no consolidado.



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

Figura 2: Clasificación del suelo

Se definen los siguientes viarios con carácter de estructurante:

- a) Territoriales:
 - a1. La vía territorial de nivel 1, Vía de Ronda-Norte de nuevo trazado, atraviesa transversalmente el AUH como prolongación al oeste de la Vía de Ronda (TF-13) a partir de la rotonda que se sitúa en la Avenida de la República Argentina.
 - a2. El tramo de prolongación de la Avenida de la República Argentina, al norte de la Vía de Ronda (TF-13), que se corresponde con la Carretera Tejina-La Laguna, viario territorial de nivel 1 y conecta el núcleo de Tejina con La Laguna.
- b) Urbanos principales: La Avenida de la República Argentina, tramo al sur de la Vía de Ronda (TF-13), como viario urbano principal de nivel 1, de carácter estructural porque conecta La Laguna con la zona este del municipio.
- c) Urbanos secundarios:
 - c1. El Camino del Pino, viario urbano secundario, que conecta por el sur y por el norte la Avenida de la República Argentina hasta la altura de la Calle del Roble y un nuevo viario paralelo al Camino del Pino al oeste, entre la Calle del Roble y el Camino del Chopo.
 - c2. Los viarios urbanos secundarios transversales, nuevas calles que conectan la Avenida de la República Argentina con el Camino del Pino al sur de la Vía de Ronda, son El Chopo, Enebro, vía paralela a esta última al norte y la Calle del Roble al norte de la Vía de Ronda, que conforman el resto de la trama urbana.



Como viario estructurante dentro del suelo rústico se localiza el Camino de la Triciada, viario municipal no urbano que da acceso a todas las suertes agrícolas de esta zona.

Esta red, conformada por los viarios de tipo urbano principal y urbano secundario, organiza los tráficos dentro de la trama urbana del AUH canalizándolos hasta el viario urbano local. Están destinadas a albergar los tráficos motorizados principales. Los viarios locales tienen un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivadores de los tráficos de paso y velocidades altas, obligando al uso del viario secundario y el principal.

En esta AUH se definen las siguientes piezas de carácter estructurante:

- Al norte, el nuevo Intercambiador de Las Canteras (Infraestructura de Transporte) (Pieza 0901_22), dando frente a la Carretera de Tejina-La Laguna (correspondiente a una Sistema General de Transporte).
- Al norte, anexo al Intercambiador de Las Canteras y con acceso desde la Carretera de Tejina-La Laguna, se propone una nueva pieza destinada a Equipamiento Comunitario (Pieza 0901_23), (correspondiente a una Sistema General de Equipamiento)

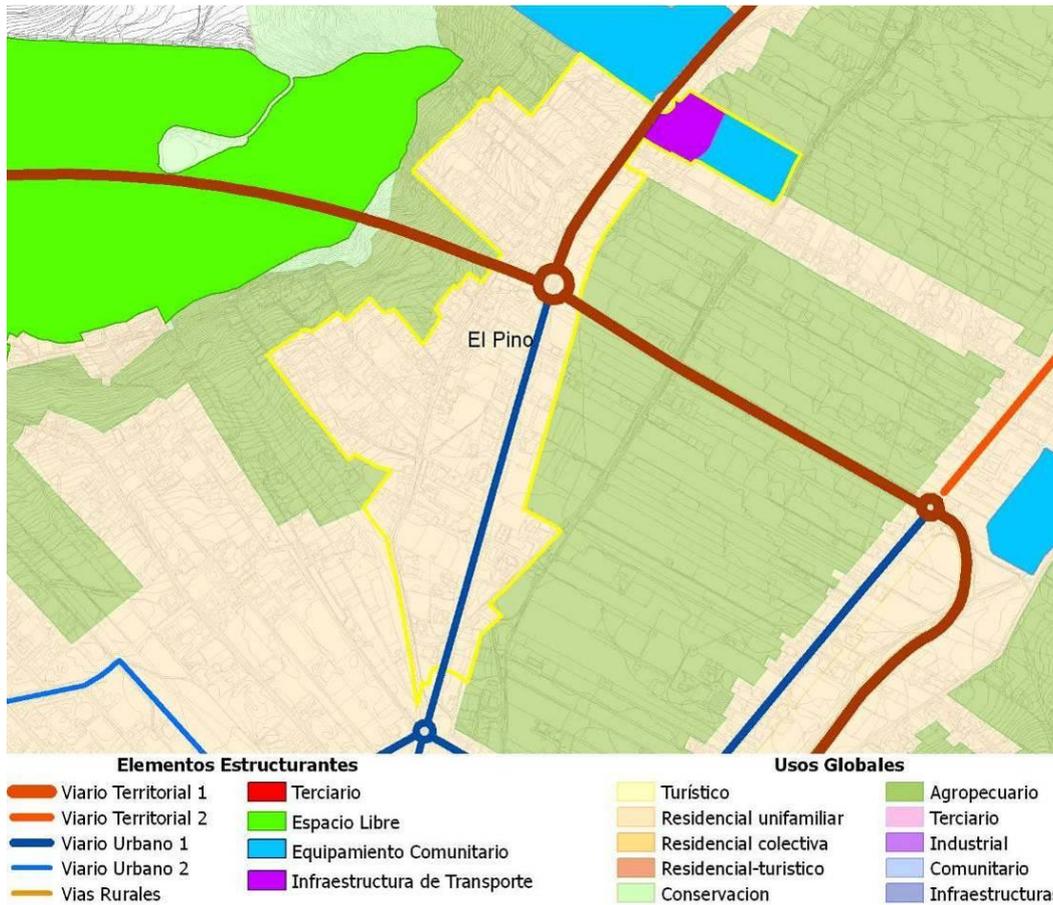


Figura 3: Esquema de viario estructurante

1.3.2. Trama urbana

Siguiendo el criterio general de este PGO y en las áreas en las que esta AUH dispone de una trama urbana consolidada, las alineaciones se definen respetando al máximo las existentes. Únicamente cabe destacar las modificaciones necesarias con el objetivo de ampliar la sección de la Avenida de la República Argentina, del Camino del Pino y las secciones de todos los viarios longitudinales (viarios de herencia rural) que se encuentran al noroeste del Camino El Pino, los Caminos Barbuzano, Aceviño, El Cedro, El Cupreso, El Chopo, Enebro y las Calles El Roble, Arce y Ébano, que solucionan pequeñas discontinuidades en las secciones y rasantes de las aceras, donde se afectan algunos jardines para dar continuidad al trazado. Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades, salvo las que afectan a la ampliación de la Avenida República Argentina (Cod_Ges_0901_35, 0901_24, 0901_2, 0901_26, 0901_27, 0901_36, 0901_28, 0901_29, 0901_37, 0901_30, 0901_32, 0901_33 y 0901_34) por ser estructurante. Los viarios interiores de esta AUH son viarios urbanos locales cuya finalidad básica es resolver las necesidades de tráfico interior y dar acceso a los usos del AUH, diseñados con secciones previstas para la coexistencia en los tráficos peatonales y vehiculares.

Las demás actuaciones programadas en la trama urbana son las siguientes:

- a) Prolongación de la Calle Arce, se resuelve mediante un ámbito de gestión sistemático (Cod_Ges_0901_7). En este mismo ámbito se incluyen dos Calles, una nueva transversal que enlaza por el suroeste con el Camino El Chopo y por el noreste con la Calle El Roble mediante una gestión asistemática A5 (Cod_Ges_0901_14), y la prolongación de la Calle Ébano, paralela a ésta.
- b) Prolongación del Camino Enebro y un viario sin nombre, que se resuelven mediante un ámbito de gestión sistemático (Cod_Ges_0901_39) ordenando el suelo vacante existente hasta un nuevo viario transversal, mediante dos gestiones asistemáticas A5 (Cod_Ges_0901_4 y 0901_6, respectivamente). Este nuevo viario transversal enlaza por el suroeste con la Calle El Roble mediante gestión asistemática A5 (Cod_Ges_0901_5).
- c) Un nuevo trazado viario que comunica transversalmente el Camino El Pino con la Avenida República Argentina, incluido en un ámbito de gestión sistemática (Cod_Ges_0901_13) que ordena el suelo vacante interior y dos asistemáticos A5 (Cod_Ges_0901_15 y 0901_25).
- d) Un nuevo trazado viario, incluido en un ámbito de gestión sistemático (Cod_Ges_0901_12), que ordena el suelo interior vacante y comunica transversalmente el Camino El Pino con la Avenida República Argentina mediante dos gestiones asistemáticas A5 (Cod_Ges_0901_10 y 0901_17 respectivamente), dando acceso a un nuevo espacio libre.

La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

Los viarios territoriales se ordenan mediante secciones tipo S.M. 02 y S.M.03:

- a) Para la Vía de Ronda actual y su prolongación en la futura Vía de Ronda Norte, viario territorial o supramunicipal, se propone una sección tipo S.M.02 con una calzada de doble sentido de circulación, arcenes en sus laterales y en contacto con suelo rústico mediante una banda ajardinada que evite la consolidación en los márgenes de esta vía en la franja de dominio público. En el tramo existente de la Vía de Ronda se propone la integración de un carril bici entre el arcén y el suelo rústico reduciendo el arcén y separándolo del suelo rústico mediante una franja ajardinada.

- b) Para el tramo de la Avenida República Argentina al norte de la Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, se propone una sección tipo S.M.03 a modo de travesía, con una calzada de doble sentido de circulación, aceras en sus márgenes con aparcamiento en línea en un lateral y un carril bici que conecte Las Mercedes con el casco urbano en el otro lateral.

Respecto al viario urbano principal, Avenida de la República Argentina, en el tramo al sur de la Vía de Ronda, se propone una sección tipo P.04 con una calzada central de doble sentido de circulación encargada de alojar los tráfico de paso y, adyacente a ésta, dos viales laterales con carácter local de coexistencia. En estas vías laterales de coexistencia el peatón tiene prioridad frente al resto de tráfico, coexistiendo el peatonal, los tráfico de acceso a las viviendas, carril bici y aparcamiento en línea. La calzada central con tráfico de paso y las vías laterales, con un carácter más tranquilo, se separan mediante una banda ajardinada continua con árboles de gran porte y hoja caduca.

Los viarios urbanos secundarios se ordenan mediante las secciones tipo S.02 y S.03.

- a) Los viarios urbanos secundarios situados al sur de la Vía de Ronda:
 - a1. El Camino El Pino se ordena con una sección tipo S.02 con una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus laterales sin incluir aparcamientos.
 - a2. Las nuevas Calles transversales que conectan el Camino El Pino con la Avenida República Argentina se ordenan con una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aceras en ambos márgenes y sin posibilidad de incluir aparcamiento dada la escasa sección transversal.
- b) Los viarios urbanos secundarios situados al norte de la Vía de Ronda se ordenan mediante una sección tipos.03, salvo el tramo viario comprendido entre las Calles El Roble y el Camino Enebro que se ordena mediante una sección tipo S.02. Las características son similares a las descritas para los situados al sur de la Vía de Ronda salvo que las secciones tipo S.03 dispondrán de aparcamiento en línea cuando el ancho de la Calle lo permita.

Los viarios municipales no urbanos se ordenan mediante una sección N.U.01 con una calzada de doble sentido y arcenes en sus laterales. Cuando limitan con piezas edificables se dispone una acera y en el resto el peatón comparte plataforma con el tráfico motorizado.

Por último el viario local 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.

1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela (excepto en la unifamiliar agrupada). Igualmente, se ha mencionado la presencia de equipamientos comunitarios. No obstante, 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. Se incluyen también varias piezas de equipamiento y algunos espacios libres entre los que destacan un nuevo intercambiador (Pieza 0809_22) y un nuevo campo de fútbol (Pieza 0809_23).

Por último, en los ámbitos de gestión sistemática y en cumplimiento de lo dispuesto legalmente se localizan las siguientes dotaciones y espacios libres:

- a) Gestión sistemática (0901_12), un espacio libre (Pieza 0901_36).
- b) Gestión sistemática (0901_7), un espacio libre.
- c) Gestión sistemática (0901_39), un espacio libre (Pieza 0901_39).

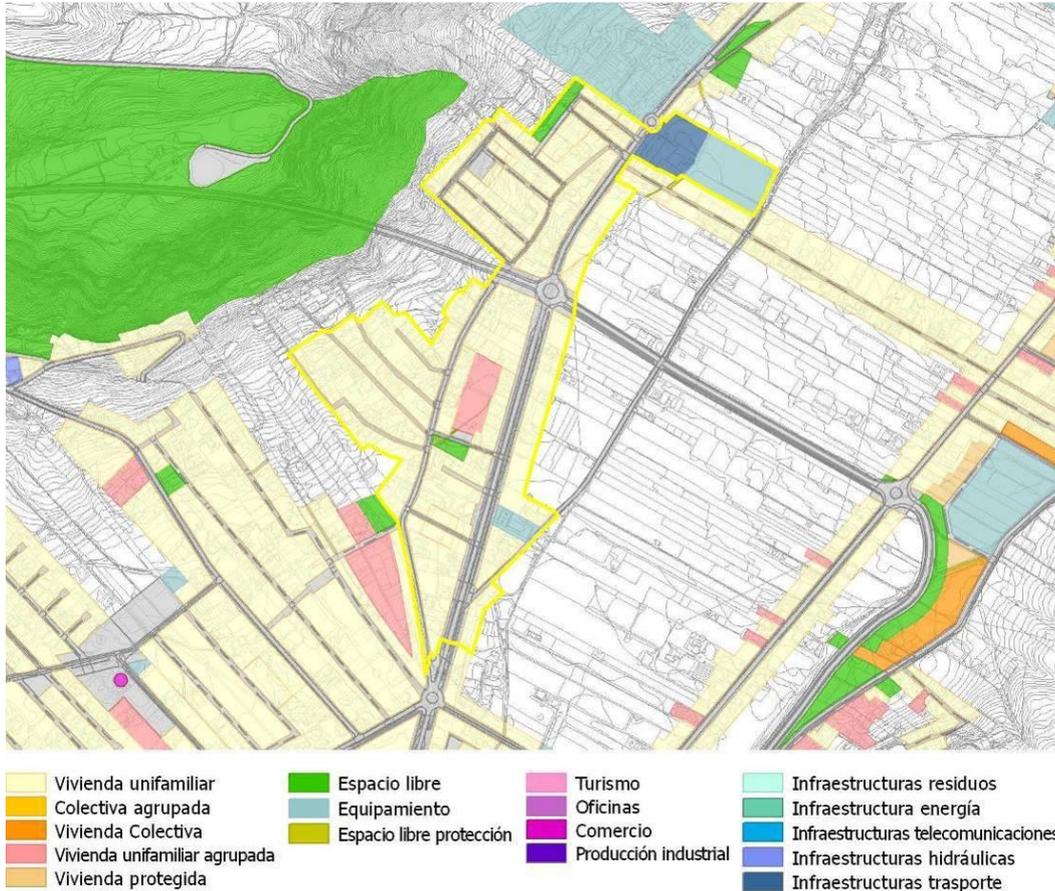


Figura.4: Ordenación pormenorizada

3.4. Condiciones de la edificación

La regulación de las condiciones edificatorias se establece en función de las características de cada una de las piezas. En esta AUH las podemos agrupar, según el uso, en viviendas unifamiliares y viviendas unifamiliares agrupadas.

- a) En la edificación aislada con uso predominante de vivienda unifamiliar se estima necesaria la regulación de las condiciones de la parcela teniendo en cuenta el círculo mínimo inscribible y/o la longitud mínima de lindero frontal. En cuanto a las condiciones de la edificación se fija la separación a linderos, el porcentaje de ocupación máximo, la posibilidad de producirse pareado lateral y la altura máxima en número de plantas, en algunos casos se fija gráficamente el límite mínimo de la edificación.
- b) En la edificación abierta con uso de vivienda unifamiliar agrupada la parcelación es vinculante y las determinaciones sobre la parcela no proceden. Se fijan separaciones a linderos, porcentaje de ocupación máximo, altura máxima en número de plantas y separación mínima entre edificios.

La fijación de los valores de estas determinaciones para cada una de las piezas se establece a partir de las condiciones edificatorias consolidadas en la zona.

Al tratarse en su mayor extensión de suelo urbano se han mantenido como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos en el PGO-2004. 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 dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza:

- a) En las piezas 0901_1, 0901_2, 0901_3, 0901_4, 0901_7, 0901_16, 0901_17, 0901_18, 0901_19, 0901_20, 0901_24, 0901_30, 0901_43 y 0901_44, con uso unifamiliar, dadas las características de la parcelación y la edificación se ha establecido como determinación de parcela una longitud mínima de lindero frontal y un círculo mínimo inscribible de 15 m en ambos casos. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se fija en un 25% y la altura máxima es de 2 plantas. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m (salvo en las piezas 0901_3 y 0901_7 que se regula gráficamente), lateral y posterior de 3 m en función de la situación mayoritaria de la edificación existente de cada pieza. En la pieza 0901_2 se ha fijado como determinación de parcela una longitud mínima de lindero frontal de 18 m y en la pieza 0901_16 se fija un fondo máximo edificable de 30 m debido a las características de la parcelación y la edificación.
- b) En las piezas 0901_5, 0901_6, 0901_9, 0901_10, 0901_11, 0901_12, 0901_13, 0901_14, 0901_15, 0901_25, 0901_26, 0901_27, 0901_28, 0901_29, 0901_32, 0901_33 y 0901_34, con uso unifamiliar (UF), se han establecido como determinaciones de parcela una longitud mínima de lindero frontal de 15 m y un círculo mínimo inscribible de 15 m. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se establece en un 50% (excepto en las piezas 0901_27, 0901_28, 0901_29, 0901_32 y 0901_33, que por las condiciones de parcelación se establece en un 35%) y la altura máxima en número de plantas es de 2. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m (excepto en las piezas 0901_9, 0901_10, 0901_21, 0901_34 y 0901_34) con frente a la Avenida República Argentina que se regula gráficamente), lateral de 3 m y posterior de 3 m, en función de la situación mayoritaria de la edificación existente de cada pieza.
- c) Se ha delimitado una pieza (0901_31) con el uso residencial unifamiliar agrupado. Se establece parcelación vinculante fijando el número máximo de viviendas y separación mínima de 5 m al lindero frontal y de 3 m al lindero lateral y posterior, una ocupación máxima de un 25%, una altura máxima de 2 plantas y una separación mínima entre edificios de 6 m, siguiendo con la trama urbana existente dentro de la gestión sistemática Cod. 0901_12.
- d) La Pieza 0901_8 es un equipamiento privado religioso y se ha regulado en función de las características de la pieza. Se ha establecido como determinación de parcela un círculo mínimo inscribible de 15 m, la edificabilidad máxima en 1 m²c/m²s y la altura máxima en número de plantas de 2. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal gráfica y lateral y posterior de 3 m.
- e) Las piezas 0901_22 y 0901_23 son piezas de equipamiento y se han regulado en función de las características de la pieza estableciéndose parcelación vinculante. La edificabilidad máxima se fija en 1 m²c/m²s y la altura máxima en número de 2 plantas. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m y lateral y posterior de 3 m. La pieza 0901_23 contiene un campo de fútbol y la 0901_22 un intercambiador, están dentro de dos ámbitos de gestión sistemática para Sistemas Generales Cod. 0901_41 y 9010_40 respectivamente.

1.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH se delimitan varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y a través de procedimientos sistemáticos (en suelos urbanos no consolidados). Las actuaciones objeto de este Plan requieren la delimitación de varios ámbitos de gestión asistemáticos:

- a) Las consistentes en rectificaciones por ajuste de alineaciones no programadas que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades y cuyos recintos no se delimitan en los planos. Estas actuaciones se resuelven mediante gestión asistemática de modalidad A1 y se han citado en diferentes puntos del apartado 3.2.
- b) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A2, que tienen por objeto la actuación pública directa con expropiación para la obtención de suelo.
 - b1. 0901_2, 0901_26, , para la obtención y urbanización de parte del suelo necesario para la sección adecuada del viario ya que se trata de un viario estructurante, (Avenida de la República Argentina).
- c) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A3, contribuciones especiales. Se realizan para completar obras públicas de urbanización con carácter de sistemas locales. Las actuaciones son a iniciativa del Ayuntamiento. El ámbito se delimita incluyendo los terrenos cuyos propietarios tienen la obligación de sufragar la parte que les corresponda de los gastos de ejecución de las obras de urbanización:
 - c1. El 0901_19: para completar la urbanización del Camino del Pino.
- d) Ámbito de gestión asistemática modalidad A4, actuaciones públicas directas pero en las que la obtención de suelo se llevará a cabo mediante ocupación directa. Se delimita el ámbito de gestión 0901_8, para la obtención y urbanización de un espacio libre situado en el Camino del Pino, adyacente a uno que se encuentra dentro de un ámbito de gestión sistemático (Cod_Ges_0901_12).
- e) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A5, para la obtención y ejecución de nuevos viarios sobre suelos urbanos consolidados pero son necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente.
 - e1. El 0901_15 y el 0901_25, correspondientes a la obtención y urbanización de los tramos viarios que conectan el ámbito de gestión sistemática 0810_13 con el Camino del Pino por el oeste y con la Avenida República Argentina por el este.
 - e2. El 0901_10 y 0901_17, correspondientes a la obtención y urbanización de los tramos viarios que conectan el ámbito de gestión sistemática 0901_12 con el Camino del Pino por el oeste y con la Avenida República Argentina por el este.
 - e3. El 0901_14: para la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0901_7 con la Calle del Roble por el noreste.
 - e4. El 0901_4, 0901_5 y 0901_6, para la obtener y urbanizar los tramos viarios que conectan el ámbito de gestión sistemática 0901_39 con el Camino del Pino al suroeste, la Calle del Roble al suroeste y la Avenida República Argentina al noreste.
- f) 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 los tramos viarios y que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado adquiriendo las parcelas la condición de solar.
 - f1. El 0901_3: para completar la urbanización del Camino del Chopo.

- f2. El 0901_1: para completar la urbanización de la Calle del Roble.
- f3. El 0901_16, para completar la urbanización del Camino Aceviño.
- f4. El 0901_18: para completar la urbanización del Camino Barbuzano.
- f5. El 0901_38: para completar la urbanización del Camino del Cedro.
- f6. El 0901_20: para completar la urbanización del Camino del Cupreso.
- f7. El 0901_21: para completar la urbanización de la Calle Arce.
- f8. El 0901_22: para completar la urbanización de la Calle Ébano.
- f9. El 0901_11: para obtener y urbanizar este viario sin nombre, sin salida, sin asfaltar y sin condiciones de giro que da acceso a cinco parcelas y conecta con la Av. República Argentina.

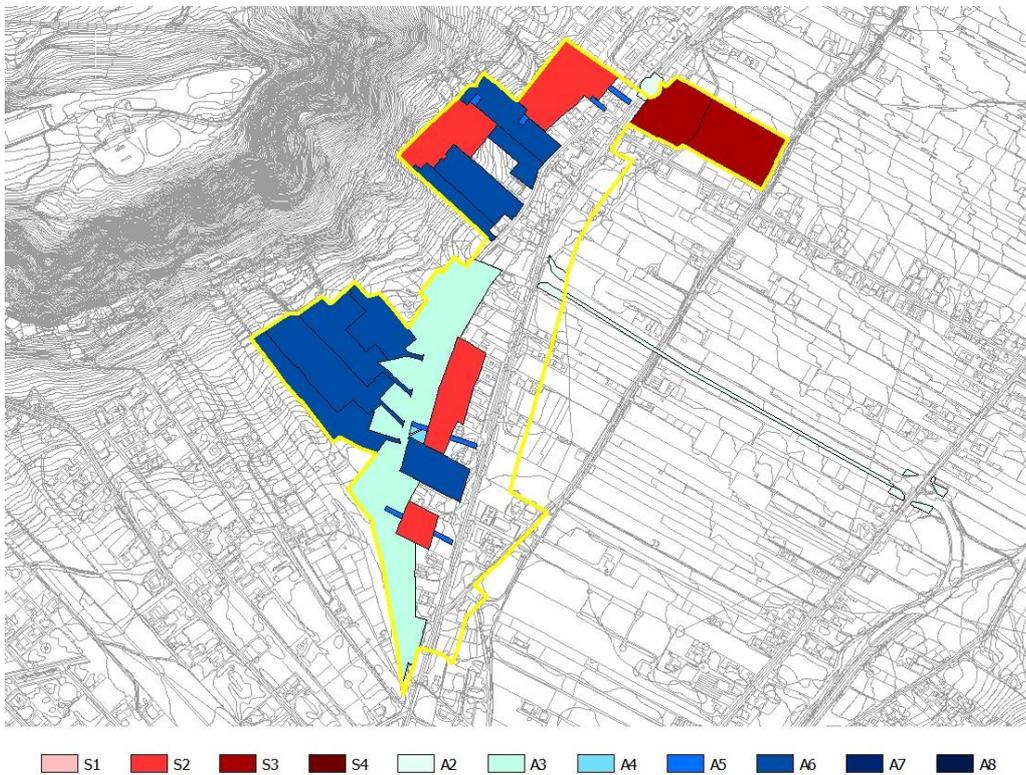


Figura 5: Ámbitos de gestión

Se delimitan cuatro ámbitos de gestión sistemática S2 que se describen y justifican en los apartados 3.6, 3.7, 3.8 y 3.9 y dos ámbitos de gestión sistemática para la obtención de suelo destinado a Sistemas Generales propuestos en esta AUH (ámbito 0901_40 para la implantación de un nuevo intercambiador y 0901_41 para Sistemas Generales comunitarios).

1.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0901_13: Camino del Pino

Este ámbito, situado en el extremo sur del AUH comprende los terrenos interiores entre el Camino del Pino y la Avenida de la República Argentina formando un polígono de 2.551 m2s. Debido a la ausencia de urbanización y de requerimientos urbanísticos estos terrenos se delimitan como un ámbito de gestión sistemática en suelo urbano no consolidado abarcando una parcela privada.

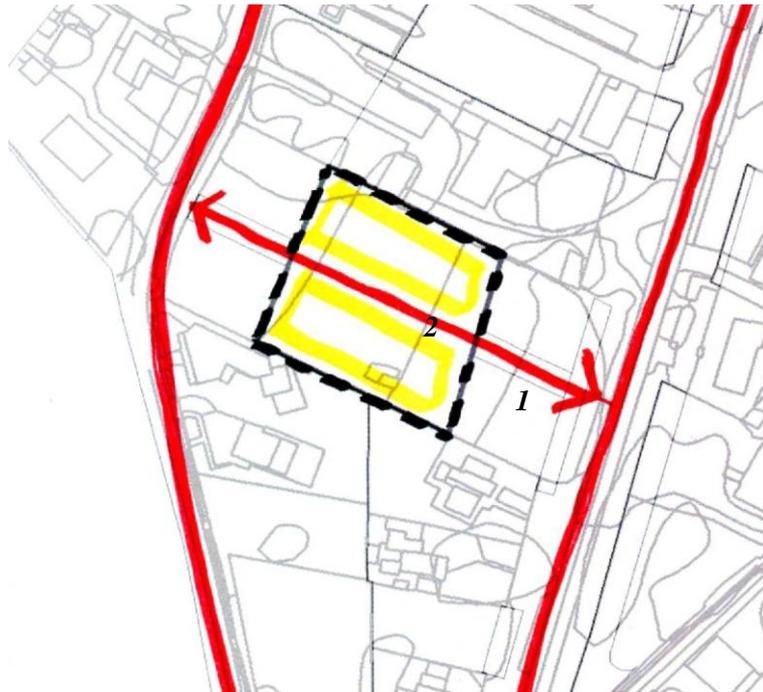


Figura 6: Esquema de ordenación del ámbito 0901_13

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viario local interior (1) que permita la ocupación urbana del mismo y posibilite que estos terrenos cumplan el papel de articulación de la trama urbana. La ordenación planteada tiene como objetivo resolver esta problemática asignando un aprovechamiento lucrativo (2) suficiente para la viabilidad del ámbito. Las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno hacen obligado destinarlos a la construcción de viviendas unifamiliares

La ordenación establecida se basa en un viario suroeste-noreste de 7 metros de ancho, de un sentido, que se prolonga desde el Camino del Pino hasta la Avenida de la República Argentina (mediante la previa obtención y urbanización, con la delimitación de dos ámbitos de gestión asistemáticos con cargo a la nueva área de desarrollo). Todas las alineaciones se consideran principales. Resultan así las dos piezas lucrativas residenciales siguientes:

- a) La 0901_19, al sur del nuevo viario, se destina al uso de vivienda unifamiliar (chalet). Se fija una longitud mínima del lindero frontal de 15 m, porcentaje máximo de ocupación del 25%, 5 m de separación mínima al lindero frontal y 3 m al lateral y posterior, se permite el adosado lateral. La capacidad estimada es de 3 viviendas.
- b) La 0901_20, al norte del nuevo viario, se destina al uso de vivienda unifamiliar (chalet). Se fija una longitud mínima del lindero frontal de 15 m., un porcentaje máximo de ocupación del 25%, 5 m de separación mínima al lindero frontal y 3 m al lateral y posterior, se permite el adosado lateral y la capacidad estimada es de 3 viviendas.



Figura.7: Ordenación del ámbito de gestión 0901_13

1.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0901_12: Avenida de la República Argentina

Este ámbito, situado en la zona centro-sur del AUH, comprende los terrenos interiores entre el Camino del Pino al oeste y la Avenida de la República Argentina al este formando un polígono de 7.156 m²s. Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización y los requerimientos urbanísticos estos terrenos se delimitan como un ámbito de gestión sistemática en suelo urbano no consolidado abarcando cuatro parcelas privadas.

La problemática fundamental radica en la existencia de una gran bolsa de terreno interior derivado del gran fondo de la parcelación existente. La ausencia de viarios interiores no permite la ocupación de estos terrenos y deja la trama urbana sin comunicación en sentido este-oeste. La ordenación que se plantea tiene como objetivo resolver la problemática señalada asignando el suficiente aprovechamiento lucrativo para la viabilidad de este ámbito. Las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno hacen obligado destinarlos, al menos parcialmente, a la construcción de viviendas unifamiliares.

La ordenación establecida se basa en un viario suroeste-noreste de 7 m de ancho (1), de un sentido, que comunica el Camino del Pino y la Avenida de la República Argentina (mediante la previa obtención y urbanización con la delimitación de dos ámbitos de gestión asistématicos con cargo a la nueva área de desarrollo) y que delimita un nuevo espacio libre. Todas las alineaciones se consideran principales, excepto las traseras de las piezas Cod. 0901_43 y 0901_44 que dan frente al nuevo espacio libre.



Figura 8: Esquema de ordenación del ámbito 0901_12

Así resulta la pieza lucrativa residencial 0901_31, al norte del nuevo viario, que se destina al uso principal de unifamiliar agrupada (chalet) (2) con parcelación vinculante, un número máximo de unidades de 10, porcentaje máximo de ocupación del 25%, una separación mínima entre edificios de 6 m, 5 m de separación mínima al lindero frontal y 3 m de separación mínima a los linderos lateral y posterior. La capacidad estimada es de 10 viviendas. Las piezas restantes se destinan a espacio libre (3), con una superficie total de 1.175 m²s.



Figura 9: Ordenación del ámbito de gestión 0901_12



1.3.8. Ámbito de gestión sistemática 0901_7: Camino del Chopo

Este ámbito, situado en la zona noroeste del AUH, comprende los terrenos interiores entre el Camino del Chopo al suroeste y la Calle del Roble al noreste, formando un polígono de 7.445 m²s. Al ser terrenos interiores sin frente a viario se delimitan como un ámbito de gestión sistemática en suelo urbano no consolidado, abarcando siete parcelas privadas.



Figura 10: Esquema de ordenación del ámbito 0901_7

La problemática fundamental de este ámbito radica en la necesidad de consolidar la trama existente y en dar frente urbano a las parcelas interiores, rematando la trama por el norte del AUH en el encuentro con el suelo rústico. La ordenación planteada tiene como objetivo resolver la problemática señalada asignando suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite la viabilidad del ámbito. Las condiciones urbanísticas de los terrenos y su entorno hacen obligado destinarlos, al menos parcialmente, a la construcción de viviendas unifamiliares.

La ordenación establecida se basa en prolongar los viarios existentes (Calles Arce y Ébano), uniéndolos transversalmente mediante un nuevo viario (1) que enlaza con la trama existente, por el suroeste con el Camino El Chopo y por el noreste con la Calle El Roble (mediante la previa obtención y urbanización, con la delimitación de un ámbito de gestión asistemática, con cargo a la nueva área de desarrollo). Todas las alineaciones se consideran principales, excepto las que lindan con el nuevo espacio libre de las piezas Cod. 0901_5, 0901_28 y 0901_33. Resultan las cinco piezas lucrativas residenciales siguientes:

- a) La 0901_27, al suroeste del nuevo viario transversal, se destina al uso de vivienda unifamiliar (chalet). Se fija una longitud mínima del lindero frontal de 15 m., un porcentaje máximo de ocupación del 35%, 3 m de separación mínima a los linderos frontal y posterior y 2 m al lateral, se permite el adosado lateral y la capacidad estimada es de 1 vivienda.
- b) La 0901_28, al suroeste del nuevo viario transversal, se destina también al uso principal de vivienda unifamiliar, todas las determinaciones son iguales a las citadas en el apartado a. Con estas condiciones, la capacidad estimada es de 1 vivienda.



- c) La 0901_29, al noreste del nuevo viario transversal, se destina al uso de vivienda unifamiliar (chalet). Se fija una longitud mínima del lindero frontal de 15 m., un porcentaje máximo de ocupación del 35%, 3 m de separación mínima a los linderos frontal, posterior y lateral y la posibilidad de adosarse lateralmente. La capacidad estimada es de 7 viviendas, aunque se mantiene una existente.
- d) La 0901_33, al sur del nuevo espacio libre, en la prolongación de la Calle Ébano, se destina al uso principal de vivienda unifamiliar (chalet). Todas las determinaciones son iguales a las citadas en el apartado c). La capacidad estimada es de 1 vivienda.
- e) La 0901_32, al noreste de la Calle Ébano, se destina al uso principal de vivienda unifamiliar (chalet). Todas las determinaciones son iguales a las del apartado c). La capacidad estimada es de 3 viviendas.

La pieza restante se destina a espacio libre con una superficie de 1.122 m²s.



Figura 11: Ordenación del ámbito de gestión 0901_7

1.3.9. Ámbito de gestión sistemática 0901_39: Camino Enebro

Este ámbito situado en la zona norte del AUH comprende los terrenos interiores entre el Camino del Pino al este y la Calle del Roble al suroeste, formando un polígono de 9.566 m²s. La problemática se basa en su edificación dispersa. La colmatación edificatoria sin la previsión de nuevos viarios interiores genera la necesidad de conformar una trama urbana que resuelva los encuentros con lo existente y el límite con el suelo rústico.

La ordenación establecida se basa en la prolongación de los viarios existentes (1), Camino Enebro y un viario sin nombre y conectarlos con una nueva vía transversal intentando hacer una trama lo más reticular posible y completando la trama por el norte.

Resultan las tres piezas lucrativas residenciales que se describen a continuación (2):



Figura 12: Esquema de ordenación del ámbito 0901_39

- a) La 0901_13, al sureste del nuevo viario transversal en la intersección con el Camino Enebro, se destina al uso principal de vivienda unifamiliar (chalet). Se fija una longitud mínima del lindero frontal de 15 m, un porcentaje máximo de ocupación del 50%, 3 m de separación mínima a los linderos frontal, lateral y posterior, con la posibilidad de adosarse lateralmente. La capacidad estimada es de 7 viviendas.
- b) La 0901_14, al noreste de la prolongación del Camino Enebro, se destina al uso principal de vivienda unifamiliar (chalet). Todas las determinaciones son iguales a las citadas en el apartado anterior. La capacidad estimada es de 4 viviendas.
- c) La 0901_11, en el extremo noreste de la gestión, se destina al uso principal de vivienda unifamiliar (chalet). Todas las determinaciones son iguales a las citadas en el primer apartado. Con estas condiciones la capacidad estimada es de 5 viviendas.

La Pieza restante, Cod. 0901_39 (3), se destina a espacio libre público con una superficie de 2.324 m²s.



Figura 13: Ordenación del ámbito de gestión. 0901_39



2. AUH-0902: ACHAMÁN JARDINA

2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Achamán-Jardina, está situada en el núcleo de Las Mercedes y queda delimitada de la siguiente manera:

- a) Al norte, sur y este, con suelo categorizado como rústico de protección agraria.
- b) Al oeste con el AUH-0906: Camino El Rayo y el AUH-0907: Fuente las Negras.



Figura 14: Delimitación del AUH

Esta AUH, cuyo uso principal es el residencial unifamiliar, se caracteriza por presentar una estructura de trama urbana que se ha desarrollado a partir de viarios perpendiculares a la calle principal Achamán Jardina, prolongación del Camino de la Rúa.

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Entre los principales problemas urbanísticos de esta AUH se detecta:

- a) Deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) tanto en viarios principales como en secundarios.
- b) Déficit de espacios libres.
- c) Carencia de trama urbana en el interior del AUH.

Los objetivos fundamentales de ordenación que se plantean son:

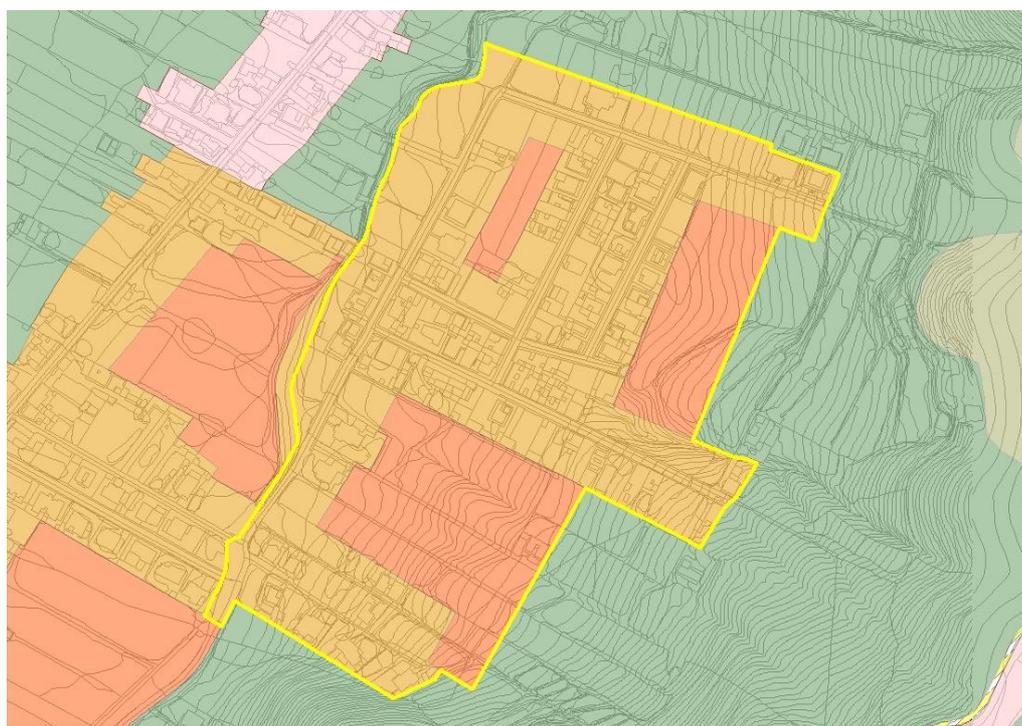
- a) Programar actuaciones de mejora de la trama viaria con el objetivo de aumentar su sección y mejorar sus servicios.

- b) Completar la trama urbana mediante tres gestiones sistemáticas en suelo vacante categorizado como suelo urbano no consolidado.
- c) Resolver la ordenación del suelo vacante existente completando la urbanización del área y la creación de los espacios libres y equipamiento con el fin de garantizar una funcionalidad suficiente al contar con todos los servicios precisos.

2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

2.3.1. Ordenación Estructural

Se categoriza el suelo de esta AUH como suelo urbano consolidado, salvo las tres bolsas de suelo vacante existentes que se categorizan como suelo urbano no consolidado.



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

Figura 15: Clasificación del suelo

El único viario que estructura el área es la Calle Achamán Jardina, viario urbano principal de nivel 2, que parte del Camino de la Rúa y da acceso al AUH donde finaliza.

A partir de la Calle Achamán Jardina organizan la trama dos “anillos”, uno al norte de la Calle Paiva y el otro al sur, ambos viarios urbanos secundarios. El anillo situado al norte está formado por las calles Achinech, Aythami y la calle de nuevo trazado al este que une las dos calles anteriores. El anillo situado al sur está compuesto por la Calle de los Huaracheros y el nuevo viario situado al norte y al este.

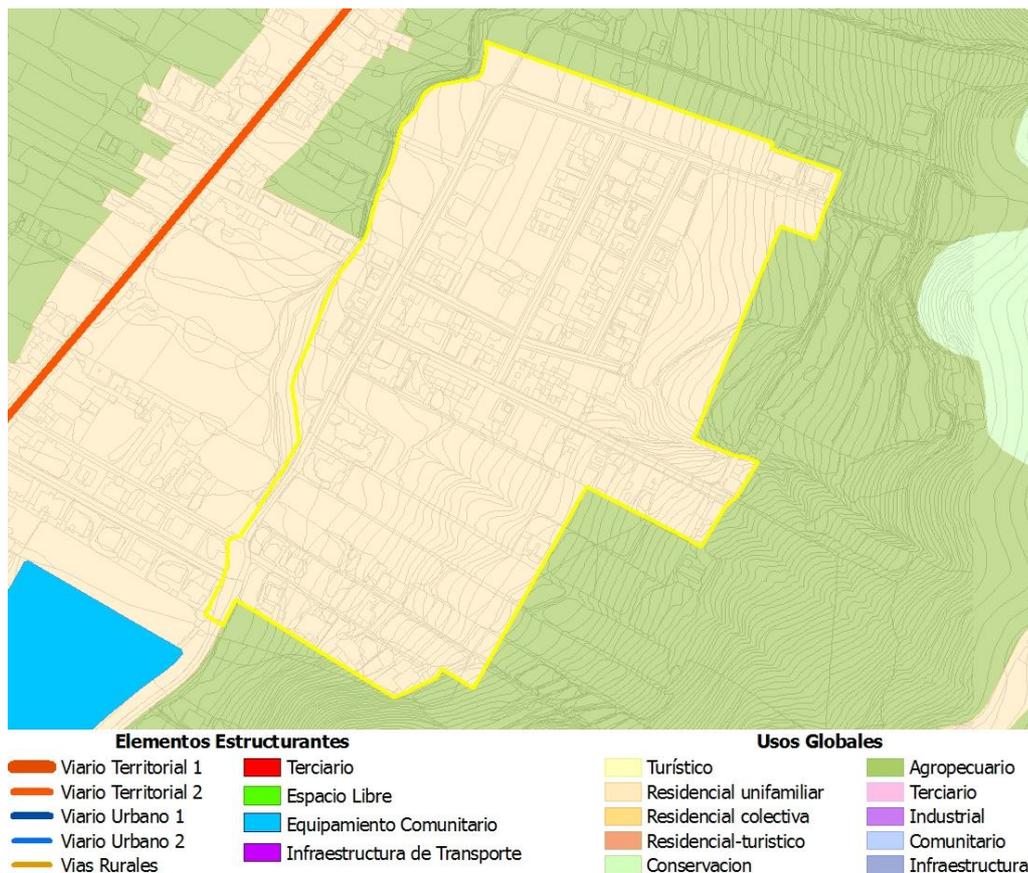


Figura 16: Esquema de viario estructurante

2.3.2. Trama urbana

Esta AUH se caracteriza por tener una estructura en anillos desarrollada a partir de viarios perpendiculares a la Calle Achamán Jardina, continuación del Camino La Rúa. La mayoría son viarios urbanos locales que presentan en algunos casos deficiencias en sus niveles de urbanización y en la dimensión de la sección transversal.

Estos anillos conforman en su interior agrupaciones de manzanas, denominadas macromanizas en el presente Plan, y son los encargados de organizar los tráficos motorizados principales dentro de la trama urbana del AUH. Dentro de las “macromanizas” se ubican los viarios locales de coexistencia, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivador de los tráficos de paso de velocidades altas, obligando al uso del viario secundario.

Las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes, con las siguientes rectificaciones de la trama urbana:

- Se plantean algunas rectificaciones no programadas a lo largo de la Calle Achamán Jardina que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Se producen afecciones en los frentes delanteros de las propiedades con el fin de ampliar los viarios existentes y mejorar sus servicios (Cod_Ges_0902_11 y 0902_12) y se resuelven mediante gestión asistemática A1.
- Las rectificaciones programadas que tienen por objeto la actuación pública directa con expropiación para la obtención de suelo cuando procede, se resuelven con gestión asistemática A2. Se producen afecciones en las piezas situadas al sur de la Calle

Achamán Jardina, en los frentes de las parcelas, para realizar obras de mejora del viario (Cod_Ges_ 0902_11 y 0902_12).

- c) Los nuevos tramos viarios que se disponen sobre suelos urbanos consolidados para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente se resuelven con gestión asistemática A5 y son los siguientes:
 - c1. Urbanización de dos tramos viarios (0902_4 y 0902_5) que conectan el ámbito de gestión sistemática (0902_3) con la Calle Achamán Jardina.
 - c2. Urbanización del tramo viario (0902_9) que conecta el ámbito de gestión sistemática (0902_1) al oeste de la Calle Achinech.
 - c3. Urbanización del tramo viario (0902_7) que conecta el ámbito de gestión sistemática (0902_6) al este de Calle Achinech.
 - c4. Urbanización del tramo viario (0902_13) que conecta el ámbito de gestión sistemática (0902_6) al este de Calle Aythami.

Al sur del AUH existen dos viarios públicos sin salida, Calle Trío Ucanca y Calle de los Huaracheros transversales a la Calle Achamán Jardina, que se disponen sobre suelos urbanos consolidados. Se delimitan dos ámbitos de gestión A6 (0902_2 y 0902_10) para ampliar la sección, completar su urbanización y permitir la conexión con la gestión sistemática (Cod_Ges_ 0902_6). Al este de la Calle Achinech se delimita otro ámbito de esta modalidad para dar continuidad a la sección de dicho viario y urbanizarlo (Cod_Ges_ 0902_8).

Las rectificaciones programadas de la trama urbana que se resolverán dentro de gestiones sistemáticas son las siguientes:

- e) Las que se resuelven dentro de un ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_ 0902_3). Para resolver este ámbito de gestión se plantea el trazado de dos viarios transversales a la Calle Achamán Jardina, ambos conectados en su otro extremo por un tercer viario.
- f) La que se resuelve dentro de un ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_ 0902_1). Se propone la continuación de un tramo de viario existente, generando una nueva Calle que conecta Achinech y Aythami.
- g) Las que se resuelven dentro de un ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_ 0902_6). En este ámbito se crea un viario perpendicular a la Calle Achinech que conecta con la prolongación al este de la Calle Aythami.

La ordenación del viario se realizara mediante los siguientes criterios:

- a) Para la Calle Achamán Jardina, viario urbano principal, en el tramo comprendido entre las Calles Aythami y la Calle de los Huaracheros se propone una sección tipo S.02, con una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus laterales sin posibilidad de incluir aparcamientos. Para evitar mayores afecciones se dispone una banda lateral inferior a 1 metro en el lado oeste, entre las calles Aythami y Paiva, que no está concebida como itinerario peatonal sino como banda de defensa del peatón. Por otro lado, la acera en el lado este es de 1,8 metros de anchura, mínimo libre fijado por la legislación vigente que impide la colocación de otros elementos como alcorques. El tramo restante se ordena con una sección tipo S.03 como el resto de viarios urbano secundarios.
- b) Para los viarios urbanos secundarios se propone de una sección tipo S.03 con una calzada unidireccional, aceras en sus laterales y aparcamiento en línea cuando el an-

cho disponible lo permite (en la planta de ordenación es posible visualizar una propuesta aproximada del resultado).

- c) El viario local se ordena mediante una sección tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten altas velocidades mejorando la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal del AUH es el residencial con predominio de viviendas unifamiliares. Se incluyen también varias piezas de espacios libres repartidas entre los ámbitos de gestión sistemática. 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.

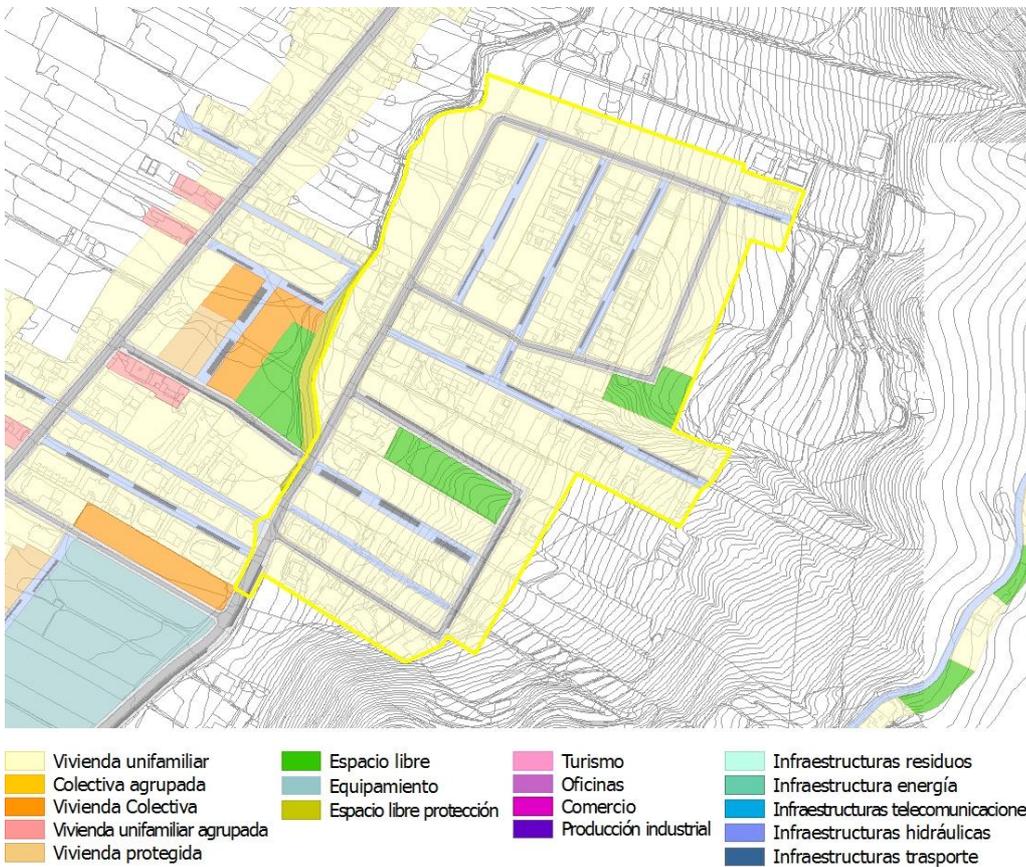


Figura 17: Ordenación pormenorizada

2.3.4. Condiciones de la edificación

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

- a) En las piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada Cod_0902_1, 0902_2, 0902_3, 0902_6, 0902_7, 0902_8, 0902_9, 0902_10, 0902_11, 0902_16, 0902_17, 0902_20 y 0902_21 las condiciones de parcelación se regulan mediante la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 15 metros en ambos casos. Para las condiciones de disposición de la edificación se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3 m respectivamente, se permite el paredado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 50% en todos los ca-

sos y la altura máxima es de 2 plantas. La pieza (Cod_0902_24) se ordena con las mismas determinaciones citadas salvo el fondo máximo edificable que es de 25 m.

- b) En las piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar adosada, Cod_0902_12 y 0902_19, las condiciones de parcelación se regulan mediante la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 12 m en ambos casos. Para las condiciones de disposición de la edificación se establece:
 - b1. En la pieza 0902_19 se regula la separación mínima a lindero lateral con valor de 0 m, estableciendo una línea de disposición obligatoria gráfica y la fijación de la altura máxima en número de 2 plantas con uso producto inmobiliario casa.
 - b2. La pieza 0902_12 se diferencia de la anterior regulándose la separación mínima a lindero posterior gráfica, la separación mínima a lindero frontal en 3 m y la separación mínima a lindero lateral 0 con uso producto inmobiliario adosado.

La regulación de las condiciones edificatorias de las piezas residenciales incluidas en los ámbitos de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_ 0902_1, 0902_3, 0902_6), se detallan en el apartado 2.3.6.

La fijación de los valores sustantivos de estas determinaciones para cada una de las piezas existentes se establece a partir de las condiciones edificatorias consolidadas en el área.

2.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística requieren la delimitación de diferentes ámbitos de gestión. Unos serán resueltos mediante procedimientos de gestión asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y otros a través de los procedimientos de gestión sistemáticos (en suelos urbanos no consolidados) detallados en el apartado 3.6. Las actuaciones resueltas mediante gestión asistemática son las siguientes:

- a) Las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias que no implican afecciones inmediatas se resuelven mediante gestión asistemática A1 (apartado 3.2.).
- b) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A5, se delimitan para la obtención y ejecución de nuevos viarios en suelos urbanos consolidados necesarios para conectar el ámbito de gestión sistemática con la trama urbana existente:
 - b1. Cod_Ges_0902_4: Se delimita para obtener y ejecutar el tramo viario situado al sur de la Calle Achamán Jardina que conecta el ámbito de gestión sistemática (0902_3) con dicha calle.
 - b2. Cod_Ges_ 0902_5: Para obtener y ejecutar el tramo viario al norte de la Calle Achamán Jardina que la conecta con el ámbito de gestión sistemática (0902_3).
 - b3. Cod_Ges_ 0902_7: Para obtener y ejecutar el tramo viario al este de la Calle Achinech que la conecta con el ámbito de gestión sistemática (0902_6).
 - b4. Cod_Ges_ 0902_9: Para obtener y ejecutar el tramo viario al oeste de la Calle Achinech que la conecta con el ámbito de gestión sistemática (0902_1).
 - b5. Cod_Ges_ 0902_13: Para obtener y ejecutar el tramo viario al este de la Calle Aythami que la conecta con el ámbito de gestión sistemática (0902_6).
- d) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A6, en los que se delimitan grupos de parcelas junto con sus viarios de acceso con la finalidad de que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios para que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano



consolidado, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Los ámbitos de esta modalidad A6 que se delimitan en el AUH, son los siguientes:

- d1. Cod_Ges_ 0902_2, la Calle Trío Ucanca, vía sin salida, muy estrecha y sin condiciones de giro. Se propone el enlace con el viario nuevo de la gestión sistemática (0902_3). El objeto es obtener y urbanizar adecuadamente este viario al que dan frente varias viviendas.
- d2. Cod_Ges_ 0902_10, la Calle de los Huaracheros, vía sin salida y estrecha. Se propone el enlace con el viario nuevo de la gestión sistemática (0902_3). El objeto es obtener y urbanizar adecuadamente este viario.
- d3. Cod_Ges_ 0902_8: para completar la urbanización del último tramo de la Calle Achinech.

Los tres ámbitos de gestión sistemática (S2) delimitados sobre suelo urbano no consolidado, se describen y justifican en los apartados 3.6, 3.7 y 3.8.

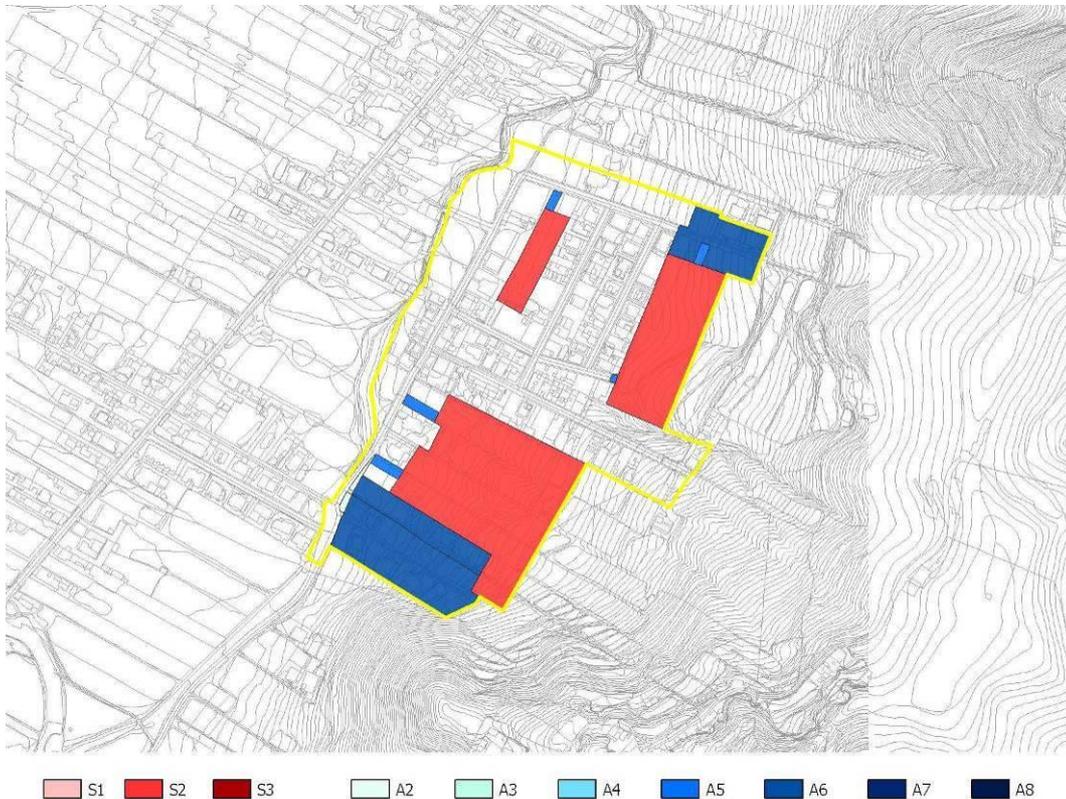


Figura 18: Ámbitos de gestión

2.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0902_3: Calle Achamán Jardina:

Este ámbito, con una superficie de 17.066,79 m²s, se localiza al sur del AUH en la bolsa de suelo vacante situada al este de la Calle Achamán-Jardina, lindando con suelo rústico de protección agraria. Dada la ausencia de urbanización estos terrenos se clasifican como suelo urbano no consolidado a gestionar a través de una Unidad de Actuación.

En cuanto a la problemática urbanística, la ausencia de un viario interior imposibilita la ocupación urbana adecuada de estos terrenos. El principal objetivo de ordenación consiste en resolver esta situación mediante el planteamiento de un viario interior y la asignación de aprovechamiento lucrativo suficiente, posibilitando así la viabilidad de este ámbito. Las condiciones urbanísticas, tanto de estos terrenos como de su entorno, los hacen viables para destinarlos exclusivamente a vivienda unifamiliar aislada. En cuanto al espacio libre, se reserva una amplia franja de suelo en el límite del ámbito de gestión. Así mismo se plantea una pieza dedicada a equipamiento.

Se establece la ordenación del ámbito en torno tres nuevas vías de 10 m de ancho, un solo sentido y aparcamiento en un lateral. Dos de ellas parten de la Calle Achamán-Jardina y en su otro extremo están conectadas perpendicularmente por el tercer viario que a su vez conecta con las Calles Trío Ucanca y Los Huaracheros. Todas las alineaciones establecidas serán viarias y principales dando acceso a las piezas lucrativas y al espacio libre.



Figura 19: Esquema de ordenación del ámbito 0902_3

Las condiciones de ordenación de las cuatro piezas lucrativas residenciales (2) se han establecido con la premisa principal de armonizar con su entorno. Las determinaciones de estas piezas y las del espacio libre son las siguientes:

- a) En las piezas 0902_4, 0902_5 y 0902_23, cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada, las condiciones de parcelación se regulan con la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible de 15 m en ambos casos. Para la disposición de la edificación se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3 m respectivamente, se permite el paredado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 35% en todos los casos y se fija la altura máxima en número de 2 plantas.
- b) La pieza 0902_22 (3), con una superficie de 2.537,78 m²s, constituye el espacio libre público ubicado al este del ámbito de gestión.



Figura 20: Ordenación del ámbito de gestión 0902_3

2.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0902_1: Calle Aythami.

Este ámbito, situado en el extremo norte del AUH, comprende los terrenos interiores entre las calles Achamán Jardina, Chincanayros, Aythami y Achinech que forman un polígono de 2.450 m²s. Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización y los requerimientos urbanísticos se gestionará a través de una Unidad de Actuación en suelo urbano no consolidado.

La problemática fundamental del ámbito radica en la ausencia de viario interior que permita no sólo la ocupación urbana del mismo sino continuar un viario existente consolidando la trama urbana. La ordenación tiene como objetivo resolver esta problemática asignando suficiente aprovechamiento lucrativo para posibilitar la viabilidad de este ámbito.

Atendiendo a las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno se destina a la construcción de viviendas unifamiliares aisladas. La ordenación se basa en un viario nortesur (1) de 8 m de ancho, de un sentido y con aparcamiento en un lateral que es la prolongación de un tramo perpendicular a la Calle Aythami que llega hasta la Calle Achinech. Todas las alineaciones se consideran principales.

Resulta una pieza lucrativa residencial en la que las condiciones de ordenación, establecidas buscando la armonización con el entorno, son las que se describen a continuación:

- a) Para la pieza 0902_18 (2), situada al este del nuevo viario cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada, las condiciones de parcelación se regulan mediante la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 15 m en ambos casos. Para las condiciones de disposición de la edificación se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3 m respectivamente, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 35% en todos los casos y se fija la altura máxima en número de 2 plantas.

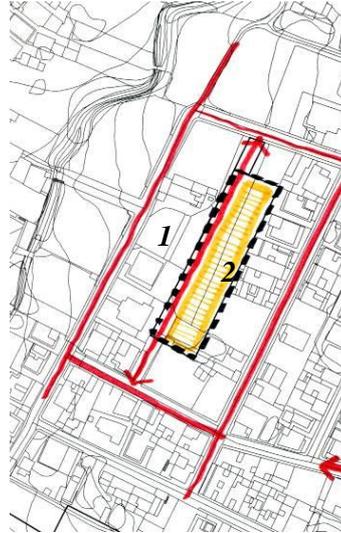


Figura 21: Esquema de ordenación del ámbito 0902_1



Figura 22: Ordenación del ámbito de gestión 0902_1

2.3.8. Ámbito de gestión sistemática 0902_6: Calle Achinech.

Este ámbito, en el extremo noreste del AUH, comprende terrenos situados entre suelos urbanos consolidados y rústicos y forma un polígono de 8.845 m²s entre las calles Aythami y Achinech. Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización y los requerimientos urbanísticos se delimita como una Unidad de Actuación en suelo urbano no consolidado.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de un viario interior que permita no sólo su ocupación urbana sino que estos terrenos cumplan el papel de articulación de la trama urbana. La ordenación que se plantea tiene como objetivo resolver la problemática señalada y para ello asignarle suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite



la viabilidad de este ámbito. Las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno obligan a destinarlos a la construcción de viviendas unifamiliares aisladas.

La ordenación establecida se basa en un viario norte-sur de 8 metros de ancho (1), de un sentido y con aparcamiento en un lateral, que parte perpendicular a la Calle Archinech y conecta al sur con un tramo de viario nuevo que es la prolongación de la Calle Aythami. Todas las alineaciones establecidas serán viarias y principales, dando acceso a las piezas lucrativas y al espacio libre.

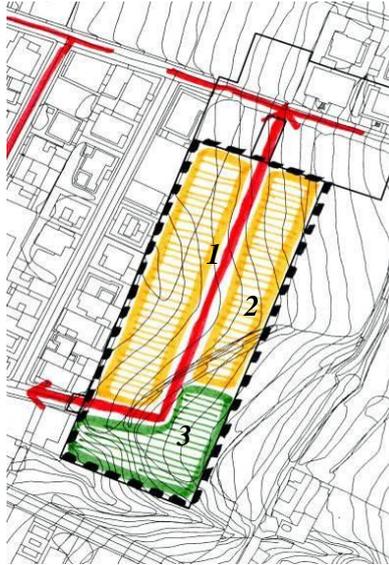


Figura 23: Esquema de ordenación del ámbito 0902_6

Las condiciones de ordenación de las dos piezas lucrativas residenciales (2) se han establecido con la premisa principal de armonizar con su entorno. Las determinaciones de estas piezas y las del espacio libre (3) son las siguientes:

- a) En las piezas 0902_13 y 0902_14, cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada, las condiciones de parcelación se regulan con la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible de 15 m en ambos casos. Como condiciones de disposición de la edificación se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3 m respectivamente, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 35% en todos los casos y se fija la altura máxima en número de 2 plantas.
- b) La pieza 0902_15, con una superficie de 1.807,461 m²s, constituye el espacio libre público ubicado al sur del ámbito de gestión.



Figura 24: Ordenación del ámbito de gestión 0902_6

3. AUH-0903: LAS CANTERAS

3.1. Delimitación y descripción general

Esta AUH situada en el núcleo de Las Mercedes tiene los siguientes límites:

- Al norte, el término municipal de Tegueste y suelo rústico de protección agraria.
- Al sur, suelo rústico de protección agraria y suelo urbano consolidado.
- Al este, suelo rústico de protección agraria y suelo rústico de protección natural.
- Al oeste, suelo rústico de protección agraria.

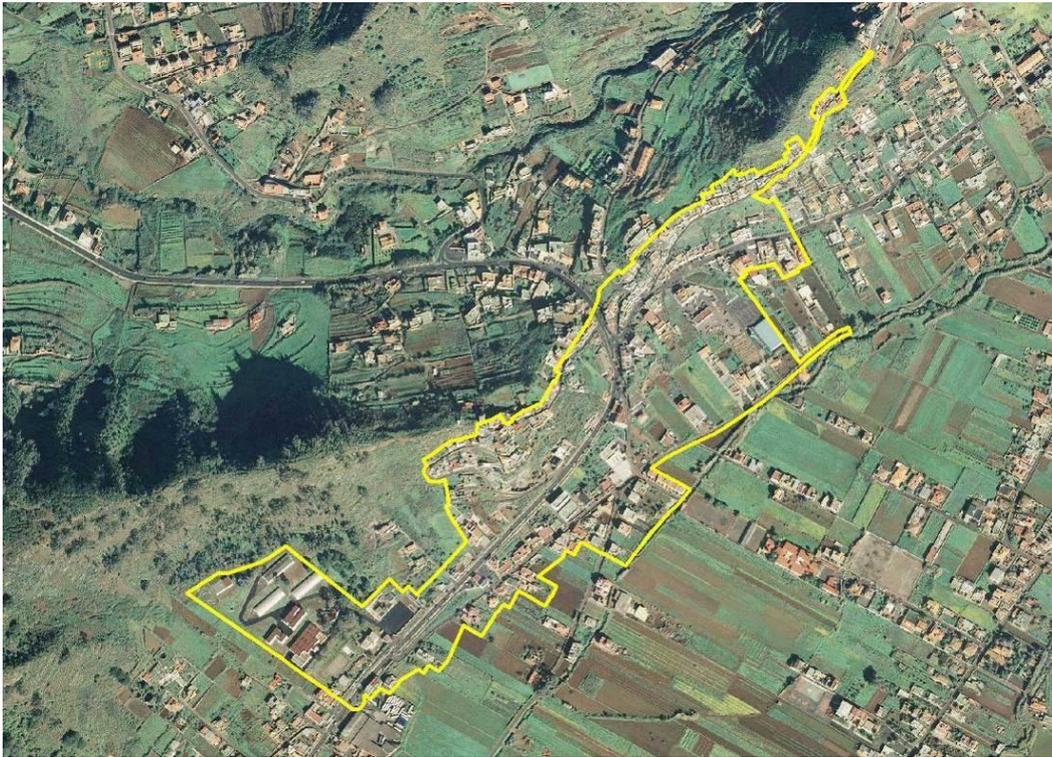


Figura 25: Delimitación del AUH

El AUH Las Canteras es un área esencialmente residencial y comprende un conjunto de edificaciones dispuestas de forma dispersa en el territorio a lo largo de la unión de los viarios que estructuran el asentamiento. La Carretera TF-13 de Tejina-La Laguna y su enlace con la TF-12, Camino de las Mercedes, forman los ejes principales de esta área. Los dos viarios junto con el Camino Viejo Las Mercedes organizan y dan conexión al AUH.

La zona más consolidada coincide con los terrenos que alcanzan mayor pendiente donde se localizan los viarios de los caminos Zapata, Cañada de Arriba y La Victoria. A medida que la topografía es más llana la edificación se sitúa más diseminada. Predomina la combinación de zonas residenciales de baja densidad y a borde de viario las zonas de cultivos en las traseras edificadas.



El uso mayoritario del AUH es el residencial unifamiliar. Generalmente el tejido edificatorio está poco delimitado y mantiene una disposición lineal a lo largo del viario. La Carretera TF-13 Tegueste-La Laguna atraviesa el AUH y la divide en dos asentamientos rurales, Camino Viejo-Zapata y La Victoria. Ambos muestran una falta de espacios libres y dotaciones considerable, incumpliendo con los requisitos mínimos exigidos por las Directrices.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema del AUH se basa en la disposición y el estado actual de los viarios, careciendo de trama en todo el ámbito. Muchos de estos viarios surgen como servidumbres de paso que poco a poco se han ido consolidando como viarios públicos pero que no gozan de encintado de aceras, alumbrado e incluso, en algún caso, asfaltado.

La disposición irregular de las edificaciones como consecuencia del crecimiento desordenado y espontáneo hace que se encuentren anchos variables y que se mezcle el tráfico peatonal con el rodado por carecer de continuidad en las aceras. Se detectan viviendas unifamiliares interiores accesibles únicamente desde serventías privadas por el Camino Viejo Las Mercedes.

El poco ancho de los viarios de acceso a los lugares con mayor pendiente hace que la circulación sea dificultosa, observándose una falta considerable de aparcamientos y teniendo problemas de maniobrabilidad en muchas ocasiones por considerarse la vía de doble sentido. El Camino de La Victoria y la Calle Trasera El Cine no tienen salida y son ejemplo de la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos y dimensionales.

El objetivo de la ordenación respecto al viario es propiciar desde el Plan unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad del viario. Se intenta proporcionar secciones constantes en todos los tramos o, por lo menos, de unas secciones mínimas que den mejor funcionalidad al mismo, lo que deriva en rectificaciones de alineaciones viarias en la medida de lo posible. Actualmente ambos asentamientos rurales carecen de suficientes espacios libres y dotaciones, por lo que no cumplen con los requisitos mínimos exigidos por las Directrices.

Respecto a la parcelación se determinan parámetros que garanticen una correcta segregación, asegurando parcelas con proporciones adecuadas para motivar edificaciones de mejor tipología. El objetivo es generar un aspecto homogéneo en el AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas.

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

3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

3.3.1. Ordenación Estructural

Esta Área urbanística Homogénea se categoriza en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural. En el PGO-2004 estaba categorizada como un solo asentamiento rural. Esta discrepancia responde al reconocimiento del funcionamiento de cada uno de los asentamientos de manera independiente.

El borde también cambia después de examinar las edificaciones existentes e incluir los suelos destinados a espacios libres en parcelas vacantes dentro del asentamiento. Existe un equipamiento militar en el borde suroeste del AUH calificado como Sistema General de Equipamiento Comunitario Institucional, denominado Pabellones Militares Las Mercedes, identificado con el código de pieza 0903_17.

Asimismo, se identifica también como elemento estructurante el Sistema General de Equipamiento Comunitario Deportivo el Terrero Insular de Lucha, ubicado entre la Carretera de Las Mercedes y el Camino Viejo, con el código de Pieza 0903_4.

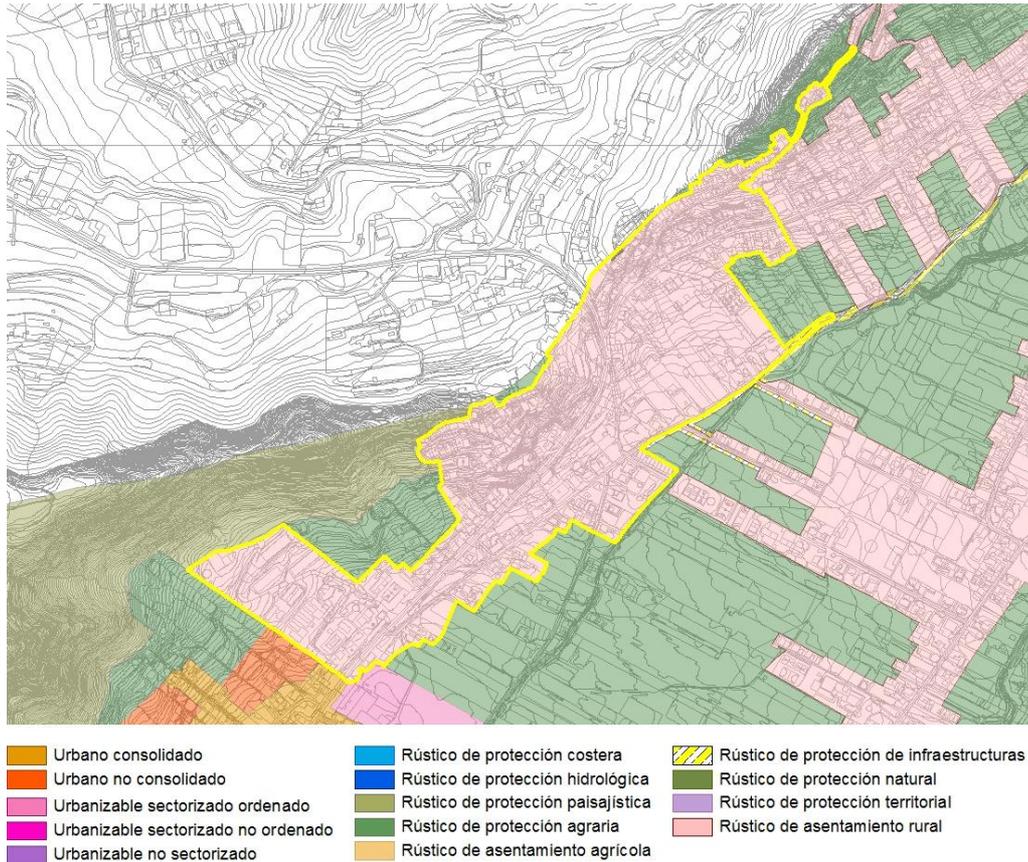


Figura 26: Clasificación del suelo

La configuración de la trama urbana viene dada por los siguientes viarios:

- La Carretera Punta Hidalgo TF-13, viario territorial de nivel 1 que conecta el Municipio de La Laguna con Tegueste.
- El Camino de las Mercedes TF-12, viario territorial de nivel 1 que une La Laguna con el término municipal de Santa Cruz pasando por el Parque Rural de Anaga.
- El Camino La Triciada y el Camino Viejo de las Mercedes, viarios municipales no urbanos, dan acceso a los suelos rústicos delimitados por la presente AUH, las vecinas Camino El Rayo y Fuente las Negras.

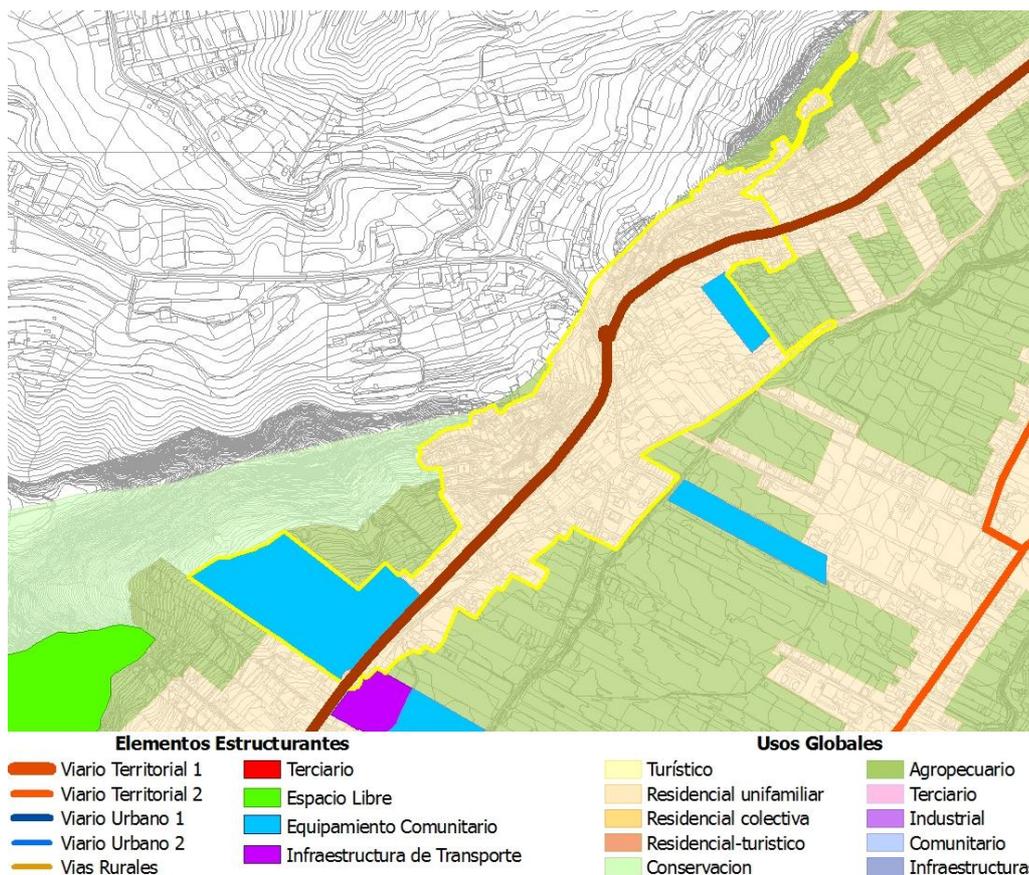


Figura 27: Elementos estructurantes

3.3.2. Trama urbana

Los viarios más relevantes son la Carretera Tejina-La Laguna, que conecta los núcleos que llevan su nombre y a su vez atraviesa el AUH dirección suroeste-norte y el Camino de las Mercedes (TF-12), que se enlaza a la TF-13 y continua dirección noreste.

El tramo de la Carretera Punta Hidalgo dentro del AUH (viarío territorial de nivel 1) tiene una longitud de unos 730 m y una pendiente ascendente hacia el noreste del 6,4% aproximadamente, con una sección variante entre los 12 y los 15 m. El viario se ordena con una sección S.M.03, con una calzada de doble sentido de circulación, una banda de aparcamientos en un lateral y aceras en sus extremos. Se dispone además un carril bici en una de las aceras continuando con el trazado que discurre desde la Avenida República Argentina.

Se ha intentado no crear afecciones en la medida de lo posible pero existen puntos donde es inevitable, por lo que se crean ámbitos de obtención del suelo en los que se han afectado a edificaciones existentes.

El tramo viario de la carretera Camino de las Mercedes, viario territorial de nivel 1, tiene una longitud aproximada de 310 m en su contacto con el AUH. La sección actual del viario se considera insuficiente dada la relevancia del mismo. Se ordena con una sección tipo S.M.03, con calzada de doble sentido, aparcamiento en línea en ambos lados y aceras en sus laterales. La edificación, en determinados casos, está a borde de Carretera, por lo que se producen estrechamientos en ciertos puntos.

En este Plan se propone, igual que en el PGO-2004, la ampliación de la sección viaria. Se intenta no afectar en lo posible resolviéndose con afecciones no programadas o por obtención de suelo a través del ámbito de gestión asistemático A2. En algunas piezas concretas que cuentan con preexistencias edificatorias y donde las separaciones mínimas a lindero frontal por aplicación del Reglamento de Carreteras, dejan inedificable la pieza residencial, y atendiendo al carácter de travesía urbana de esta vía se establecen separaciones mínimas a lindero frontal como límite de la edificación, inferiores a las dictadas por el Reglamento de Carreteras.

El Camino Viejo de las Mercedes, viario municipal no urbano, tiene en su contacto con el AUH una longitud de 800 m aproximadamente y una sección variante entre los 5 y los 7 m con una pendiente ascendente del 2% de suroeste a noreste. Este viario, a pesar de no tener un carácter estructurante a nivel municipal, tiene especial importancia dentro del asentamiento La Victoria ya que es eje organizador del mismo. Se ordena con una sección del tipo L.06 donde coexiste el tráfico rodado y peatonal. El diseño garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

El Camino de la Triciada, viario municipal no urbano, es el encargado de dar acceso a todas las suertes agrícolas de esta zona. Se ordena mediante una sección N.U.02, con una calzada de doble sentido de circulación, apartaderos cuando el ancho de la calzada lo permite y aceras en contacto con las edificaciones. Cuando limita con piezas edificables se dispone una acera, en el resto el peatón comparte plataforma con el tráfico motorizado.

Los viarios urbanos secundarios, Camino Viejo (tramo comprendido entre la Carretera La Punta del Hidalgo y el Camino de la Triciada) y la Calle del Tarajal se ordenan con una sección tipo S.03, con un único sentido de circulación y sin aparcamiento.

El viario local 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.

Por norma general, la disposición viaria del lugar es lineal con manzanas alargadas que carecen de viarios transversales para formar un tejido útil. Se plantean nuevos espacios libres ordenados de forma que aparte de usarse para su función natural, sirvan para conectar peatonalmente zonas que están separadas entre sí con una gran diferencia de cota.

En la mayoría de los casos las alineaciones viarias que limitan con las piezas se consideran principales, salvo en algunos casos. En el Camino de la Victoria se plantea que uno de los lados del camino sea con alineación secundaria para controlar el perfil edificatorio. Se estima necesario ordenar los viarios que dan al Camino de las Mercedes con alineación secundaria valorando la posibilidad de alineación principal hacia esta misma vía.

Se plantea la reurbanización de los caminos Zapata, Cañada de Arriba y las calles La Victoria y Trasera del Cine. En los demás casos se considera necesaria la disposición de calzadas o elementos que separen el flujo de vehículos y peatones.

Las alineaciones se definen en los tramos viarios respetando las edificaciones existentes, no obstante existen tramos que aunque se ha pretendido no afectar, la escasa dimensión de sus secciones hace imposible no perjudicar a las parcelas vacantes. Aún así, las rectificaciones que se establecen en estas parcelas vacantes son siempre no programadas por lo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

En esta AUH se define las siguientes piezas con carácter estructurante:

- a) Los pabellones Militares de Las Mercedes (pieza 0903_17) dando frente al Camino de las Mercedes, al sur del AUH, en el límite con El Pino (correspondiente a un Sistema General Comunitario Institucional).
- b) El Terrero Insular de Lucha (pieza 0903_4) en el Camino de las Mercedes (correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo).

3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En esta AUH el uso mayoritario es el de residencial unifamiliar y se corresponde con la mayoría de piezas del AUH.

Además se califican varias piezas con uso de espacio libre (0903_11, 0903_15, 0903_31, 0903_32, 0903_34, 0903_38, 0903_39, 0903_40, 0903_44 y 0903_46) y una única pieza con uso de espacio libre de protección (0903_13).

Se califican dos piezas con uso dotacional (0903_4 y 0903_7) donde actualmente existe un terrero de lucha conocido como el Terrero Las Canteras y un antiguo cine.

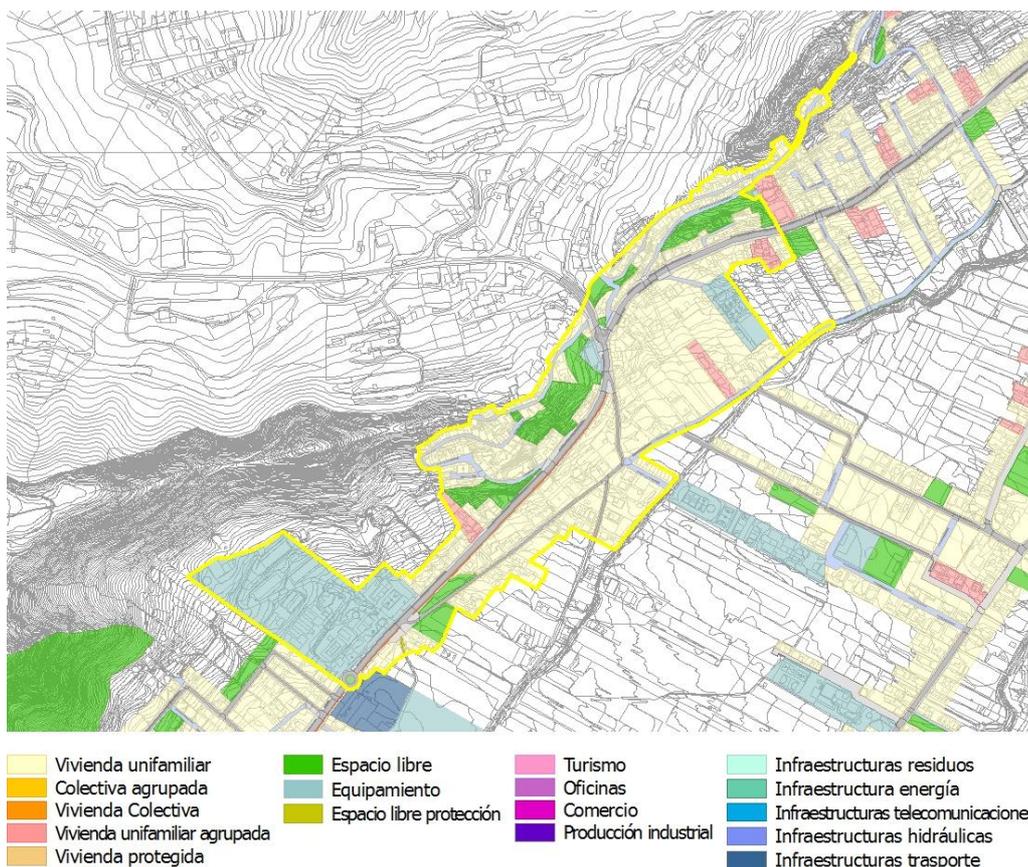


Figura 28: Ordenación pormenorizada

3.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación del AUH se han establecido dos tipos de piezas para regular el uso residencial, piezas con uso de espacio libre y espacio libre de protección y equipamientos o dotaciones.

- a) Las piezas con uso residencial unifamiliar agrupado se establecen con el fin de reconocer grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado un viario de uso comunitario a través del cual se accede a cada una de las parcelas. Así, en las piezas 0903_9, 0903_18 y 0903_22 se establece la parcelación vinculante con el objetivo de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación del viario que se tiene de acceso a las viviendas. Se implanta el parámetro de número máximo de unidades con el fin de reglar futuras subdivisiones.
- b) La mayoría de piezas son de uso residencial unifamiliar. Se crean parámetros más o menos homogéneos con el fin de dotar al AUH de una imagen unitaria. Se establece el parámetro de longitud mínima de lindero frontal en 12 m. y el círculo mínimo inscribible en 10 m. como determinaciones sobre la parcelación para las piezas 0903_1, 0903_3, 0903_5, 0903_10, 0903_12, 0903_14, 0903_21, 0903_23, 0903_24, 0903_25, 0903_26, 0903_27, 0903_29, 0903_30, 0903_33, 0903_35, 0903_36, 0903_43 y 0903_45. Para el resto de piezas de uso residencial unifamiliar se establecen estos mismos parámetros pero ambos con valor de 15 m. La separación mínima a lindero frontal de las piezas 0903_35, 0903_36 y 0903_37, se representa gráficamente y difiere de la distancia gráfica establecida para el resto de piezas con frente a la Carretera de Las Mercedes, tal y como se explica en el apartado 3.2 de esta memoria. En la pieza 0903_33 no procede la separación mínima a lindero frontal.
- c) Es indispensable regular la disposición de la edificación de modo gráfico para las piezas 0903_10 y 0903_30 con el fin de crear un frente continuo en la zona alta del Camino Zapata para lo que se sitúa una línea de disposición obligatoria. Para las piezas 0903_27 y 0903_50 que tienen gran profundidad parcelaria se establece un fondo edificable máximo.
- d) Las piezas situadas en el lado este del Camino Viejo de las Mercedes junto con las piezas 0903_3, 0903_5 y 0903_12 se ordenan con una separación mínima a lindero frontal de 3 m, mientras que las piezas 0903_6, 0903_8, 0903_16, 0903_19, 0903_20, 0903_23, 0903_24, 0903_28, 0903_30, 0903_33, 0903_35, 0903_37 y 0903_50 se ordenan con una separación mínima a lindero frontal gráfica. Por norma general se ordenan casi todas las piezas con una separación a lindero posterior de 3 m exceptuando las piezas 0903_3, 0903_10, 0903_14, 0903_21, 0903_24, 0903_25, 0903_26, 0903_29, 0903_30, 0903_36, 0903_43 y 0903_45 por considerarse inviable por el tamaño y la morfología de las parcelas. En la pieza 0903_1 junto con los barrios La Victoria, Camino Cañada de Arriba y Camino Zapata se regula la separación mínima a lindero lateral 0 m para crear un frente de fachada continuo. Se considera importante al ser visible a gran distancia por su localización en altura.
- e) Se regula la superficie edificable con los parámetros de porcentaje máximo de ocupación siempre que la capacidad del parcelario lo permita. Así, las piezas que se encuentran localizadas en planicie responden a una estructura parcelaria más amplia y a medida que se gana en altura el parcelario se ve comprometido con los límites de la edificación. Con esta premisa las piezas 0903_1, 0903_2, 0903_6, 0903_8, 0903_16, 0903_19, 0903_20, 0903_28, 0903_35, 0903_37, 0903_41, 0903_42 y 0903_50 se regulan por el parámetro de porcentaje máximo de ocupación del 30%. En todas las piezas se ha fijado el parámetro de altura máxima en 2 plantas.



3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

En esta AUH se llevan a cabo las siguientes actuaciones:

- Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias cuyos recintos no se delimitan en los planos. Estas afecciones se describen en el apartado 3.2 de esta Memoria.
- Se delimitan ocho ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, (0903_5, 0903_6, 0903_7, 0903_8, 0903_9, 0903_10, 0903_11 y 0903_12) en la Carretera General de las Mercedes, titularidad del Cabildo Insular de Tenerife (TF-12), con el objetivo de obtener y urbanizar el suelo destinado a mantener la sección viaria requerida para este tipo de vía.
- Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A3 (0903_1 y 0903_2) en los AR Camino Viejo–Zapata y AR La Victoria. En ambos casos para certificar el cumplimiento de los estándares de las Directrices sobre espacios libres y para mantener y dotar a los viarios existentes de aceras y alumbrado público.

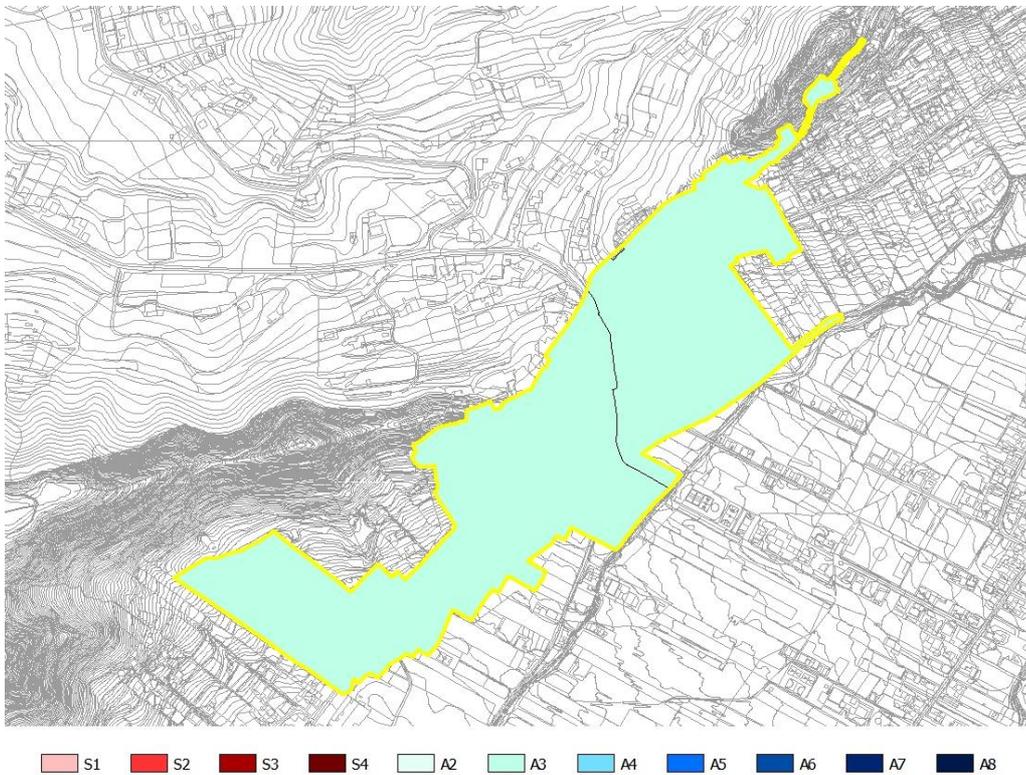


Figura 29: Ámbitos de Gestión.



4. AUH-0904: CAMINO LAS PERAS

4.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Camino Las Peras está situada al sur del núcleo de Las Mercedes y queda delimitada de la siguiente manera:

- a) Al norte su borde está definido por el Camino de las Mercedes (TF-113) y las AUH-0906: Camino del Rayo y AUH-0902: Achamán-Jardina.
- b) Al sur su límite son el AUH-0816: El Cristo y el AUH-1014: La Rúa.
- c) Al este linda con el AUH-0905: El Bronco y con suelo categorizado como suelo rústico de protección agraria que la separa del AUH-0912: El Lomo.
- d) Al oeste limita con suelo categorizado como rústico de protección agraria en toda su extensión, que la separa del AUH-0901: El Pino.

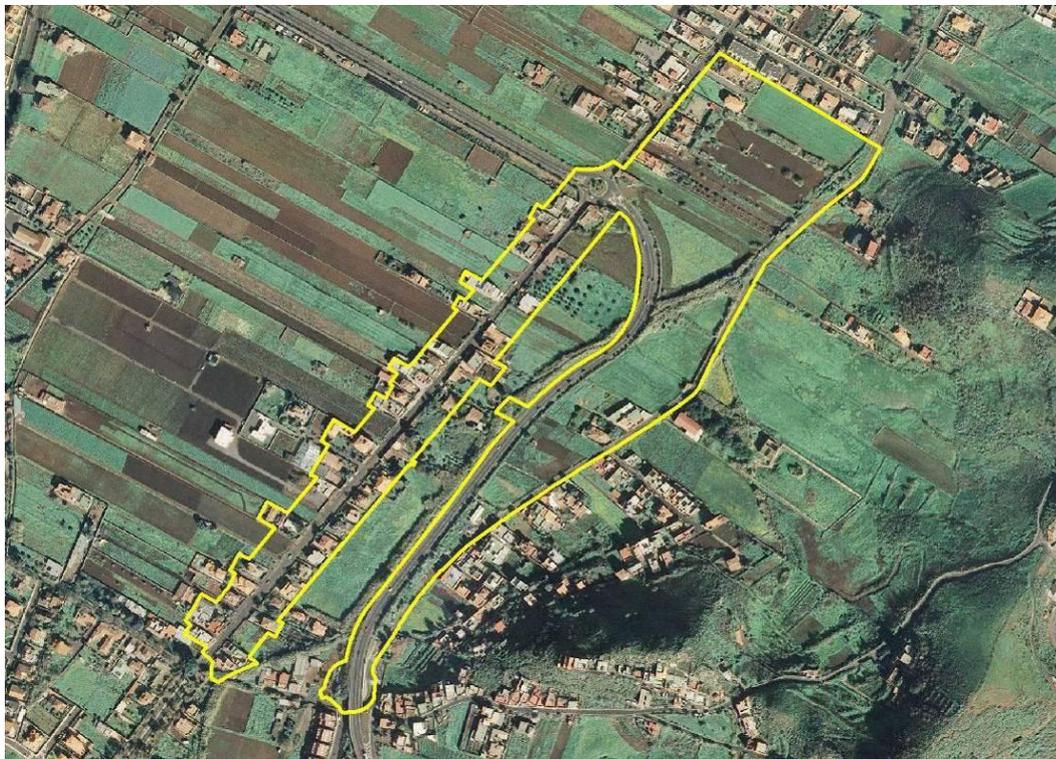


Figura 30: Delimitación del AUH

Este AUH, cuyo uso principal es el residencial, se caracteriza por presentar una estructura urbana lineal, es decir, franjas edificadas en torno a vías principales tales como el Camino de las Mercedes (TF-113), el Camino de las Peras, el Camino de la Rúa y la Vía de Ronda (TF-13), liberando en su entorno amplias franjas de suelo destinado a cultivo agrícola. Esta trama elemental es la que se ha mantenido a lo largo del tiempo, apenas se encuentra tejido de naturaleza más urbana que haya sido planificado previamente.

Asimismo, se trata de un área con un alto valor medioambiental y paisajístico que carece de usos relacionados con la industria o el sector servicios.

4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Entre los principales problemas urbanísticos de esta AUH se detectan:

- Deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) tanto en viarios principales como en secundarios.
- Déficit de espacios libres y dotaciones.
- La existencia de dos bolsas de suelo vacante en el interior del AUH. Una de ellas, suelo urbano no consolidado, se localiza al este de la Vía de Ronda (TF-13) y se resolverá mediante un ámbito de gestión sistemática. La segunda, suelo urbanizable no sectorizado al oeste de la Vía de Ronda, no será resuelta en el presente documento.

Los objetivos fundamentales de ordenación que se plantean en esta AUH serán:

- Plantear actuaciones de mejora de la trama viaria con el objetivo de aumentar su sección y mejorar sus servicios.
- Resolver la ordenación del suelo vacante existente completando la urbanización del área y la creación de los espacios libres y equipamientos de los que carece con el fin de garantizar una funcionalidad suficiente al contar con todos los servicios precisos.

4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

4.3.1. Ordenación Estructural

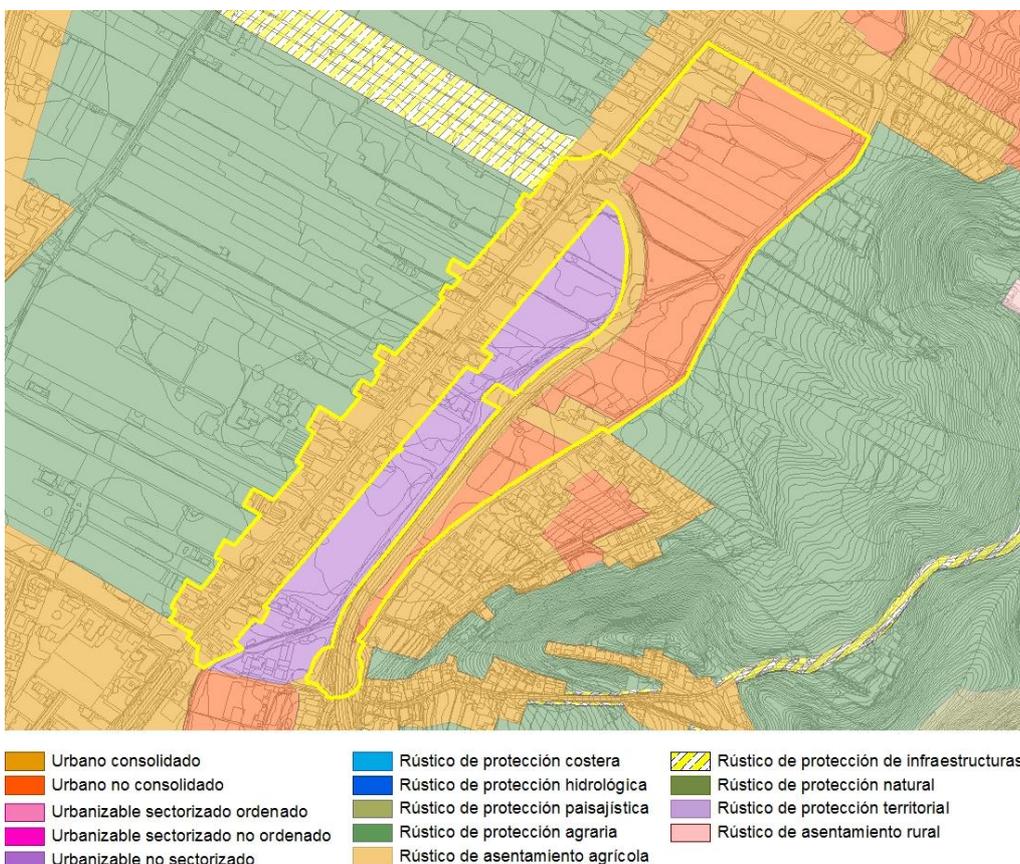


Figura 31: Clasificación del suelo

Se categoriza el suelo de esta AUH como suelo urbano consolidado, a excepción de las dos bolsas de suelo vacante existentes.

En cuanto al sistema viario, el AUH presenta los siguientes viarios categorizados como elementos estructurantes:

- a) Territoriales: La Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, que cruza el área transversalmente conectándose al norte con el Camino de las Mercedes (TF-113).
- b) Urbanos Principales:
 - b1. Al oeste el Camino de las Peras, que se convierte en Camino de las Mercedes (TF-113) conectando al sur con el Camino de Madre del Agua y al norte con la Vía de Ronda (TF-13), viario urbano principal de nivel 1.
 - b2. Al este el Camino de la Rúa, que conecta al norte con el Camino del Rayo y al sur con la Vía de Ronda (TF-13), viario urbano principal de nivel 2.
- c) Urbanos Secundarios: Al norte el nuevo tramo viario que atraviesa el área longitudinalmente y conecta el Camino de las Mercedes (TF-113), con el Camino de la Rúa.

En este AUH, se define una pieza como elemento estructurante:

- a) Se trata un suelo vacante que será destinado a instalaciones deportivas (campo de fútbol) (pieza Cod_0904_3) ubicado al norte del AUH, dando frente al Camino de la Rúa (correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo).

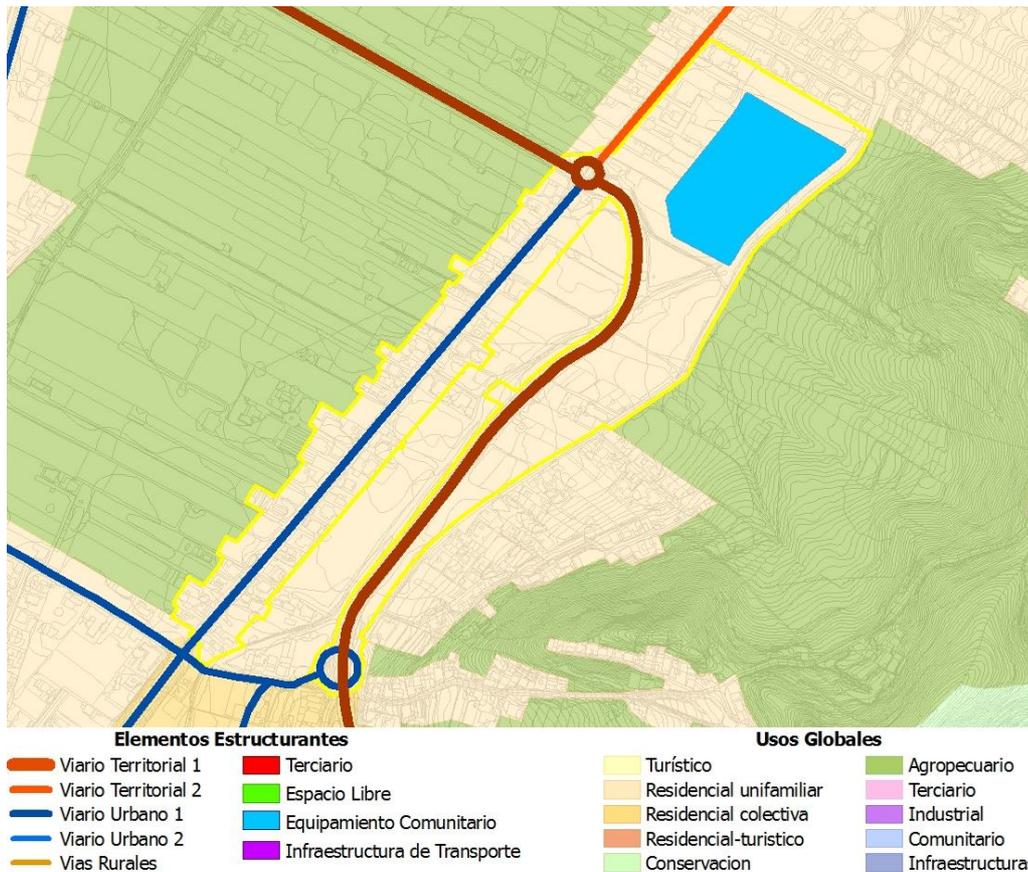


Figura 32: Elementos estructurantes

4.3.2. Trama urbana

Esta AUH se caracteriza por tener una estructura urbana lineal, es decir, franjas edificadas cuyo fondo se adapta en la medida de lo posible a la realidad parcelaria en torno a las vías principales que presentan en muchos casos deficiencias en sus niveles de urbanización. La ordenación de los viarios se hace en función de los diferentes tipos:

- a) Viario territorial: Para la Vía de Ronda (TF-13) se propone una ordenación mediante una sección tipo S.M.02, con calzada de doble sentido de circulación, arcenes en ambos lados y franja ajardinada limitando con el suelo urbanizable no sectorizado.
- b) Viario urbano principal:
 - b1. El Camino de las Peras se ordena mediante una sección tipo P.03, con una calzada de doble sentido, aparcamiento en un lateral y un carril bici en el otro.
 - b2. El Camino de la Rúa se ordena mediante una sección S.01, con una calzada de doble sentido de circulación y banda de aparcamiento en línea.
- c) Viario urbano secundario: El tramo viario que une el Camino de la Rúa con el Camino de las Mercedes (viario urbano secundario) se ordena mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional de 3,50 m, 3 m de acera en la acera adyacente al equipamiento y una acera de 1,50 m en el margen residencial.
- d) Viario urbano local: El nuevo viario que bordea la pieza dotacional por ejecutar y se conecta con el Camino de la Rúa se ordena con un viario de coexistencia tipo L.04.

Siguiendo el criterio general del presente PGO las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes con las siguientes rectificaciones de la trama urbana:

- a) En esta área se plantean fundamentalmente rectificaciones no programadas que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Se producen con el fin de ampliar los viarios existentes para conseguir secciones suficientes y mejorar sus servicios. Se resuelven mediante gestión asistemática A1: A lo largo del Camino de las Peras (que se convierte en Camino de las Mercedes (TF-113), se producen afecciones en los retranqueos delanteros de las propiedades para realizar obras de mejora del viario (dimensionales y de servicios).
- b) Las rectificaciones programadas, que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede). Se resuelven con gestión asistemática A2 y son las siguientes:
 - b1. En la pieza situada en el cruce del Camino de las Peras con la Vía de Ronda se producen afecciones en algunas edificaciones existentes y en los frentes de las parcelas para realizar obras de mejora del viario (Cod_Ges_ 0904_4).
 - b2. Existen dos piezas colindantes localizadas en el Camino de la Rúa donde se producen afecciones en los frentes de las parcelas con el fin de realizar obras de mejora del viario (ampliar sección y mejorar servicios) (Cod_Ges_ 0904_3).
 - b3. Existe una pieza que limita con suelo urbanizable no sectorizado al oeste de la Vía de Ronda donde se plantea un espacio libre (Cod_Ges_ 0904_2).
 - b4. En la pieza situada en el cruce del Camino de las Peras con el Camino Madre del Agua se producen afecciones en algunas edificaciones existentes y en los frentes de las parcelas para mejorar el viario (Cod_Ges_ 0904_12).
 - b5. En el cruce de la Vía de Ronda (TF-13) con el Camino de las Mercedes, se plantea la creación de espacios libres en los remates de las piezas que dan fachada a la rotonda (Cod_Ges_0904_6, 0904_7 y 0904_11).

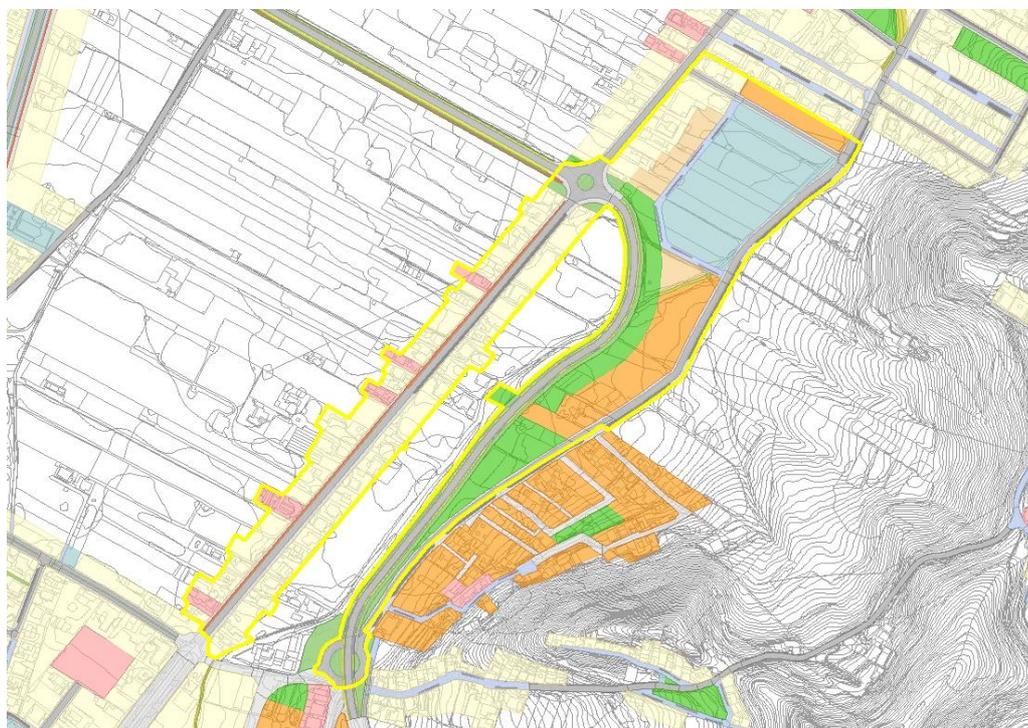


- b6. En la conexión del Camino Félix Torres y el Camino de la Rúa se plantea realizar una rotonda de conexión con la Vía de Ronda (Cod_Ges_ 0904_5).
- b7. A fin de obtener el suelo y reurbanizar parte del viario Camino de la Rúa (Cod_Ges_ 0904_10).
- c) Los nuevos tramos viarios que se disponen sobre suelos urbanos consolidados para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente. Se resuelven con gestión asistemática A5 y es la siguiente:
 - c1. Urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática con el Camino de las Mercedes (Cod_Ges_ 0904_9).

Por otra parte, existen rectificaciones programadas de la trama urbana que se resolverán dentro de una gestión sistemática (S2), y son las siguientes:

- d) Las resueltas por un ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_ 0904_1):
 - d1. Al norte del AUH se plantea prolongar un viario conectando el Camino de las Mercedes (TF-113) con el Camino de la Rúa como parte de la ordenación de la gestión sistemática. También se plantea la creación de un nuevo viario que bordea la pieza dotacional y se conecta con el Camino de la Rúa.
 - d2. Al este del AUH, en el Camino de la Rúa, se propone la realización obras de urbanización en dicho viario dentro del ámbito de gestión sistemática con el fin de aumentar su sección y mejorar sus servicios.

4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados



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

Figura 33: Ordenación pormenorizada

Tal y como se ha citado en el apartado 1, el uso principal de esta AUH es el residencial, con predominio de viviendas unifamiliares aisladas (UF). Se plantean un Espacio Libre en torno a la vía de Ronda (TF-13), incluido en el ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_0904_1), detallado en el apartado 3.6. y un equipamiento deportivo, correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo, ambos a ejecutar.

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.

4.3.4. Condiciones de la edificación

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

- a) En aquellas piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada:
 - a1. Condiciones de parcelación: se regulan la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 18 m en ambos casos.
 - a2. Condiciones de disposición de la edificación: se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 5, 3 y 3 m respectivamente, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 25% en todos los casos y se fija la altura máxima en número de 2 plantas. La pieza (Cod_0904_21), localizada en el Camino de las Peras, se ordena con las determinaciones citadas y se establecen dos mínimas áreas no ocupables para reservar este suelo en previsión de futuras actuaciones de urbanización de la bolsa colindante de suelo urbanizable no sectorizado.
- b) En aquellas piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar agrupada:
 - b1. Condiciones de parcelación: se establece la parcelación vinculante.
 - b2. Condiciones de disposición de la edificación: se regula la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior con valor 3 m en todos los casos, se permite el pareado lateral, estableciendo un porcentaje máximo de ocupación y la fijación de la altura máxima en número de plantas con valor 2.
- c) En aquellas piezas cuyo uso es vivienda colectiva en edificación abierta:
 - c1. Condiciones de parcelación: la longitud mínima de lindero frontal es de 18 m.
 - c2. Condiciones de disposición de la edificación: se estima necesario la regulación de la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior, con valores de 5, 3 y 3 metros respectivamente, un porcentaje máximo de ocupación con un valor del 40 % y la altura máxima en número de plantas con valor 2. En la pieza (Cod_0904_7) se regulará la separación mínima a lindero posterior de forma gráfica ya que está afectada por la línea máxima de edificación establecida por Ley 9/91, del 8 Mayo, de Carreteras de Canarias.

La regulación de las condiciones edificatorias de las piezas residenciales incluidas en el ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_0904_1) se detalla en el apartado 3.6.

La fijación de los valores sustantivos de estas determinaciones para cada una de las piezas existentes se establece a partir de las condiciones edificatorias consolidadas en el área.

4.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística requieren la delimitación de diferentes ámbitos de gestión. Unos serán resueltos mediante procedimientos de gestión asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y otros a través de procedimientos de gestión sistemáticos (en suelos urbanos no consolidados), detallados en el apartado 3.6.

Las actuaciones resueltas mediante gestión asistemática son las siguientes:

- a) Las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias que no implican afectaciones inmediatas, se resuelven mediante gestión asistemática A1 (apartado 3.2.).
- b) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A2 son los que corresponden a las rectificaciones programadas que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede). Se delimitan los siguientes:
 - b1. Cod_Ges_0904_2, cuyo fin es la obtención del terreno y la ejecución de un espacio libre localizado al oeste de la vía de Ronda (TF-13), lindando con el suelo urbanizable no sectorizado.
 - b2. Cod_Ges_0904_3, para obtener el terreno y realizar mejoras en la urbanización en un tramo viario del Camino la Rúa, frente al AUH-0905: El Bronco.
 - b3. Cod_Ges_0904_5, ubicado en el extremo sureste del AUH. En la conexión del Camino Félix Torres y el Camino de la Rúa, donde se plantea la creación de una rotonda en la Vía de Ronda (TF-13).
- c) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A5, se delimitan para la obtención y ejecución de nuevos viarios en suelos urbanos consolidados necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente:
 - c.1. Cod_Ges_0904_9: Se delimita para obtener y ejecutar el tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática con el Camino de las Mercedes.
- d) Ámbito de gestión asistemática modalidad 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.
 - d1. Primera ordenación Cod_Ges_0904_2 y Cod_Ges_0904_3: Se corresponde con el planteamiento ya citado para estos ámbitos.
 - d2. Segunda ordenación Cod_Ges_0904_8: Se plantea una pieza residencial de 4 plantas de vivienda colectiva en edificación abierta, dos franjas de espacio libre situadas una a cada lado de la Vía de Ronda (TF-13) y completar la urbanización del viario frente a la pieza residencial.

Se delimitan un ámbito de gestión sistemática para la ordenación de suelo urbano no consolidado: Cod_Ges_0904_1, ubicado al noreste del AUH, entre la Vía de Ronda (TF-13) viario territorial y el Camino de la Rúa, viario urbano principal. Su ordenación se describe y justifica en el apartado siguiente.

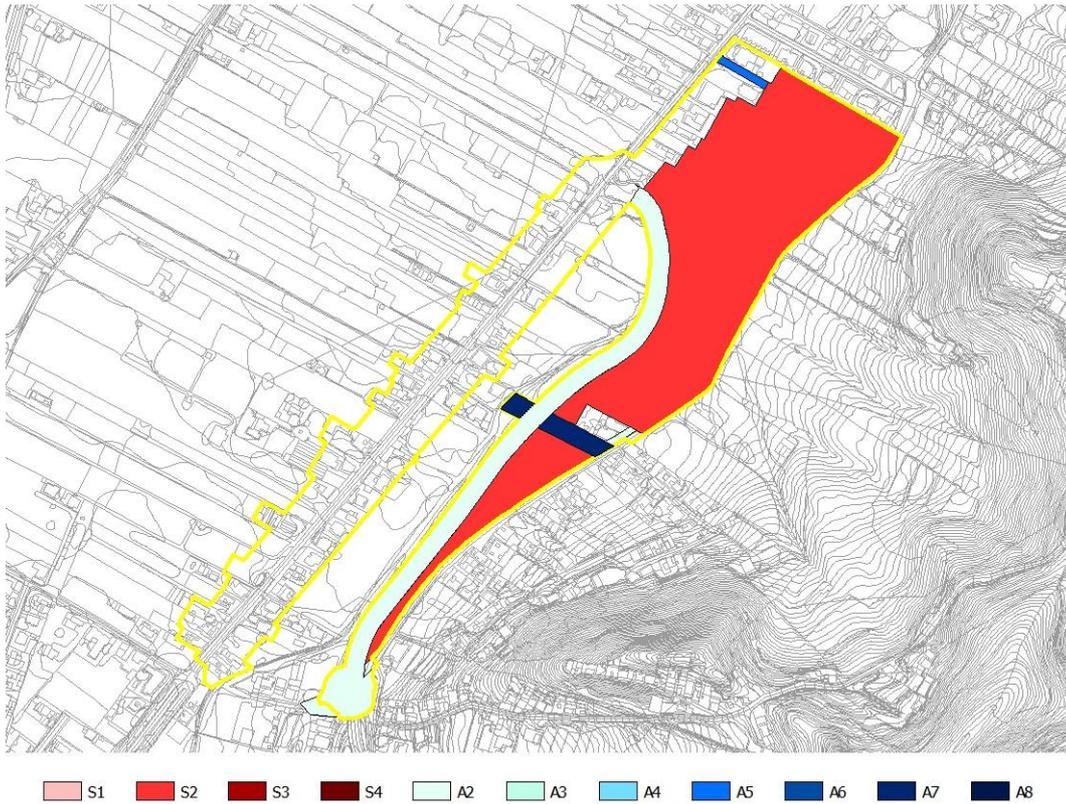


Figura 34: Ámbitos de gestión.

4.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0904 1 (Campo de fútbol-Camino Las Peras):

Este ámbito se localiza al noreste del AUH, en la bolsa de suelo vacante comprendida entre el Camino de las Mercedes (TF-113), la Vía de Ronda (TF-13) y el Camino de la Rúa, con una superficie de 55.366,95 m²s. Dada la ausencia de urbanización estos terrenos se clasifican como suelo urbano no consolidado a gestionar a través de una Unidad de Actuación (En el PGO-2004 también se categorizaba este suelo como suelo urbano no consolidado).

En cuanto a la problemática urbanística, la ausencia de un viario interior imposibilita la ocupación urbana adecuada de estos terrenos. El principal objetivo de ordenación consistirá en resolver esta situación mediante el planteamiento de un viario interior y la asignación de aprovechamiento lucrativo suficiente posibilitando así la viabilidad de este ámbito.

Las condiciones urbanísticas tanto de estos terrenos como de su entorno los hacen viables para destinarlos al menos en parte a la construcción de vivienda colectiva (en manzana cerrada en unos casos y en otros en edificación abierta) siendo admisible la vivienda unifamiliar. Así mismo se plantea una pieza dando frente al Camino de la Rúa dedicada a equipamiento deportivo que albergará un campo de fútbol. En cuanto al espacio libre se reserva una amplia franja de suelo en el límite del ámbito de gestión con la Vía de Ronda (TF-13).



Figura 35: Esquema de ordenación del ámbito 0904_1

Se establece la ordenación del ámbito en torno a dos nuevas vías (1). Una de ellas parte de un tramo viario existente de 60 m de longitud. En este caso se plantea su prolongación conectando el Camino de las Mercedes con el Camino de la Rúa. El otro nuevo viario que se plantea parte ortogonalmente del viario anterior y discurre perimetral a la pieza de equipamiento deportivo hasta enlazar con el Camino de la Rúa, éste tendrá características de viario urbano local de coexistencia. Ambos son viarios de 9 m de ancho y de un solo sentido. Asimismo, en el Camino de la Rúa se plantea la realización de obras de mejora en los niveles de urbanización de dicho viario con el fin de aumentar su sección y mejorar sus servicios.

Todas las alineaciones establecidas serán viarias y principales, dando acceso a las piezas lucrativas, al equipamiento y al espacio libre.

Las condiciones de ordenación de las cuatro piezas lucrativas residenciales (2) se han establecido con la premisa principal de armonizar con su entorno y son las siguientes:

- a) La pieza 0904_2 y la pieza 0904_4, situadas al norte y al oeste del ámbito de gestión respectivamente, están destinadas a vivienda colectiva en manzana cerrada. En cuanto a las condiciones de parcelación se ha establecido una longitud mínima del lindero frontal de 12 m. En cuanto a las condiciones de edificación se regula la línea de disposición obligatoria de la edificación, la separación mínima a lindero lateral en 0 y una altura máxima de 2 plantas.
- b) Las piezas 0904_5 y 0904_34, al sur del equipamiento deportivo hacia el Camino de la Rúa, están separadas entre sí por un cauce secundario de barranco canalizado. Ambas piezas están destinadas a vivienda colectiva en edificación abierta, en consonancia con las piezas anexas localizadas en suelo urbano consolidado. Las condiciones de parcelación fijan una longitud mínima del lindero frontal de 18 m y en las condiciones de edificación se regula la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior de 5, 3 y 3 m respectivamente, separación mínima entre edificios de 10 m, porcentaje máximo de ocupación del 40 % y altura máxima de 4 plantas.

Las determinaciones de las piezas de equipamiento y espacio libre son las siguientes:

- a) La pieza 0904_3, correspondiente a un Sistema General de Equipamiento (4), donde se plantea un equipamiento deportivo (campo de fútbol) con una superficie de 17.478,30 m²s, se ubica al este del ámbito de gestión dando frente al Camino de la Rúa. Las condiciones edificatorias que se regulan en esta pieza son la separación

mínima a lindero frontal con valor 3 m, un porcentaje máximo de ocupación del 20% y una altura máxima de 2 plantas.

- b) La pieza 0904_6 (3), con una superficie de 11.120,29 m²s constituye el espacio libre público ubicado al este de la Vía de Ronda (TF-13).



Figura 36: Ordenación del ámbito de gestión 0904_1



5. AUH-0905: EL BRONCO

5.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea El Bronco (AUH-0905), situada en el núcleo de Las Mercedes, al sur del Municipio de Tegueste, comprende el conjunto de edificaciones con suficiente grado de concentración que se disponen a lo largo del Camino del Bronco y en el extremo este del Camino de la Rúa, así como en las vías transversales a los mismos. Los terrenos incluidos en el AUH limitan al Noroeste con el suelo urbano no consolidado de la vecina AUH-0904 Camino Las Peras y con suelo categorizado como rústico de protección agraria en el resto de su perímetro.



Figura 37: Delimitación del AUH

Con respecto a los terrenos situados en el extremo este del Camino de la Rúa, el Borrador de la Aprobación Inicial planteaba nuevos tramos viarios que dieran continuidad a los existentes por medio de la delimitación de ámbitos de gestión que hicieran posible su ejecución. Tras el periodo de información pública se ha decidido realizar algunas modificaciones en la propuesta del Borrador y reconocer este suelo como urbano consolidado, a excepción de la bolsa de suelo vacante situada en su interior, categorizado como suelo urbano no consolidado, resuelta a través de un ámbito de gestión sistemática.

Los terrenos situados al Sur del AUH, a lo largo del Camino El Bronco, se categorizan como suelo rústico de asentamiento rural, reconociendo únicamente la realidad existente y dotando a los viarios existentes de los servicios mínimos requeridos para que adquieran la condición de solar. Así mismo, se ha previsto la reserva mínima establecida para dotaciones y espacios libres. La delimitación propuesta en esta zona responde a la aplicación de los criterios generales asumidos en este PGO respecto de los asentamientos rurales.



5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el estudio y análisis para la ordenación del AUH-0905 El Bronco se ha detectado la siguiente problemática urbanística:

- a) Escasa sección de los viarios transversales en los que se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido y posibilidad de aparcar en secciones demasiado estrechas.
- b) Falta de continuidad de la trama viaria con abundantes viarios en fondo de saco.
- c) En algunos tramos la edificación se ha ubicado de manera desordenada lo que da por resultado secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- d) En el Camino la Rúa hay 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 exteriores.
- e) A lo largo del Camino del Bronco y de la Calle Ángel y Sofía se ha edificado a borde de ladera de pendiente pronunciada con el consecuente deterioro del paisaje.
- f) La existencia de suelo vacante en el AUH, lo que propicia diversos problemas de circulación viaria, entre otros.
- g) Déficit de espacios libres y dotaciones, que propician problemas en la funcionalidad del AUH.



Figura 38: Foto aérea del AUH

Los objetivos fundamentales de ordenación que se plantean en este AUH son:

- a) Respecto al viario, a fin de garantizar una correcta funcionalidad, se plantean operaciones de intervención y terminación del sistema viario. Asimismo el criterio general es ordenar las alineaciones de la edificación dotando al viario público existente de una sección mínima.
- b) Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo en el AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas en el AUH, así como de los futuros espacios de crecimiento. Con respecto a las edificaciones situadas a borde de ladera se procurará respetar las viviendas existentes siempre y cuando tengan un cierto nivel de consolidación. Sin embargo, a diferencia con el PGO-2004, no se considerarán todas aquellas edificaciones que se encuentren aisladas o con escasa concentración situadas a borde de ladera y de pendiente pronunciada en cumplimiento del PIOT (artículo 3.8.3.1. del Título III de las Disposiciones Sectoriales) y de las DOG (Directriz 112.3.a y c).

5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

5.3.1. Ordenación Estructural

Tal y como hemos dicho, en este AUH se definen varias categorías de suelo:

- a) Al Sur, el suelo se categoriza como rústico de asentamiento rural, en torno al Camino El Bronco. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y a la ampliación de sus límites para incluir los suelos destinados a uso dotacional (exigido por las Directrices de Ordenación).
- b) Al Norte, limitando con el AUH Camino Las Peras, se categoriza como suelo urbano consolidado, a excepción del suelo vacante localizado en su interior, que se categoriza como suelo urbano no consolidado.

El Bronco, limita al noroeste con suelo urbano no consolidado, incluido en el AUH-Camino Las Peras, y con suelo rústico de protección agraria en el resto de sus límites.

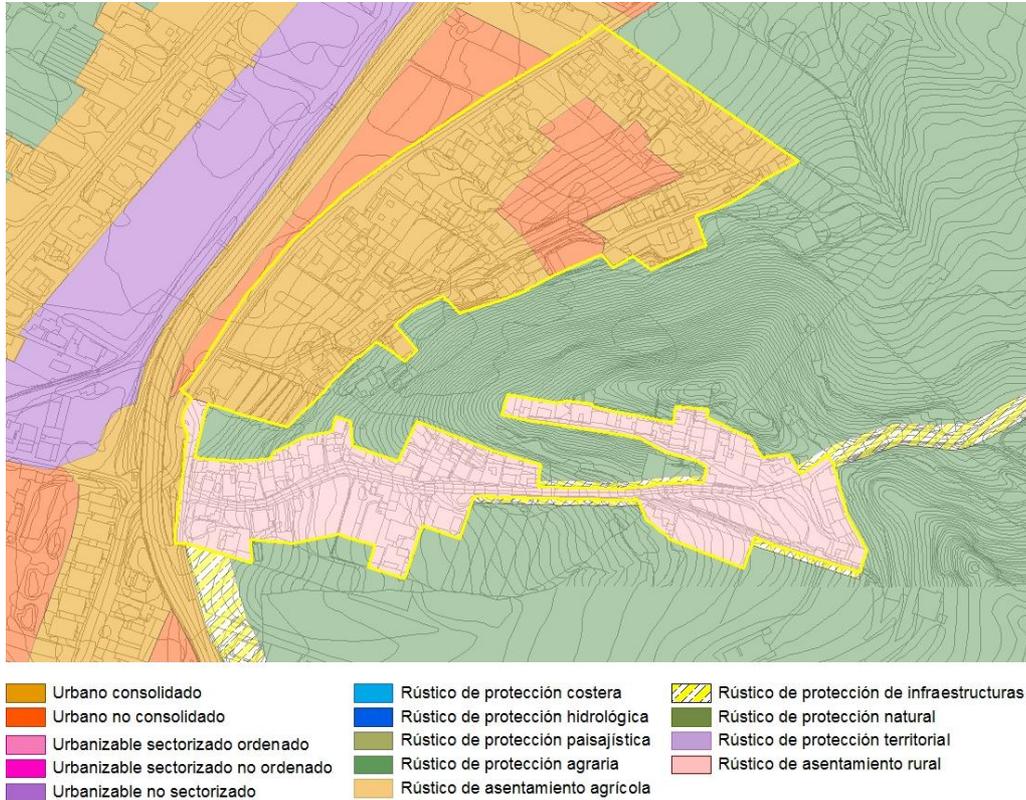


Figura 39: Clasificación del suelo

Se definen los siguientes elementos estructurantes viarios; el Camino de la Rúa y el Camino del Bronco (viario urbano secundario y viario municipal no urbano, respectivamente), para ello se rediseña su sección acorde con este carácter y se completan sus servicios urbanísticos. Los restantes viarios que conforman la trama urbana de El Bronco, son de carácter local en su mayoría.



Este AUH carece por completo de elementos estructurantes de uso dotacional o Espacio Libre.

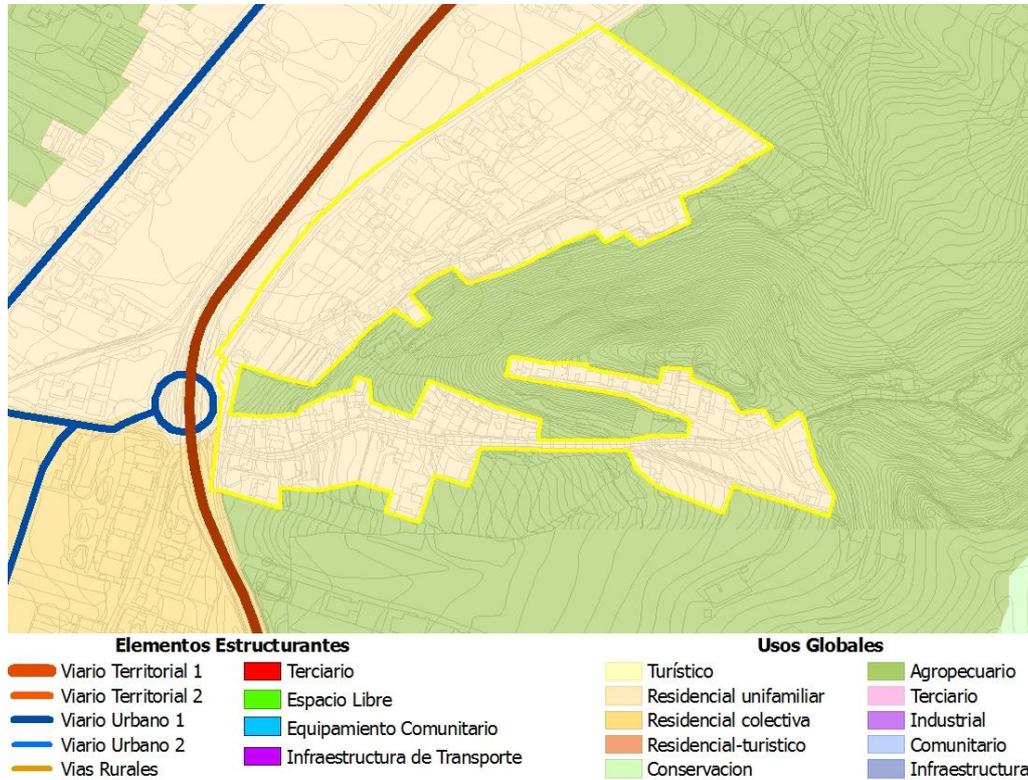


Figura 40: Elementos estructurantes

5.3.2. Trama urbana

A fin de mejorar la trama urbana existente, se plantean diversas actuaciones de reurbanización, ampliación y/o regulación de las secciones viarias en algunos tramos viarios del AUH. Por este motivo, se han definido nuevas alineaciones con rectificaciones no programadas que no implican afecciones inmediatas y se resuelven mediante gestión asistématica de modalidad A1, intentando evitar en todo momento afectar a las edificaciones existentes, limitando la afección a los espacios libres delanteros de las mismas.

El Camino del Bronco parte en su extremo oeste de la Vía de Ronda, en el mismo punto del Camino de la Rúa. Se trata de un viario con jerarquía de viario municipal no urbano cuyo estado actual es aceptable, pero no cuenta con una sección adecuada para doble sentido de circulación rodada y tránsito peatonal con garantías para la seguridad peatonal. Por este motivo se plantean obras de mejora de los niveles de urbanización y la ampliación de la sección viaria, evitando afecciones importantes. Se propone una sección tipo L.06 (tramo entre márgenes edificados) y N.U. 01 (tramo que discurre fuera de los márgenes edificados hacia el AUH El Lomo).

- a) Para la L.06 se dispondrá de una plataforma donde coexisten el tráfico motorizado y peatonal con un diseño que garantice la adopción de medidas necesarias que eviten altas velocidades mejorando la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

- b) Para la sección tipo N.U.01 se dispondrá una calzada de doble sentido de circulación y arceles en sus laterales.

El Camino de la Rúa, parte del encuentro de la vía de Ronda (TF-13) con el Camino del Bronco. Dada su función estructurante se le otorga una jerarquía de viario urbano secundario. Su estado actual es aceptable, pero no cuenta con aceras para el tránsito peatonal, por lo que se prevé su reurbanización y se define un ámbito de gestión asistemática de modalidad A2 (Cod_Ges_0904_10), incluido en la vecina AUH-Camino Las Peras.

En el Asentamiento Rural del Bronco, se plantean diversas actuaciones que conllevan la obtención y la urbanización de las piezas para usos de equipamiento comunitario y espacios libres, así como obras de mejora de la urbanización de los viarios. Se resuelven a través de la definición de un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, Contribuciones Especiales (correspondiente al 0905_02).

Asimismo, se plantean diversas rectificaciones de la trama urbana, con el fin de que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de los tramos viarios a los que dan frente (alcanzando así los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado). Se resuelven a través de gestión asistemática A6 y se localizan en cinco viarios que parten transversalmente del Camino La Rúa, al que dan frente viviendas y solares (correspondientes a los ámbitos de gestión A6 (0905_5, 0905_6, 0905_7, 0905_8 y 0905_13).

También existen actuaciones dentro de la trama urbana que se resuelven mediante gestión sistemática de tipo S2, en suelo urbano no consolidado (correspondiente al ámbito 0905_1) a fin de dar continuidad al sistema viario existente, resolviendo problemas de funcionalidad en este AUH. Para conectar el ámbito de gestión sistemática S2 (0905_1) con la trama urbana existente se definen dos nuevos tramos viarios, en suelo urbano consolidado, resueltos mediante gestión asistemática A5. Se localizan uno transversal al Camino La Rúa y el otro como ampliación de la calle Las Palmeras.

Por otra parte, existen viarios que no cuentan con un diseño ni una sección apta para albergar el tráfico rodado ni el peatonal y que carecen de salida. Para ello ha sido necesario plantear su reurbanización ampliando su sección en la medida de lo posible. Tienen la función de dar acceso a las viviendas por lo que se les otorga una jerarquía de viario urbano local. Se ordenan mediante la utilización de una sección tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráfico de paso y las altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental. Prácticamente todas las alineaciones viarias definidas se establecen como principales.

5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar (UF) o unifamiliar agrupada (UA) al Sur en el Asentamiento Rural (no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas) y un predominio al Norte de la vivienda colectiva independiente (CO) (siendo admisible el uso de vivienda unifamiliar).

En el Asentamiento Rural, se han calificado nuevas piezas de uso principal obligatorio dotacional público destinadas a espacios libres o a equipamientos. Estas piezas se han situado preferiblemente en parcelas vacantes, interiores y centralizadas con la finalidad de dar servicio a la totalidad del AUH. En cualquier caso, cuando esto no ha sido posible, se ha ampliado la delimitación del AUH hacia terrenos cuyo estado y topografía permitan la ubica-

ción de las mismas. La dimensión de estas piezas se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

Asimismo, se dispone un Espacio Libre Público incluido en la ordenación del ámbito de gestión sistemática S2 (0905_1).

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.

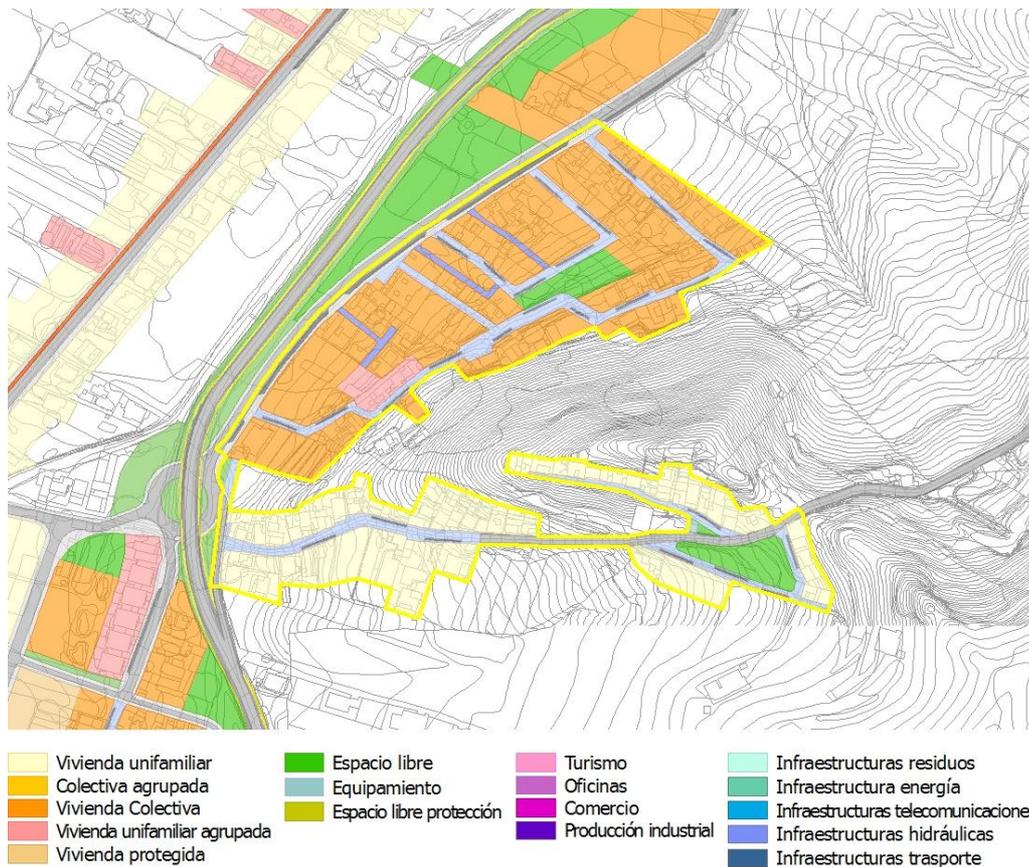


Figura 41: Ordenación pormenorizada

5.3.4. Condiciones de la edificación

En el Asentamiento Rural, el criterio general para establecer los parámetros edificatorios, es respetar en la medida de lo posible las determinaciones del PGO-2004, y la realidad existente con la finalidad de mantener el carácter rural original de esta zona. 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.

Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y la longitud mínima del lindero frontal, salvo en ciertas piezas en las que se establece el círculo mínimo inscribible. Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general la ocupación máxima, la altura máxima en número de plantas y la separación mínima a linderos.



En la ordenación se ha distinguido entre la “zona alta” (piezas dispuestas en torno al Camino del Bronco) y la “zona baja” (piezas en torno al Camino de la Rúa) ya que poseen características diferentes a la hora de ocupar el territorio, al tratarse de suelo rustico de Asentamiento Rural en el primer caso y de suelo urbano consolidado en el segundo caso.

En las piezas situadas en la “zona alta”, incluidas en el Asentamiento Rural, en contacto íntegramente con el suelo rústico, se ha procurado la liberación del espacio interior de la parcela manteniéndose la tipología edificatoria que ya contemplaba el PGO-2004. Se establecen los siguientes parámetros urbanísticos:

- a) En las piezas 0905_1, 0905_2, 0905_4, 0905_5 y 0905_14, cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada (UF):
 - a.1. Condiciones de parcelación: una superficie mínima de parcela de 250 m²s y una longitud mínima a lindero frontal de 10 m, excepto en la pieza 0905_4, de gran profundidad, donde se ha establecido un círculo mínimo inscribible de 12 m.
 - a.2. Condiciones de disposición de la edificación: La separación mínima a lindero lateral se establece en 3 m. En las piezas situadas al sur del Camino del Bronco, donde la edificación está dispuesta mayoritariamente de manera retranqueada, se ha dispuesto una separación mínima a lindero frontal de 3 m. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se establece en un 30% y se fija la altura máxima en número de 2 plantas.

Para las piezas situadas en la “zona baja”, en suelo urbano consolidado, se establecen otros parámetros urbanísticos diferentes. Se describen a continuación:

- b) En las piezas (0905_6, 0905_9, 0905_10, 0905_11, 0905_12, 0905_16, 0905_17, 0905_18, 0905_19, 0905_27, 0905_31, 0905_33) cuyo uso es vivienda colectiva independiente (CO):
 - b1. Condiciones de parcelación: se regula la longitud mínima de lindero frontal en 10 m.
 - b2. Condiciones de disposición de la edificación: se fija la separación mínima a lindero frontal en 2 m, el porcentaje máximo de ocupación es 50 %, y se fija la altura máxima en 2 plantas. Con la excepción de la pieza 0905_17, donde se dispone la línea disposición obligatoria de la edificación y el porcentaje máximo de ocupación no procede.
- c) En la pieza (0905_20) cuyo uso es vivienda unifamiliar agrupada (UA):
 - c1. Condiciones de parcelación: se establece Parcelación vinculante.
 - c2. Condiciones de disposición de la edificación: se fija la separación mínima a linderos frontal en 2 m, el porcentaje máximo de ocupación es del 50 %, y se fija la altura máxima en 2 plantas.

La pieza 0905_25 se destina al uso de equipamiento comunitario, correspondiente con una Iglesia existente. Al establecer los parámetros para su regulación se ha tenido en cuenta las condiciones edificatorias existentes y el entorno inmediato. Se establece únicamente la altura máxima en 2 plantas.

Las piezas 0905_3 y 0905_13, situadas de manera centralizada y apoyadas en los ejes estructurantes, en el Camino del Bronco, se destinan a la reserva de espacio libre.

Las condiciones urbanísticas que se establecen para las piezas incluidas en el ámbito de gestión sistemática 0905_1, serán descritas más adelante en el apartado 5.3.6.

5.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística planteadas por este PGO requieren de la delimitación de diferentes ámbitos de gestión que serán resueltos mediante dos tipos de procedimientos de gestión: asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y sistemáticos (en suelos urbanos no consolidados).

Las actuaciones resueltas a través de procedimientos asistemáticos son:

- a) Las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias que no implican afecciones inmediatas y no precisan de la delimitación de recintos. Se corresponden a ámbitos de gestión A1 y son descritas en el apartado 5.3.2.
- b) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A2, corresponden a rectificaciones programadas que tienen por objeto la actuación pública directa, con expropiación para la obtención de suelo si procede. Se delimitan los siguientes:
 - b1. Cod_Ges_0904_10, en el Camino La Rúa (incluido en la AUH-0904 Camino Las Peras), a fin de obtener el terreno necesario y realizar las obras de urbanización (dimensionales y de servicio) en este viario.
 - b2. Cod_Ges_0905_11, en la calle Los Claveles, con el objetivo de obtener el terreno necesario y realizar las obras de urbanización para ampliar la sección viaria.
 - b3. Cod_Ges_0905_12, en la calle Las Palmeras, a fin de obtener el suelo y ejecutar obras de urbanización ampliando la sección viaria.
- c) Ámbitos de gestión asistemática de modalidad A3, las consistentes en la mejora de la urbanización y de la trama viaria, así como la obtención y urbanización de las piezas dotacionales. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto. Se delimita el siguiente:
 - c1. Cod_Ges_0905_2, en el Camino el bronco, coincidiendo con el Asentamiento rural localizado al Sur del AUH.
- d) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A5: se definen para obtener y ejecutar nuevos viarios en suelos urbanos consolidados necesarios para conectar el ámbito de gestión sistemática (S2) (0905_1) con la trama urbana existente:
 - d1. Cod_Ges_0905_9, a fin de obtener el suelo y ejecutar un viario, transversal al Camino La Rúa, para conectar el ámbito de gestión Sistemática con el viario existente en suelo urbano consolidado.
 - d2. Cod_Ges_0905_14 a fin de obtener el suelo y ejecutar un viario, entre la calle Las Palmeras y la calle Los Claveles, que conecte el ámbito de gestión Sistemática con suelo urbano consolidado.
- e) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A6: Se delimitan grupos de parcelas junto con sus viarios de acceso con el objetivo de que solidariamente los propietarios mejoren sus condiciones dimensionales y de urbanización para que alcancen los niveles de servicio exigibles en suelo urbano consolidado, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Se delimitan los siguientes:
 - e1. Cod_Ges_0905_3, en el camino Lomo Largo, a fin de obtener los terrenos y ejecutar obras de mejora de la urbanización en este lugar.
 - e2. Cod_Ges_0905_4, en el Camino Mateo Galván Rojas, con el objetivo de reurbanizar el camino existente.



- e3. Cod_Ges_0905_5, en la calle Transversal La Rúa Primera Derecha, a fin de urbanizar el viario existente.
- e4. Cod_Ges_0905_6, a fin de obtener el suelo y ejecutar un viario transversal al camino La Rúa, al que dan frente diversos solares y edificaciones existentes.
- e5. Cod_Ges_0905_7, en el Camino La Rúa, con el objetivo de obtener el terreno y reurbanizar un viario existente, que conectara en un futuro con el viario incluido en el ámbito de gestión sistemática.
- e6. Cod_Ges_0905_8, en la segunda calle transversal al camino La Rúa, a fin de obtener el suelo, y reurbanizar dicho viario.
- e7. Cod_Ges_0905_13, en la tercera calle transversal al Camino La Rúa, a fin de obtener el suelo, y ejecutar obras de ampliación de este viario hasta conectarlo con las calle Las Palmeras.

Se delimita un ámbito de gestión sistemática (S2) en suelo Urbano no consolidado, cuyo ámbito de gestión es el 0905_1, localizado en al Norte del AUH, cercano al Camino La Rúa, descrito en el apartado siguiente.

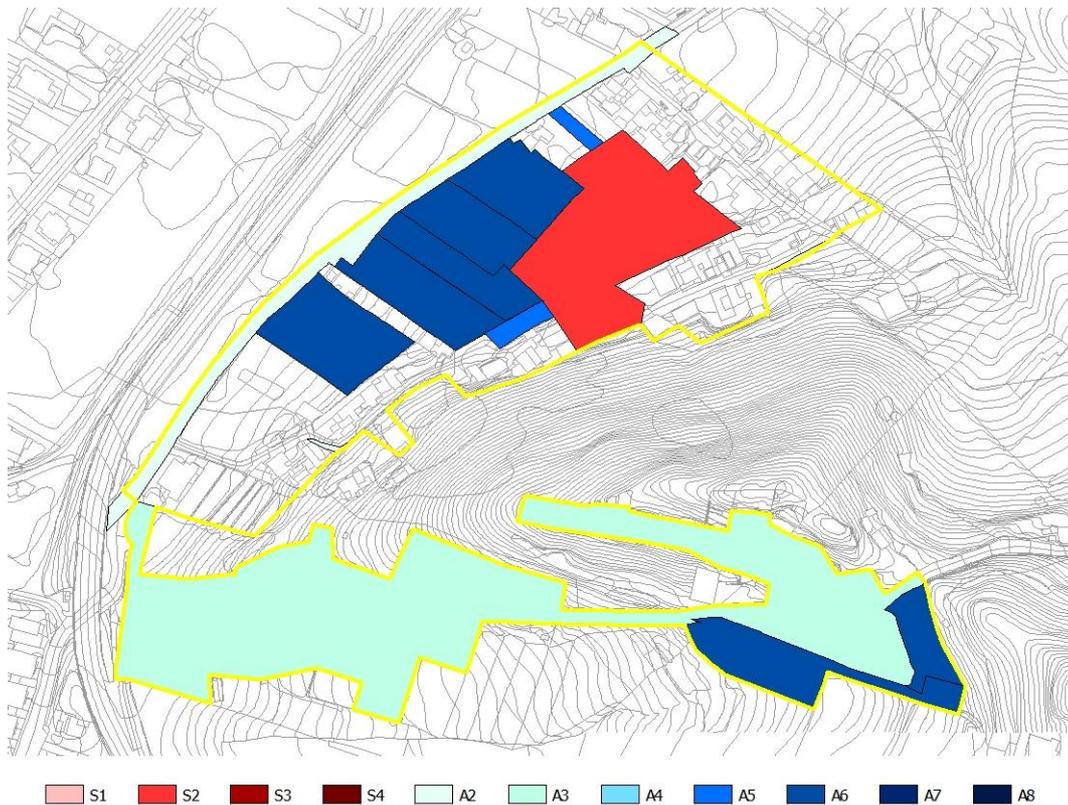


Figura 42: Ámbitos de gestión



5.3.6. Ámbito 0905_1 (El Bronco-Calle Los Claveles)

Este ámbito se localiza al noroeste del AUH en el suelo vacante comprendido entre el Camino La Rúa, la calle Los Claveles y la calle Transversal La Rúa Primera Derecha, con una superficie de 5.979,22 m²s. Dada la total ausencia de un sistema viario interior estos terrenos son categorizados por este PGO como suelo urbano no consolidado.

Tal y como hemos dicho, la problemática urbanística radica en la carencia de un sistema viario interior que imposibilita la ordenación y ocupación adecuada del suelo que garantice la funcionalidad de la trama urbana. El principal objetivo de ordenación será resolver esta situación a través del planteamiento de un sistema viario interior y la asignación de los aprovechamientos lucrativos.

La propuesta propone la conexión entre la calle Las Palmeras y la calle Los Claveles, así como un viario interior que ordene el suelo, de manera que las manzanas resultantes hagan posible la asignación de los aprovechamientos lucrativos necesarios, que permitan que la viabilidad de la intervención. Observando el terreno y las condiciones urbanísticas en su entorno inmediato se decide que el destino de las piezas residenciales será vivienda colectiva. Se plantea una gran pieza de Espacio libre situada en la parte central de la propuesta.

La ordenación del ámbito se estructura entono a los nuevos viarios propuestos, que se conectan a su vez con los viarios existentes como son el Camino La Rúa, y las calles Los Claveles y Las Palmeras.

Las condiciones de ordenación del las piezas lucrativas residenciales se establecen con la premisa fundamental de armonizar con el entorno. Son las siguientes:

- a) Las piezas 0905_28, 0905_29, 0905_30 y 0905_34 están destinadas a vivienda colectiva independiente.
 - a.1. Las condiciones de parcelación: se ha establecido una longitud mínima del lindero frontal con valor 10 m.
 - a.2. Las condiciones de edificación: se regula la separación mínima a lindero frontal con valor 2 m, se establece un porcentaje máximo de ocupación del 50% y una altura máxima de 2 plantas.

Se plantea una pieza de Espacio libre que se sitúa de forma central en la propuesta y que cuenta con 1282,07 m² de superficie.



Figura 43: Ordenación del ámbito de gestión 0905_1



6. AUH-0906: CAMINO EL RAYO

6.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Camino El Rayo (AUH-0906) está situada en el núcleo de Las Mercedes y queda delimitada de la siguiente manera:

- a) Al norte su borde está definido por el Camino de las Mercedes (TF-113) y el AUH-0907: Fuente Las Negras.
- b) Al sur su límite está definido por el Camino de las Mercedes (TF-113) y el AUH-0904: Camino Las Peras.
- c) Al este linda con el AUH-0902: Achamán-Jardina y con suelo categorizado como rústico de protección agraria.
- d) Al oeste limita con el AUH-0901: El Pino y con suelo categorizado como rústico de protección agraria.



Figura 44: Delimitación del AUH

Esta AUH, cuyo uso principal es el residencial, se caracteriza por presentar una estructura urbana lineal con franjas edificadas en torno a vías principales como el Camino de las Mercedes (TF-113) y el Camino del Rayo. Esta trama elemental se ha mantenido a lo largo del tiempo y apenas se encuentra tejido urbano que haya sido planificado previamente.

6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Entre los principales problemas urbanísticos de esta AUH se detectan:

- a) Deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) tanto en viarios principales como en secundarios.

- b) Déficit de espacios libres.
- c) La existencia de una bolsa de suelo vacante en el interior del AUH categorizado como suelo urbano no consolidado. Se localiza al este del Camino de las Mercedes (TF-113) y se resolverá mediante un ámbito de gestión sistemática.

Los objetivos fundamentales de ordenación que se plantean en esta AUH son:

- a) Plantear actuaciones de mejora de la trama viaria con el objetivo de aumentar su sección y mejorar sus servicios.
- b) Resolver la ordenación del suelo vacante existente completando la urbanización del área y la creación de los espacios libres con el fin de garantizar una funcionalidad suficiente al contar con todos los servicios precisos.

6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

6.3.1. Ordenación Estructural

Se categoriza el suelo de esta AUH como suelo urbano consolidado salvo la bolsa de suelo vacante que se categoriza como suelo urbano no consolidado.

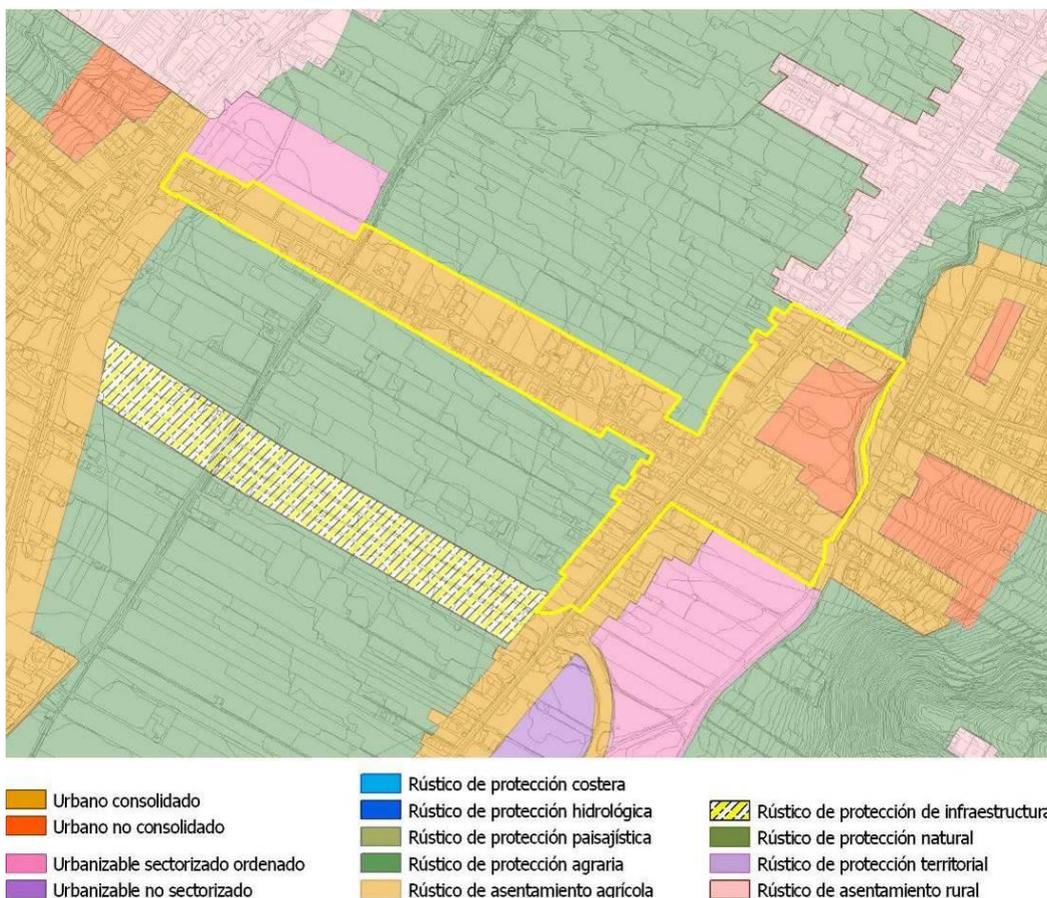


Figura 45: Clasificación del suelo

En cuanto al sistema viario el AUH presenta los siguientes viarios categorizados como elementos estructurantes:

- a) Viarios Territoriales: El Camino de las Mercedes (TF-113), viario territorial de nivel 2, que conecta al sur con la Vía de Ronda.
- b) Viarios Municipales No Urbanos: La Calle la Triciada, al igual que el Camino de las Mercedes, conecta al sur con la Vía de Ronda (TF-13).

El Camino del Rayo, viario urbano local, a pesar de ser el único viario que conecta transversalmente el AUH no estructura trama urbana más allá de sus laterales, por lo que se desestima su uso como estructurante evitando además afecciones a los vecinos derivadas de la escasa sección disponible.

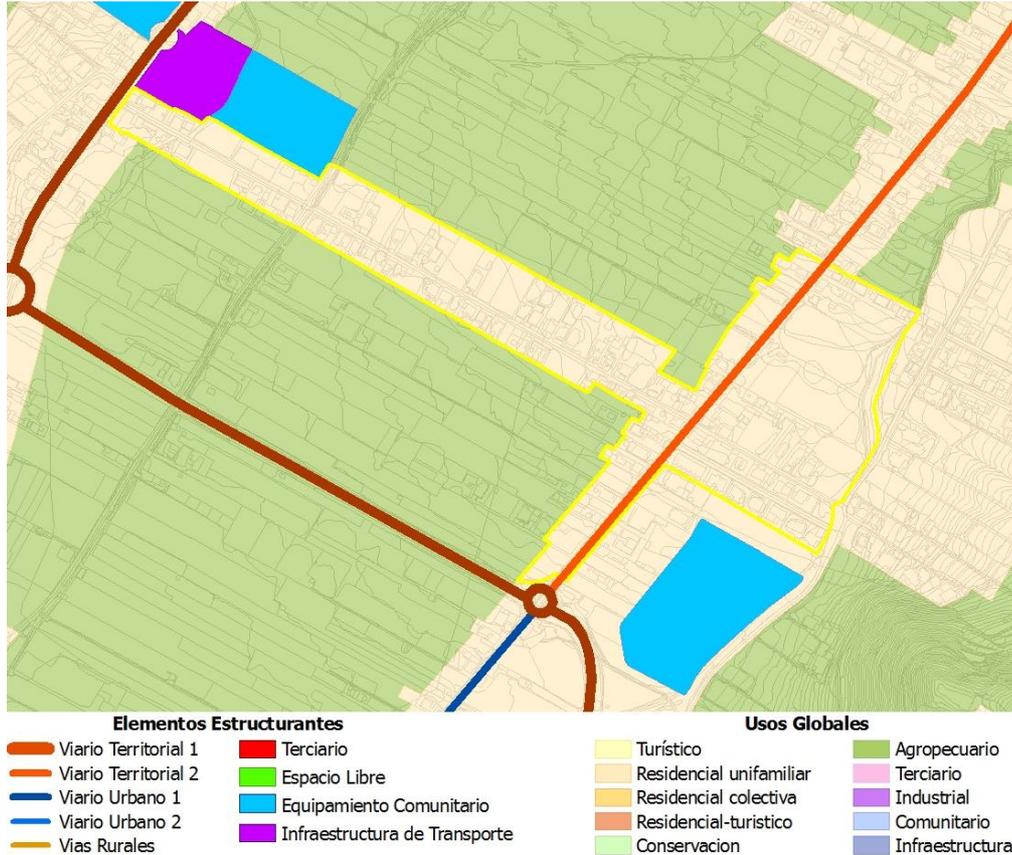


Figura 46: Elementos estructurantes

6.3.2. Trama urbana

Esta AUH se caracteriza por tener una estructura urbana lineal y escasa con franjas edificadas cuyo fondo se adapta en la medida de lo posible a la realidad parcelaria, con unas vías principales que presentan, en muchos casos, deficiencias en sus niveles de urbanización. La ordenación de los viarios se hace en función de los diferentes tipos:

- a) Viario territorial: El Camino de las Mercedes se ordena con una sección tipo P.03, con calzada de doble sentido y sin incluir aparcamiento por la estrechez del viario.
- b) Viario urbano secundario: El nuevo viario situado al norte del viario Urbanización El Coral con trazado paralelo a éste que une el Camino de la Rúa con el Camino de las Mercedes, se ordena mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional y una banda de aparcamiento en línea.

c) Viario urbano local:

- c1. El Camino del Rayo se ordena mediante una sección tipo L.06 de coexistencia con una calzada con doble sentido de circulación.
- c2. El resto de viarios locales se ordenan mediante una sección tipo L.04 de coexistencia, con una calzada de sentido único en las que se recoge los tráficos finalistas. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y las altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

d) Viario municipal no urbano: La Calle Triciada se ordena con una sección tipo N.U.01, con una calzada de doble sentido, aparcamiento en línea y aceras en el tramo donde existen piezas edificables. Para los tramos en contacto con suelo rústico se dispondrán arcones en sus laterales con una sección tipo N.U.02.

Siguiendo el criterio general del presente PGO las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes, con las siguientes rectificaciones de la trama urbana:

- a) En esta área se plantean fundamentalmente rectificaciones no programadas que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Se producen con el fin de ampliar los viarios existentes para conseguir secciones suficientes y mejorar sus servicios. Se resuelven mediante gestión asistemática A1: A lo largo del Camino de las Mercedes (TF-113), se producen afecciones en los frentes delanteros de las propiedades para realizar obras de mejora del viario (dimensionales y de servicios).
- b) Las rectificaciones programadas que tienen por objeto la actuación pública directa, con expropiación para la obtención de suelo cuando procede, se resuelven con gestión asistemática A2: Existe una pieza al norte de la Vía de Ronda donde se plantea un espacio libre (Cod_Ges_0906_5).
- c) Los nuevos tramos viarios que se disponen sobre suelos urbanos consolidados para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente se resuelven mediante gestión asistemática A5: Urbanización de dos tramos viarios que conectan el ámbito de gestión sistemática con el Camino de las Mercedes (Cod_Ges_0906_3 y 0906_4).
- d) Al norte del AUH existe un viario privado sin salida que se disponen sobre suelos urbanos consolidados. Para completar su urbanización y permitir la conexión con la gestión sistemática se delimita un ámbito de gestión A6 (Cod_Ges_0906_2).
- e) Se plantea un ámbito de gestión sistemática en el suelo vacante al este del AUH (S2) (0906_1): Para resolver este ámbito de gestión se plantea un viario conectando el Camino de las Mercedes (TF-113) con la Calle Achamán-Jardina. También se crea un nuevo viario conectando el Camino de las Mercedes (TF-113) con otro viario nuevo que conecta a su vez con la calle sin salida citada en el punto 3.2. Se plantea un cuarto viario paralelo al Camino de las Mercedes que conecta las calles mencionadas.

6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal del AUH es el residencial con predominio de viviendas unifamiliares aisladas, salvo dos piezas a ejecutar incluidas en el ámbito de gestión sistemática (S2) donde se permite vivienda colectiva. Este ámbito se describe y justifica en el apartado 3.6.

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.

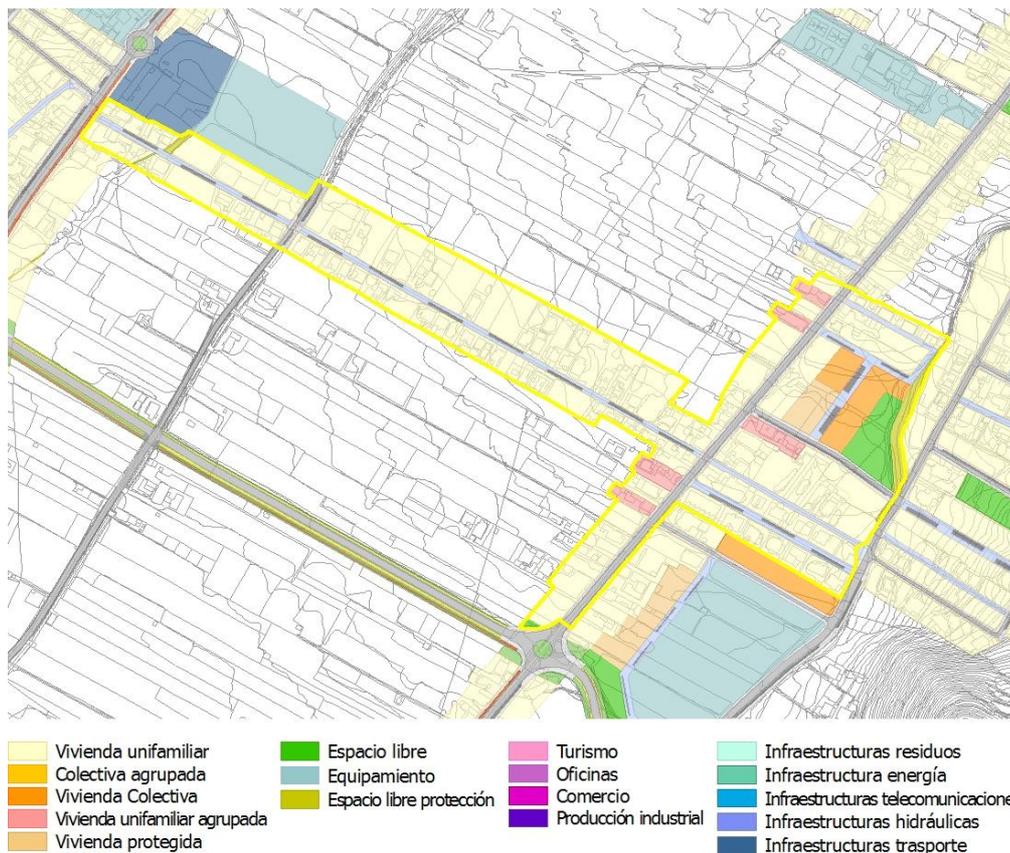


Figura 47: Ordenación pormenorizada

6.3.4. Condiciones de la edificación

Se regulan los siguientes parámetros urbanísticos para las edificaciones del área:

- a) Piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada:
 - a1. Condiciones de parcelación: se regulan la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 15 m en ambos casos.
 - a2. Condiciones de disposición de la edificación: se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3 m en todos los casos, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 50% en todos los casos y se fija la altura máxima en número de 2 plantas. Para las piezas (Cod_0906_2 y 0906_3) se establece separación mínima frontal gráfica. La pieza (Cod_0906_6) comparte las mismas determinaciones excepto que la separación mínima a lindero posterior no procede. La pieza (Cod_0906_15), localizada en el Camino del Rayo, se ordena con las mismas determinaciones citadas a excepción del porcentaje máximo de ocupación que es 25%, y el fondo máximo edificable de 25 m.
- b) Piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar agrupada (Cod_0906_7, 0906_9, 0906_10 y 0906_11):
 - b1. Condiciones de parcelación: se establece la parcelación vinculante.
 - b2. Condiciones de disposición de la edificación: se regula la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior con valor 3 m en todos los casos, se permite el pareado lateral, estableciendo un porcentaje máximo de ocupación del 50% y la fijación de la altura máxima en número de 2 plantas.

La regulación de las condiciones edificatorias de las piezas residenciales incluidas en el ámbito de gestión sistemática (S2) (Cod_Ges_0906_1) se detalla en el apartado 3.6. La fijación de los valores sustantivos de estas determinaciones para cada una de las piezas existentes se establece a partir de las condiciones edificatorias consolidadas en el área.

6.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística requieren la delimitación de diferentes ámbitos de gestión. Unos serán resueltos mediante procedimientos de gestión asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y otros a través de procedimientos de gestión sistemáticos (en suelos urbanos no consolidados), detallados en el apartado 3.6.

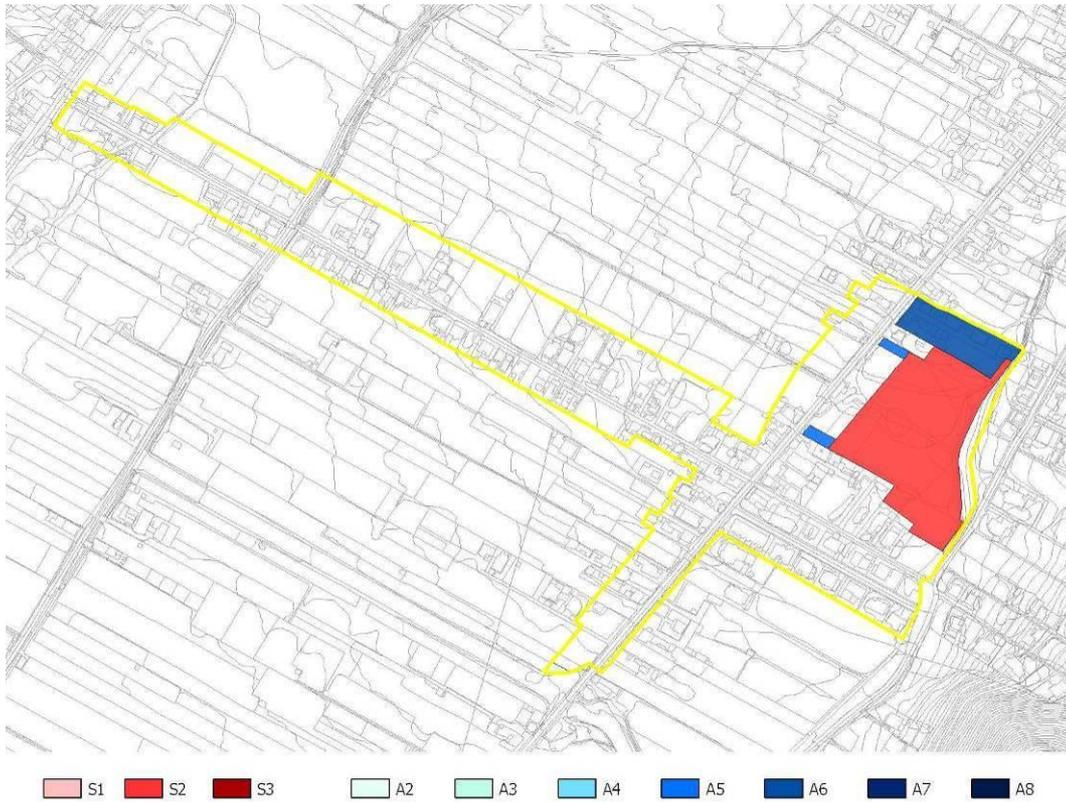


Figura 48: Ámbitos de gestión

Las actuaciones resueltas mediante gestión asistemática son las siguientes:

- a) Las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, que no implican afectaciones inmediatas, se resuelven mediante gestión asistemática A1 (apartado 3.2.).
- b) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A5, se delimitan para la obtención y ejecución de nuevos viarios en suelos urbanos consolidados necesarios para conectar el ámbito de gestión sistemática con la trama urbana existente:
 - b1. Cod_Ges_0906_3: El tramo viario situado al sur se delimita para su obtención y ejecución ya que une el ámbito de gestión sistemática con el Camino de las Mercedes.
 - b2. Cod_Ges_0906_4: El tramo viario situado al norte se delimita para obtenerlo y ejecutarlo ya que conecta el ámbito de gestión sistemática con el Camino de las Mercedes.

- c) **Ámbito de gestión asistemática modalidad A6. (Cod_Ges_0906_2).** Se ha delimitado un grupo de parcelas unifamiliares junto con su viario de acceso privado con la finalidad de publicarlo y que los propietarios solidariamente mejoren las condiciones de urbanización.

Se delimita el siguiente ámbito de gestión sistemática, para la ordenación de suelo urbano no consolidado: Cod_Ges_0906_1, ubicado al este del AUH, entre la Carretera de las Mercedes (TF-113) y la Calle Achamán-Jardina. Su ordenación se describe y justifica en el apartado siguiente.

6.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0906_1 (Camino El Rayo)

Este ámbito se localiza al este del AUH, en la bolsa de suelo vacante comprendida entre el Camino de las Mercedes (TF-113), la Calle Achamán-Jardina y el Camino del Rayo con una superficie de 13.167,86 m²s. Dada la ausencia de urbanización estos terrenos se clasifican como suelo urbano no consolidado a gestionar a través de una unidad de actuación (En el PGO-2004 también se categorizaba este suelo como suelo urbano no consolidado).



Figura 49: Esquema de ordenación del ámbito 0906_1

En cuanto a la problemática urbanística, la ausencia de un viario local interior imposibilita la ocupación urbana adecuada de estos terrenos. El principal objetivo de ordenación consistirá en resolver esta situación mediante el planteamiento de un viario interior y la asignación de aprovechamiento lucrativo suficiente, posibilitando así la viabilidad de este ámbito.

Las condiciones urbanísticas, tanto de estos terrenos como los de su entorno, los hacen viables para destinarlos, al menos en parte, a la construcción de vivienda colectiva, siendo admisible la vivienda unifamiliar. Así mismo se plantean dos piezas dedicadas exclusivamente a vivienda unifamiliar aislada. En cuanto al espacio libre, se reserva una amplia franja de suelo en el límite del ámbito de gestión con un espacio libre de protección de barranco.

Se establece la ordenación del ámbito en torno cuatro nuevas vías. Dos de ellas parten del Camino de las Mercedes, una conectando con la Calle Achamán-Jardina y la otra con otro nuevo viario. En este caso se plantea su prolongación conectando con una calle privada existente. El cuarto nuevo viario se plantea ortogonalmente a los viarios que parten del Camino de las Mercedes. Ambos son viarios de 9 m de ancho, de un solo sentido y con aparcamiento en un lateral, salvo el más corto con una sección de 6 m. Todas las alineaciones establecidas serán viarias y principales, dando acceso a las piezas lucrativas y al espacio libre.



Figura 50: Ordenación del ámbito de gestión 0906_1

Las condiciones de ordenación de las cuatro piezas lucrativas residenciales se han establecido con la premisa principal de armonizar con su entorno y son las siguientes:

- a) En las piezas 0906_21 y 0906_30 con uso de vivienda unifamiliar aislada (2) se regula la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con 15 m en ambos casos. Se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3 m respectivamente, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 30% en todos los casos y se fija la altura máxima de 2 plantas.
- b) Las piezas 0906_22 y 0906_23 con uso de vivienda colectiva (3) y la 0906_34 vivienda de protección. Para ambas se establece una longitud mínima del lindero frontal y un círculo mínimo inscribible de 18 m y se fija la separación mínima a linderos frontal y posterior en 3 m, fondo máximo edificable de 21 m, porcentaje máximo de ocupación de 55% y altura máxima de 2 plantas.

Las determinaciones de la pieza espacio libre son las siguientes:

- c) La pieza 0904_26, con una superficie de 2.999,64 m², constituye el espacio libre público (4) ubicado al oeste de la Calle Achamán-Jardina.

7. AUH-0907: FUENTE LAS NEGRAS

7.1. Delimitación y descripción general

El AUH Fuente las Negras (AUH-0907) se localiza en el núcleo Las Mercedes. Se desarrolla a lo largo del Camino de las Mercedes rodeada en la mayor parte de sus límites por suelo rústico de protección agraria. A continuación se describen los límites de esta AUH:

- Al norte limita con el AUH-0908 de Cruz de los Álamos.
- Al sur, limita con el AUH-0906: Camino el Rayo donde se produce el cambio de clasificación de suelo de asentamiento rural a suelo urbano consolidado.
- Al este linda con suelo rústico de protección agraria.
- Al oeste limita con el AUH-0903: Las Canteras.

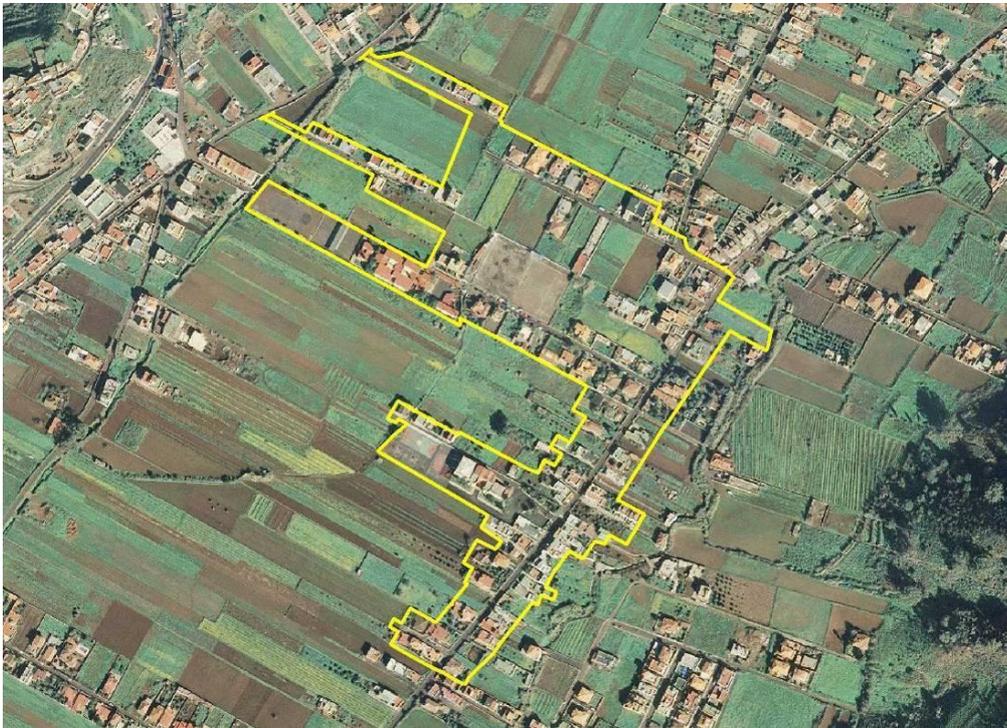


Figura 51: Delimitación del AUH

Todo el suelo de esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural. El uso predominante de la edificación es el residencial de vivienda unifamiliar, dispuesta de forma lineal en los bordes de la vía principal Camino de las Mercedes (TF-113), para posteriormente ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios transversales.

7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Entre los principales problemas urbanísticos de este asentamiento rural se detectan:

- Deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) tanto en viarios principales como en secundarios, además de falta de continuidad de la trama con viarios acabados en fondo de saco.
- La ocupación progresiva y espontánea llevada a cabo en el territorio ha originado un problema de escasez de superficie destinada a uso público y espacios libres.



- c) La existencia de una bolsa de suelo vacante en el interior del AUH categorizado como suelo rústico de asentamiento rural. Se localiza al norte del AUH y se resuelve mediante un ámbito de gestión sistemática.
- d) Existen 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 exteriores.

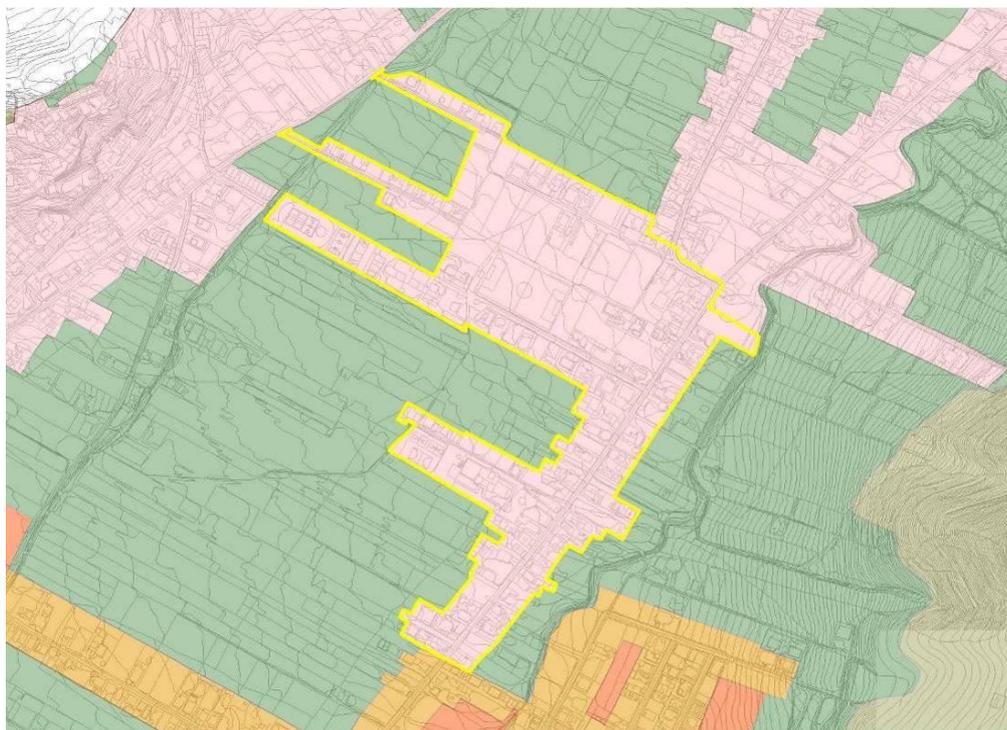
Los objetivos fundamentales de ordenación que se plantean en esta AUH serán:

- a) Dotar al viario existente de las mínimas condiciones exigidas para la urbanización con el fin de mejorar los servicios y garantizar la funcionalidad del área.
- b) Localizar suelo para uso público con el fin de destinarlo a espacio libre y dotaciones.
- c) Resolver la ordenación del suelo vacante existente completando la urbanización del área y crear espacios libres para garantizar una funcionalidad suficiente.
- d) Establecer parámetros para la edificación con la finalidad de homogeneizar las distintas zonas del asentamiento rural.

7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

7.3.1. Ordenación Estructural

La totalidad del suelo de esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, como se justifica en los criterios generales del presente documento.



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

Figura 52: Clasificación del suelo

En este PGO se definen los siguientes elementos estructurantes viarios:

- a) Territorial (de nivel 2): El Camino de las Mercedes (TF-113) que conecta al sur con la Vía de Ronda (TF-13).
- b) Urbanos Secundarios: Los viarios transversales que unen el Camino de las Mercedes con el Camino Viejo de las Mercedes.

Se define una pieza como elemento de carácter estructurante, se trata del Colegio Comarcal Las Mercedes (pieza 0907_18) ubicado al noroeste del AUH, dando frente a la Calle Vistalmón (correspondiente al Sistema General Comunitario Educativo).

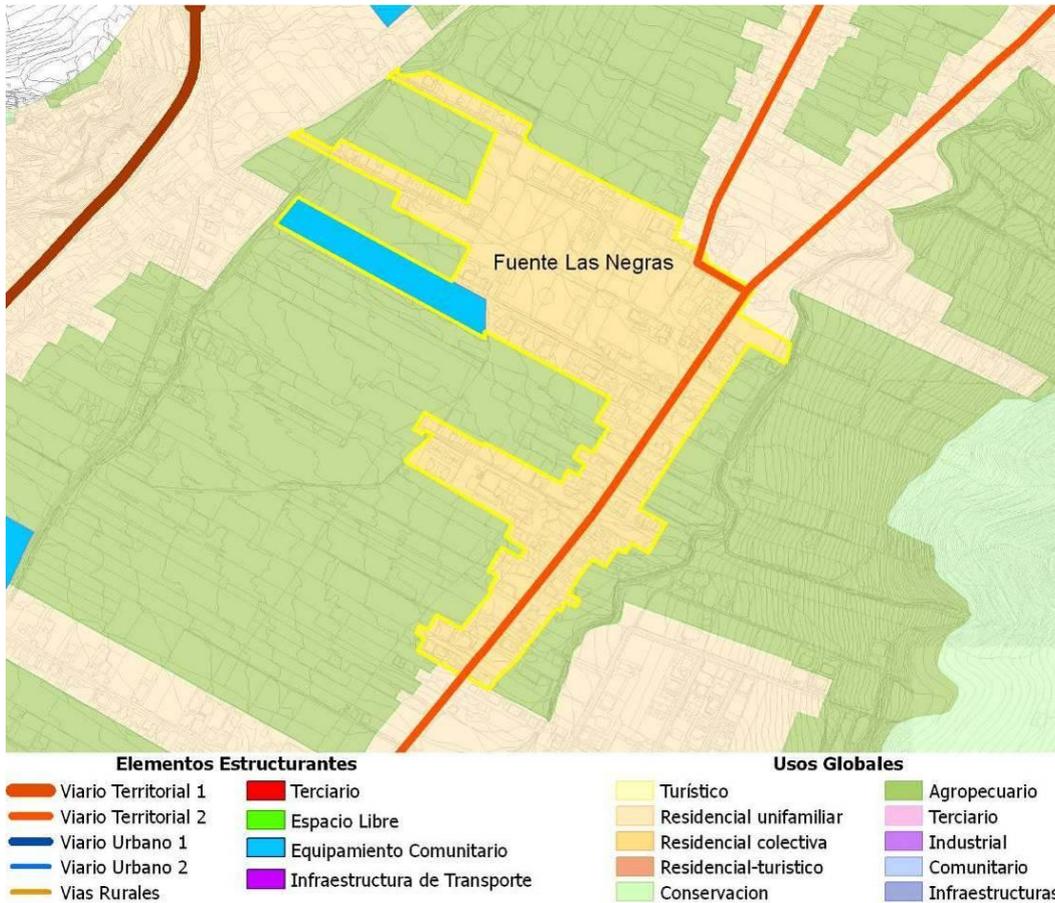


Figura 53: Elementos estructurantes

7.3.2. Trama urbana

El asentamiento rural de Fuente las Negras se desarrolla en torno al viario territorial de nivel 2 Camino de las Mercedes (TF-113) del cual parten dos viarios urbanos secundarios transversales, el Camino Los Álamos y la prolongación de la Calle Trasera El Campo hacia el Camino de las Mercedes. Estos viarios junto con los viarios transversales internos son los encargados de articular la trama interna del AUH. Además existen dos viarios que acaban en fondo de saco, la Calle Vistalmón y el Callejón Déniz, estos viarios son los que dan accesibilidad a los equipamientos del AUH.

Esta AUH se caracteriza por tener una estructura urbana lineal con franjas edificadas cuyo fondo se adapta en la medida de lo posible a la realidad parcelaria en torno a las vías principales que presentan en muchos casos deficiencias en sus niveles de urbanización.

- a) Viario territorial de nivel 2: El Camino de las Mercedes se ordena mediante una sección tipo P.03, con una calzada de doble sentido y sin aparcamiento.
- b) Viario urbano secundario: Los viarios transversales ya citados se ordenan mediante una sección tipo S.03 con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea cuando el ancho de la calle lo permite y aceras en sus laterales.
- c) Viario urbanos locales: Los viarios urbanos locales se ordenan mediante una sección tipo L.04 de coexistencia, el diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias de templado de tráfico para minimizar la velocidad del tráfico motorizado además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

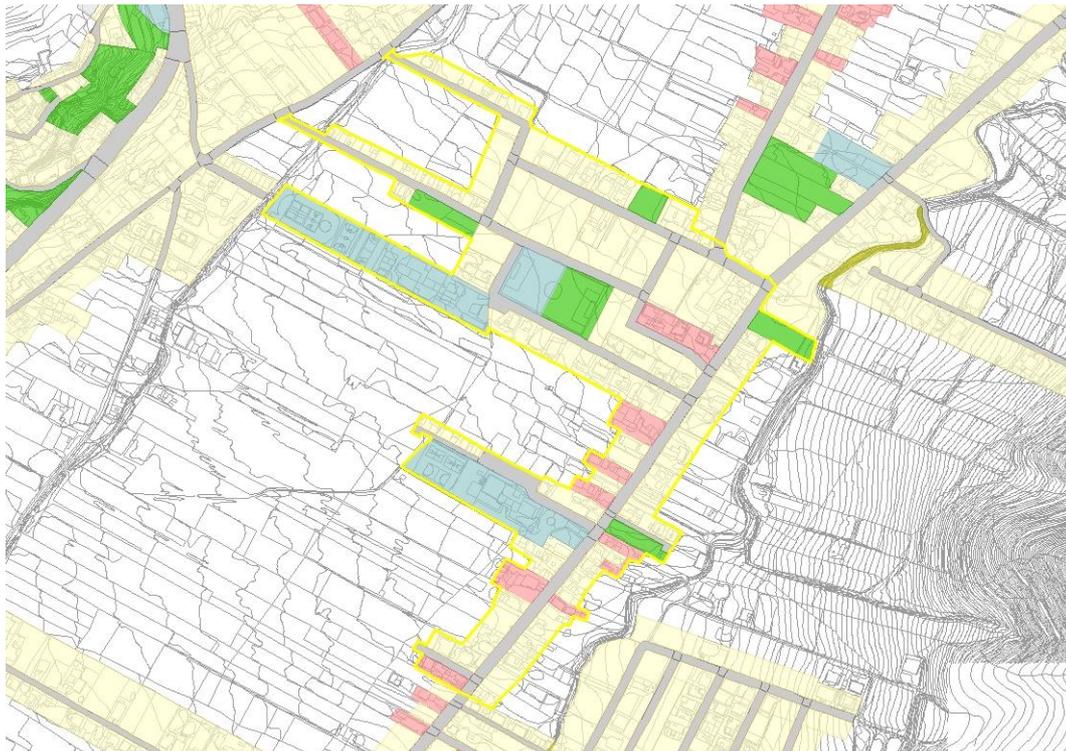
Siguiendo el criterio general del presente PGO las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes con las siguientes rectificaciones de la trama urbana:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones.
- b) Las rectificaciones programadas para la obtención de suelo y urbanización en el viario principal del asentamiento y de titularidad del Cabildo de Tenerife (TF-113) se resuelven a cargo de varios ámbitos de gestión asistemática A2 relacionados en el apartado de 3.5.
- c) El nuevo tramo viario que se dispone sobre suelo rústico de asentamiento rural para conectar el ámbito de gestión sistemática con el asentamiento rural existente. Se resuelve con gestión asistemática A5: Urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática con el Camino de las Mercedes (Cod_Ges_0907_4).
- d) Existen tres viarios transversales sin salida al Camino de las Mercedes, el Callejón Déniz y otros dos sin nombre. Se delimitan tres ámbitos de gestión A6 (0907_5, 0907_6 y 0907_7) para ampliar la sección y completar su urbanización. Del mismo modo, al sur del Camino Viejo Las Mercedes existen dos calles transversales, viarios urbanos secundarios, Calle Pérez Bethencourt y Trasera El Campo para las que se delimitan otros dos ámbitos de esta modalidad con el objetivo de ampliar la sección y urbanizarlas (Cod_Ges_0907_2, 0907_1 y 0907_9).
- e) Se plantea un ámbito de gestión sistemática en el suelo vacante al este del AUH (S4) (0907_3). Para resolver este ámbito de gestión se plantean dos viarios transversales, viarios urbanos locales, al Camino Los Álamos. Uno de ellos conecta la Calle Pérez Bethencourt con Trasera El Campo. El segundo conecta con otros dos viarios de nuevo trazado, siendo uno la prolongación de Trasera El Campo y el otro perpendicular al Camino de las Mercedes.

7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso predominante es el residencial con uso global de vivienda unifamiliar. Se recogen tres piezas de equipamiento, una de ellas a ejecutar e incluida en el ámbito de gestión sistemática (S2). Asimismo, se proponen diferentes piezas con uso de espacio libre localizado estratégicamente para dar servicio a la población del área.

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



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

Figura 54: Ordenación pormenorizada

7.3.4. Condiciones de la edificación

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

- a) En las piezas residenciales con vivienda unifamiliar aislada (UF) 0907_7, 0907_8, 0907_9, 0907_10, 0907_11, 0907_14, 0907_17, 0907_19, 0907_20, 0907_21, 0907_23, 0907_24, 0907_25, 0907_28, 0907_32, 0907_35, 0907_36, 0907_37, 0907_38, 0907_39, 0907_42 y 0907_43:
 - a1 Condiciones de parcelación: se regulan la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 15 m en ambos casos. En la pieza 0907_17 solo se regula con círculo mínimo inscribible con valor de 15 m.
 - a2. Condiciones de disposición de la edificación: se establecen separaciones mínimas a linderos frontal, posterior y lateral de 3 m, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 30% y se fija la altura máxima en número de 2 plantas. En la pieza 0907_37 la separación mínima a lindero frontal no procede y se establece una línea de disposición obligatoria gráfica.
- b) La pieza cuyo uso es vivienda unifamiliar adosada (0907_35):
 - b1. Condiciones de parcelación: se regula la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 12 m en ambos casos.
 - b2. Condiciones de disposición de la edificación: se regula la separación mínima a lindero frontal y posterior con valor 3 m, la separación mínima a lindero lateral

con valor 0 m y la fijación de la altura máxima en número de 2 plantas con uso producto inmobiliario casa.

- c) Piezas con el uso residencial unifamiliar agrupado para legitimar grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. Para las piezas 0907_12, 0907_13, 0907_15, 0907_16, 0907_26, 0907_27, 0907_40, 0907_41 y 0907_45 con serventías de acceso desde la vía pública a las parcelas interiores, se establece parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes, se fija el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones, la ocupación máxima de la edificación en un 30% y la separación mínima gráfica al lindero frontal. Estas determinaciones tienen el objetivo de respetar en la medida de lo posible la realidad existente.
- d) Las piezas 0907_18 y 0907_31, destinadas a uso equipamiento, se han regulado definiendo una edificabilidad máxima de 1 y el número máximo de plantas en 2.

La regulación de las condiciones edificatorias de las piezas residenciales incluidas en el ámbito de gestión sistemática (S4) (Cod_Ges_ 0907_3), se detallan en el apartado 3.6.

La fijación de los valores sustantivos de estas determinaciones para cada una de las piezas existentes se establece a partir de las condiciones edificatorias consolidadas en el área.

7.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Los ámbitos de gestión urbanística propuestos en esta AUH son los siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias cuyos recintos no se delimitan en los planos. Estas afecciones se describen en el apartado 3.2 de esta Memoria.
- b) Gestión Asistemática A3 (0907_8): Para obtener y urbanizar las piezas de espacios libres y mejorar el viario principal. Las actuaciones son a iniciativa del Ayuntamiento. Los propietarios de los terrenos tienen la obligación de sufragar la parte que les corresponda de los gastos de ejecución de las obras de urbanización.
- c) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A5, se delimitan para la obtención y ejecución de nuevos viarios en suelo rústico de asentamiento rural necesarios para conectar el ámbito de gestión sistemática con el viario existente en el asentamiento rural (Cod_Ges_0907_4). Se delimita el tramo viario situado al noroeste del Camino de las Mercedes para obtenerlo y ejecutarlo ya que conecta el ámbito de gestión sistemática (0907_3) con dicha calle.
- d) Gestión Asistemática A6: Se delimitan grupos de parcelas unifamiliares y sus viarios de acceso para que solidariamente los propietarios mejoren sus condiciones dimensionales y de urbanización y alcancen niveles de servicio propios del suelo de asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar:
 - e1. 0907_1: Calle Pérez Bethencourt y parcelas con acceso desde dicho viario. Este de viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos para conectar con el nuevo viario de la gestión sistemática.
 - e2. 0907_2: Calle Trasera El Campo y parcelas con acceso desde dicho viario. Este de viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos para conectar con el nuevo viario de la gestión sistemática.
 - e3. 0907_5: viario transversal al suroeste del Camino de las Mercedes y parcelas con acceso desde esta calle para urbanizar y dotar de los servicios requeridos.

- e4. 0907_6: viario transversal al este del Camino de las Mercedes y las parcelas con acceso desde esta calle para urbanizar y dotar de los servicios requeridos.
- e5. 0907_7: comprende el viario y las parcelas con acceso desde una calle privada sin nombre para publicificarla, urbanizar y dotar de los servicios requeridos.
- e6. 0907_9: comprende el viario y la parcela del colegio Decroly, delimitado con el objetivo de ceder y ejecutar por parte del colegio, suelo para mejorar los accesos al mismo, ya que en la actualidad, se generan grandes problemas de circulación en las horas punta de recogida y entrada de los escolares sobre la TF-113, ya que no dispone de área de movimiento ni de aparcamientos.
- f) Se delimita un ámbito de gestión sistemática (S4) para la ordenación de suelo rústico de asentamiento rural, cuya ordenación se describe en el epígrafe siguiente.

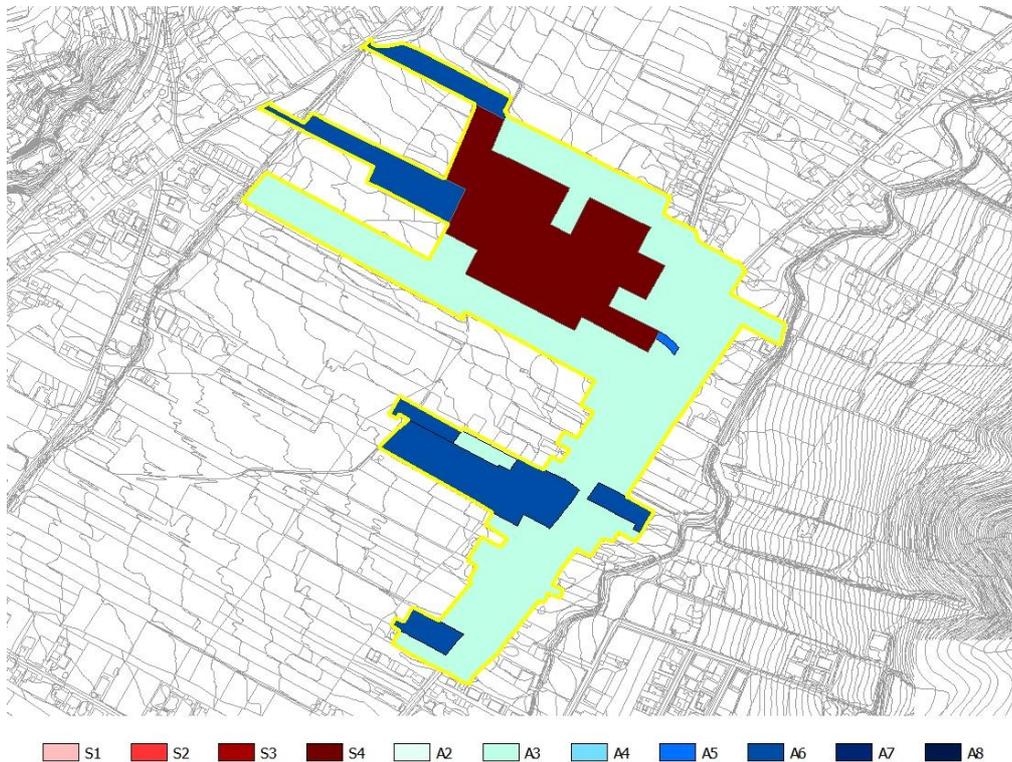


Figura 55: Ámbitos de gestión

7.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0907_3: Fuente las Negras:

Este ámbito se localiza al norte del AUH, en la bolsa de suelo vacante situada entre el Camino de las Mercedes (TF-113), viario territorial, el Camino Los Álamos, viario urbano secundario y la Calle Vistalmón, viario urbano local, con una superficie de 29.126,34 m²s. Estos terrenos se clasifican como suelo rústico de asentamiento rural a gestionar a través de una unidad de actuación.

En cuanto a la problemática urbanística, la ausencia de un viario interior imposibilita la ocupación de estos terrenos y la conexión el asentamiento rural entre el Camino de las Mercedes y Camino Viejo las Mercedes. El principal objetivo de ordenación consistirá en resolver esta situación mediante el planteamiento de un viario interior organizador del área y la asignación de aprovechamiento lucrativo suficiente, posibilitando así la viabilidad de este ámbito. Las condiciones urbanísticas, tanto de estos terrenos como de su entorno, los hacen

viables para destinarlos exclusivamente a vivienda unifamiliar aislada. En cuanto al espacio libre, se reserva una amplia superficie de suelo en el límite del ámbito de gestión. Así mismo se plantea una pieza dedicada a equipamiento.



Figura 56: Esquema de ordenación del ámbito 0907_3

Se establece la ordenación del ámbito en torno a cuatro nuevas vías (1). Dos de ellas parten transversales al Camino Los Álamos y en su otro extremo conectan perpendicularmente con un tercer viario, que es prolongación de la Calle Trasera El Campo. A su vez, un cuarto viario transversal al Camino de las Mercedes conecta con el viario descrito y un viario dando frente al equipamiento, que permita mejorar el acceso del colegio de Las Mercedes. Todos son viarios de 10 m de ancho, de un solo sentido con posibilidades de incluir aparcamiento. Todas las alineaciones establecidas serán principales, dando acceso a las piezas lucrativas, al equipamiento y al espacio libre.

Las condiciones de ordenación de las cinco piezas lucrativas residenciales (2) se han establecido con la premisa principal de armonizar con su entorno. En las piezas 0907_1, 0907_2, 0907_3, 0907_5 y 0907_6, cuyo uso es vivienda unifamiliar aislada, las condiciones de parcelación se regulan la longitud mínima de lindero frontal y el círculo mínimo inscribible con valor de 15 m en ambos casos. Como condiciones de disposición de la edificación se fija la separación mínima a linderos frontal, lateral y posterior en 3, 3 y 3 m respectivamente, se permite el pareado lateral, el porcentaje máximo de ocupación es del 35% en todos los casos y se fija la altura máxima en número de 2 plantas.

Las determinaciones de las piezas de equipamiento y espacio libre son las siguientes:

- a) La pieza 0907_4 (4), destinada a equipamiento, con una superficie de 2.886,07 m²s, se ubica al sur del ámbito de gestión, dando frente a la Calle Vistalmón. Las condiciones edificatorias que se regulan en esta pieza son la separación mínima a lindero frontal, lateral y posterior con valor 3 m, una edificabilidad máxima de 1 m²c/m²s y una altura máxima de 2 plantas.

b) La pieza 0907_22 (3), con una superficie de 3.345,88 m²s, constituye el espacio libre público ubicado al norte de la Calle Vistalmón.



Figura 57: Ordenación del ámbito de gestión 0907_3

8. AUH-0908: CRUZ DE LOS ÁLAMOS

8.1. Delimitación y descripción general

Cruz de los Álamos, situada en el núcleo de Las Mercedes, se desarrolla en forma de “V” a lo largo de los Caminos de las Mercedes y Jardina. Limita de la siguiente manera:

- Al norte del Camino de las Mercedes limita con el núcleo urbano de Las Mercedes y al norte del Camino Jardina con el núcleo y el AUH de Jardina.
- Al sur limita con el núcleo y el AUH Fuente Las Negras.
- Al este, por suelo categorizado como suelo rústico de protección agraria en la zona denominada La Canterilla.
- Al oeste limita con suelo rústico de protección agraria que separa esta AUH del AUH Laderas de Nava.



Figura 58: Delimitación del AUH

Esta AUH se delimita respetando la estructura lineal de los dos caminos que suben tanto a Las Mercedes como a Jardina. También se recogen dos núcleos rurales al este del Camino de Jardina, que presentan viarios y edificaciones residenciales unifamiliares. El núcleo más al norte se denomina Gonzaliáñez y el más al sur se desarrolla en la Calle Monte Canino.

8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Los problemas de infraestructura de esta AUH se resumen en los siguientes puntos:

- Escasa sección de los viarios en los ejes principales y transversales mezclándose las circulaciones peatonales y de vehículos, tránsitos en doble sentido, carencia de aparcamiento y discontinuidad de la trama viaria con viarios en fondo de saco.
- En el último tramo viario la edificación se ha adosado en algunas piezas resultando tipologías edificatorias que dificultan la futura apertura de vías transversales.



- c) Existen varias 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 exteriores.

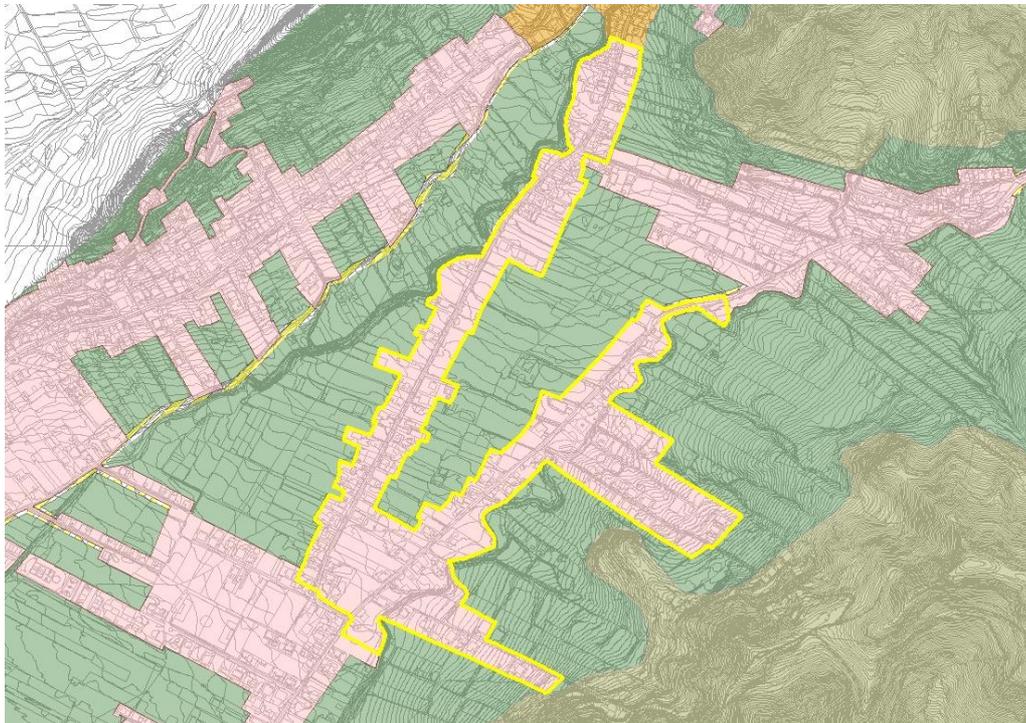
La ordenación planteada se caracteriza por el reconocimiento de la realidad edificada, los criterios de la planificación tienen como objetivo mejorar la trama urbana, ampliar la sección de los principales ejes y dotar al área con espacios libres y equipamientos. Se plantea evitar el adosamiento en las edificaciones ya que se imposibilitaría el trazado de futuros viarios transversales. Se asumen tres escalas para los criterios específicos de ordenación:

- a) Se pretende una mejor integración en la unidad territorial de esta AUH por lo que se han tenido en cuenta las determinaciones del PGO-2004 y se ha dado continuidad de forma homogénea a los viarios que conectan con las tres AUH colindantes.
- b) A escala del conjunto del AUH, aumentar la sección del viario principal dándole un ancho y funcionalidad adecuados y completar la estructura viaria interior.
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la progresiva ampliación de las secciones viarias mediante rectificaciones de alineaciones no programadas.

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.

8.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

8.3.1. Ordenación Estructural



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

Figura 59: Clasificación del suelo

El suelo de esta AUH está clasificado como rústico de asentamiento rural, el uso predominante es residencial con viviendas unifamiliares de dos plantas en su mayoría aisladas. Se permite el mantenimiento de los usos agrarios en las actuales fincas garantizando la reserva de estos terrenos para su uso residencial, para en su día mejorar de estructura viaria.

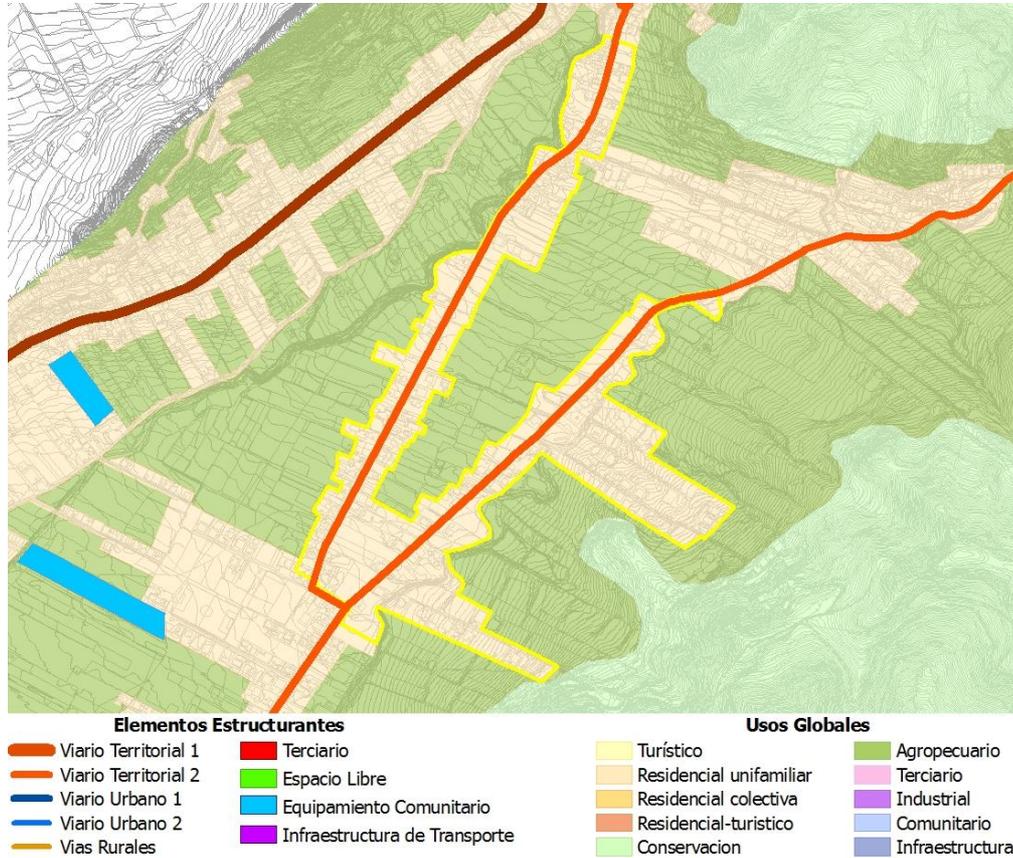


Figura 60: Elementos estructurantes

Los Sistemas Generales Viarios que presenta esta AUH son la TF-113 (Camino de Jardina), desde la rotonda de la Vía de Ronda hasta el núcleo de Jardina y el Camino de las Mercedes, desde el cruce de Cruz de los Álamos hasta el núcleo de Las Mercedes. Ambas se categorizan como viarios territoriales de nivel 2 y alojan los tráficos de distribución de la zona. En este asentamiento rural no hay equipamientos comunitarios de carácter estructurante

8.3.2. Trama urbana

El Camino de las Mercedes y el Camino Jardina no cuentan con una sección de viario principal suficiente por lo que se plantea aumentarla hasta los 12 metros de ancho con una gestión de modalidad A3 no programada. El criterio de ordenación se establece mediante una sección tipo S.1, con una única calzada, dos carriles de doble dirección y sin aparcamiento ya que su inclusión obligaría a la disposición de sentidos únicos y recorridos demasiado largos. Se prevé que, en caso de desarrollo urbanístico de los suelos ahora preservados, estos viarios territoriales puedan convertirse en vías de único sentido y alojar aparcamientos.

Los dos ejes principales de este asentamiento rural se dividen en dos tramos viarios que corresponden uno al Camino Jardina y el otro al Camino de las Mercedes. Los demás tramos viarios son transversales incluidos en ámbitos de gestión, y otros viarios locales de escasa longitud también transversales.



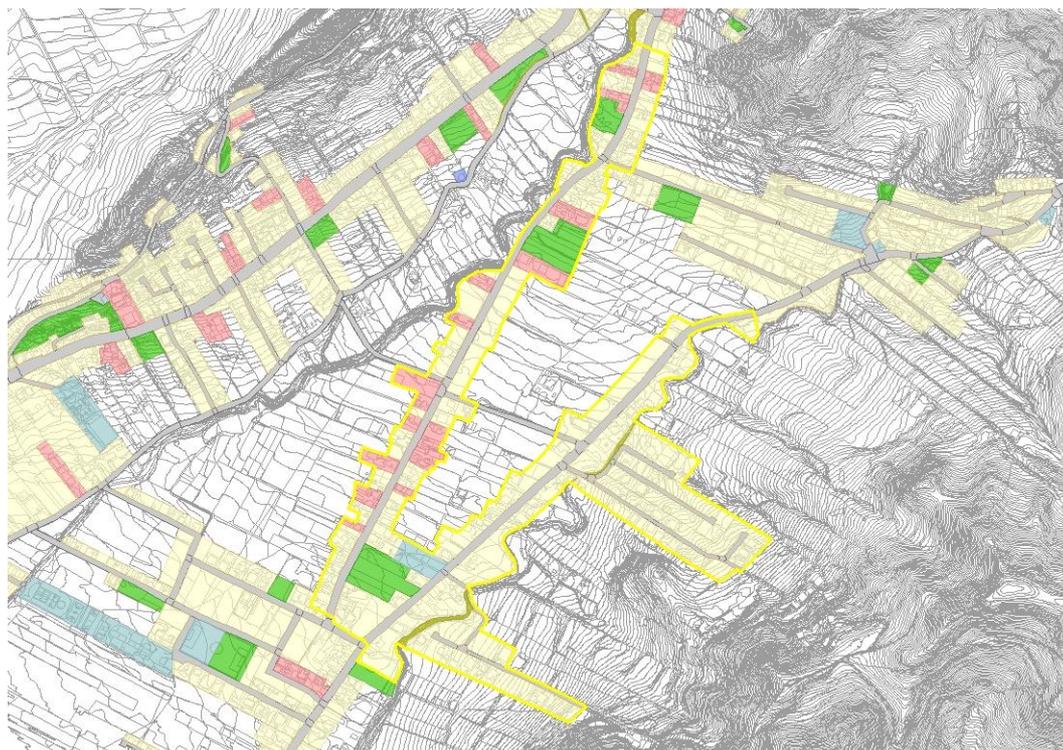
Una nueva vía con desarrollo este-oeste conecta los ejes principales de Camino de Jardina y el Camino de las Mercedes con el Camino Viejo de las Mercedes. Este viario, se considera viario urbano secundario, permitiendo la ordenación del tráfico motorizado dentro del Asentamiento Rural. La ordenación de este nuevo viario se establece mediante una sección tipo S.14, con una calzada unidireccional de 3,50 ancho, sin aparcamiento, mientras que en sus laterales se dispone de arcenes de ancho superior a los 1,80 m limitando con el suelo rústico (por lo que no se dispondrá de acera evitando la consolidación por la edificación en sus márgenes).

En el pueblo de Gonzaliénez los viarios son de escasa sección por lo que se plantea regularizarla a lo largo de todo su recorrido aunque su dimensión resulte inferior a otros viarios de la zona y se resuelvan con fondos de saco. La cesión de suelo para la obtención de espacio para el viario así como su urbanización se llevará a cabo a través de la gestión establecida para los ámbitos de gestión asistemática A6. La ordenación del viario se establece mediante una sección tipo L.04 de coexistencia donde el peatón comparte la vía con el tráfico motorizado. La calidad ambiental y estética de la calle se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales debido a que las características del tráfico y la topografía del territorio hacen necesario el acceso a las piezas desde las mismas. Las viviendas son en su mayoría aisladas aunque en la parte norte del Camino de las Mercedes, donde se ubican las edificaciones más antiguas, no hay separación entre viviendas. Algunas de más reciente construcción son pareadas. Las viviendas son de buena calidad y su estado de conservación es óptimo.

8.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso predominante es el residencial de vivienda unifamiliar. La admisibilidad de usos pormenorizados se especifica en la Memoria de este PGO. Se proponen y recogen piezas para equipamiento comunitario y espacios libres concentradas fundamentalmente entre el encuentro Cruz de Los Álamos y en la subida al Camino de las Mercedes. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el regulado respecto de la vivienda unifamiliar libre, tal como se justifica en el capítulo correspondiente de esta Memoria.



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

Figura 61: Ordenación pormenorizada

8.3.4. Condiciones de la edificación

Con carácter general se regula la edificación con determinaciones propias de vivienda aislada, estableciendo parámetros de parcela correspondientes al frente mínimo y círculo mínimo inscribible para evitar la pequeña parcelación. La disposición de la edificación se regula con separaciones mínimas a los linderos y en algún caso particular con fondo máximo edificable para mantener en las futuras edificaciones un esponjamiento como el actual que permita modificaciones de la trama urbana con nuevas vías transversales que comuniquen los dos caminos principales. Las condiciones de intensidad se regulan con ocupación máxima y número máximo de 2 plantas de altura.

En determinadas parcelas las condiciones de la edificación se regulan de distinta manera al tratarse de viviendas unifamiliares agrupadas que en algunos casos no dan frente a la vía principal sino a accesos privados. Se localizan a lo largo del Camino de las Mercedes y algunas son de fondos tan profundos que se prolongan hasta el cauce del Barranco de La Triada. El aprovechamiento en ocupación y número de plantas es el mismo en todo el asentamiento rural. Las condiciones de parcela se regulan con parcelación vinculante y las de intensidad se establecen con ocupación máxima y número de máximo de 2 plantas de altura.



8.3.5. Condiciones de gestión urbanística

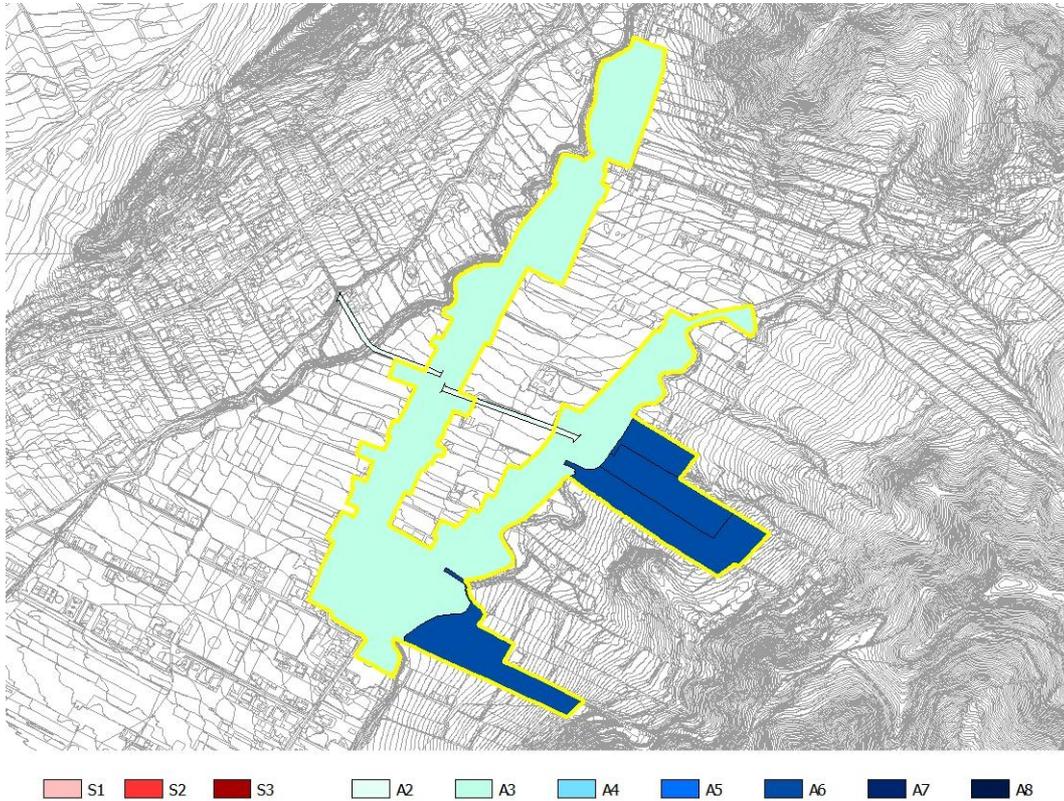


Figura 62: Ámbitos de gestión

Se plantean actuaciones para la mejora urbana con el fin de viabilizar la ordenación establecida delimitándose varios ámbitos de gestión que han de llevarse a cabo mediante procedimientos asistemáticos:

- a) **Ámbito de gestión A2:** 0908_7 y 0908_8, obtención y urbanización para la ejecución de un viario transversal a este AUH que conecta el Camino Viejo de Las Mercedes con la TF-113.
- b) **Ámbito de gestión A3:** 0908_5, obtención y urbanización de las piezas dotacionales y espacios libres, así como la mejora del viario con afecciones a lo largo de los viarios territoriales para adecuar su sección a las características urbanas del asentamiento. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto y se gestionarán a través de contribuciones especiales.
- c) **Ámbitos de gestión A6:**
 - b1 0908_1, obtención de suelo en la Calle Los Mimos y parte de la Calle Transversal Gonzaliáñez Primera Izquierda a fin de regularizar la sección del viario y completar su urbanización.
 - b2 0908_2, obtención del suelo y urbanización de la Calle Monte Canino.
 - b3 0908_3 para completar la urbanización de la Calle Gonzaliáñez desde el Camino de Jardina, el primer tramo de la Calle Transversal Gonzaliáñez Primera Iz-

quiera y la Calle Transversal Gonzaliénez Segunda Izquierda, además de obtener la parte de suelo necesaria para que las vías tengan una sección adecuada.

- b4 0908_4, obtención de parte del suelo y urbanización de la calle sin salida Los Mimos.





9. AUH-0909: LADERAS DE NAVA

9.1. Delimitación y descripción general

El AUH Laderas de Nava se localiza al norte del núcleo Las Mercedes. Se desarrolla a lo largo de la Carretera Camino Las Mercedes rodeada en la mayor parte de sus límites por suelo rústico de protección agraria. A continuación se describen los límites de esta AUH:

- a) Al norte y al sur linda con suelo rústico de protección agraria.
- b) Al este, el Camino Viejo de las Mercedes limita con el AUH-0910: Las Mercedes, donde se produce el cambio de clasificación de suelo de asentamiento rural a suelo urbano consolidado.
- c) Al oeste, el Camino de las Mercedes limita con el AUH-0903: Las Canteras.

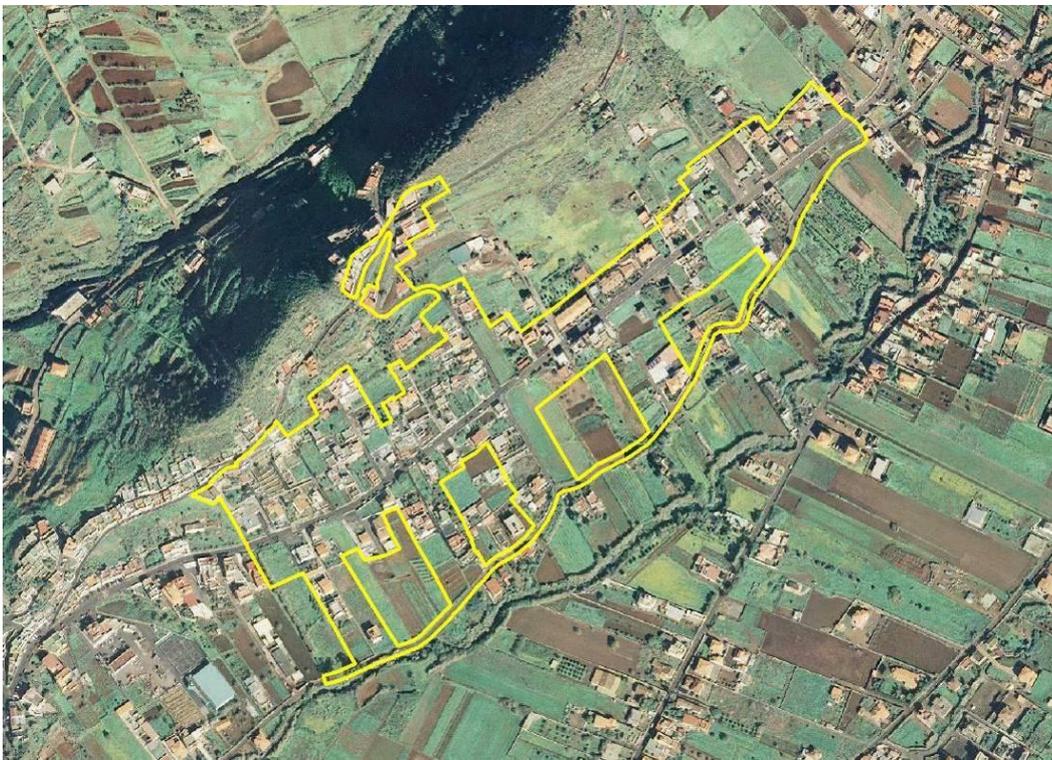


Figura 63: Delimitación del AUH

Todo el suelo de esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural. El uso predominante de la edificación que se ha desarrollado es el residencial de vivienda unifamiliar dispuesta de forma lineal en los bordes de la vía principal, Carretera Camino Las Mercedes, para posteriormente ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios transversales.

9.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Uno de los principales problemas urbanísticos de este Asentamiento Rural deriva de las deficiencias de algunos viarios en su dimensión y la escasa dotación de los servicios. Además, la ocupación progresiva y espontánea llevada a cabo en el territorio, ajena a veces a la planificación urbanística, ha originado un problema de escasez de superficie destinada a uso público y a la disposición actual de algunas edificaciones próximas a las carreteras situadas en una franja de separación mínima con respecto a la establecida.

Los problemas de insuficiencia de las infraestructuras son:

- a) Escasa sección de los viarios en los ejes principales y las transversales, en los que se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido y falta de aparcamiento además de falta de continuidad de la trama viaria con viarios en fondo de saco. La edificación se ha ubicado de manera desordenada, de lo que resultan secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos que, en ocasiones, se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- b) Existen 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 exteriores.

El principal objetivo de ordenación planteada para esta AUH es dotar al viario existente de las mínimas condiciones exigidas para la urbanización con el fin de mejorar los servicios y garantizar la funcionalidad del área. A su vez, localizar suelo para uso público para destinarlo a espacio libre y dotaciones. Los parámetros establecidos para la edificación se establecen con la finalidad de homogeneizar las distintas zonas del asentamiento rural.

9.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

9.3.1. Ordenación Estructural

La totalidad del suelo de esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, tal y como se justifica en los criterios generales del presente documento.

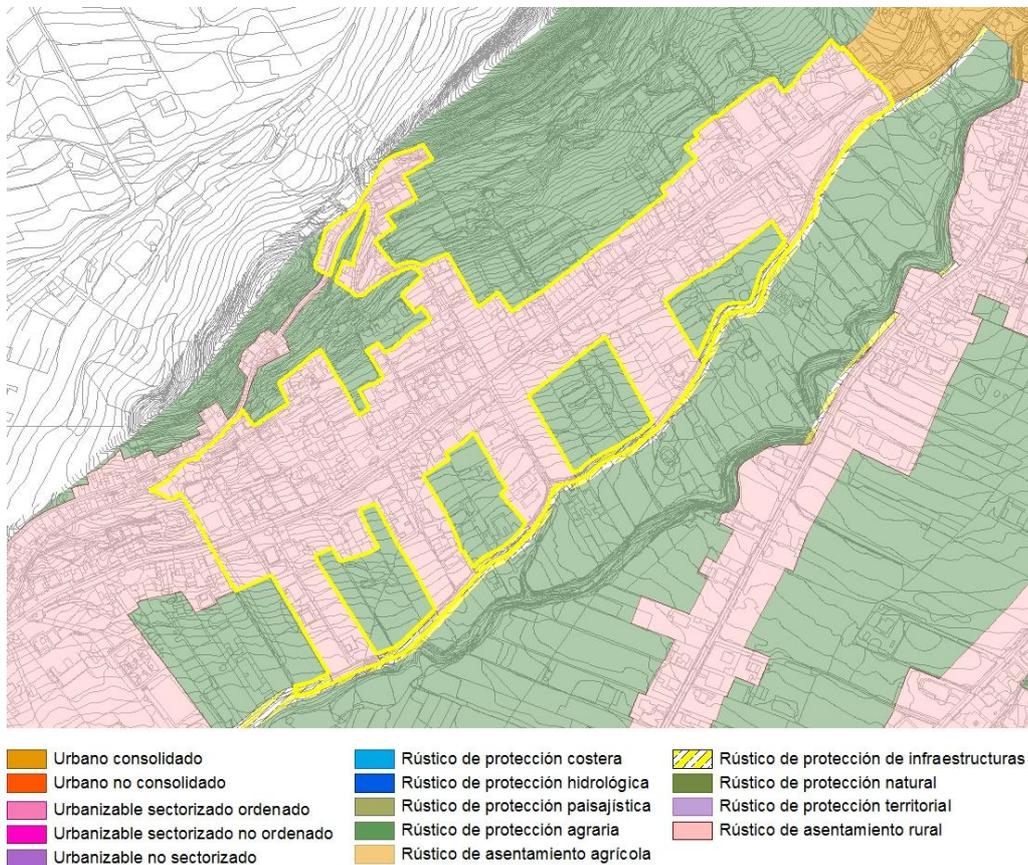


Figura 64: Clasificación del suelo

En el presente PGO se define el siguiente elemento estructurante: Viario Territorial de Nivel 1: La Carretera Camino Las Mercedes en torno a la cual se ha desarrollado el asentamiento rural. No se han establecido elementos estructurantes con uso de equipamientos comunitarios.

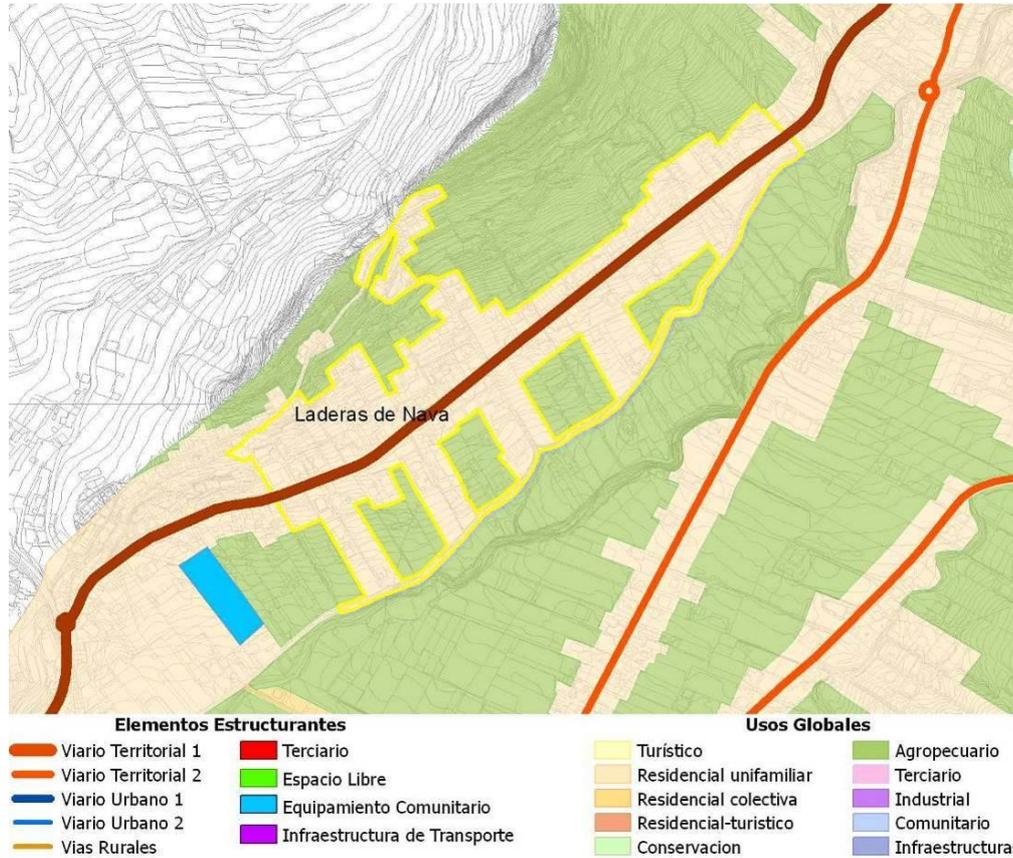


Figura 65: Elementos estructurantes

9.3.2. Trama urbana

El Asentamiento Rural de Laderas de Nava se desarrolla en torno al viario territorial de nivel 1, Carretera Camino Las Mercedes y a los viarios urbanos locales transversales del asentamiento, Calle La Caza, Transversal Primera, Calle Clemente Vera, Camino Luís Álvarez Castro, Calle Mobba y Callejón Amador.

Al norte de la Carretera Camino Las Mercedes los viarios transversales acaban con fondo de saco y la tipología edificatoria es de vivienda unifamiliar aislada, salvo en el encuentro del Camino Luís Álvarez Castro y la Calle Cañada Arriba donde es unifamiliar adosada. Al sur de la carretera el asentamiento se extiende a partir de los viarios transversales que conectan con el Camino Viejo de las Mercedes limitando con suelo rústico de protección agraria. Se mantiene casi todo el trazado existente salvo algunas rectificaciones de alineaciones no programadas para mejorar el funcionamiento viario ampliando las vías en zonas puntuales.

La sección del viario estructurante Carretera Camino Las Mercedes es insuficiente y en este Plan se propone, igual que en el PGO-2004, la ampliación de la sección viaria resuelta en algunos casos con afecciones no programadas o por obtención de suelo a través del ámbito de gestión asistemático A2. Para este viario se propone una sección tipo S.M. 03 con una calzada de doble sentido, aparcamiento en línea en ambos lados y aceras en sus extremos.

Para los viarios urbanos locales que organizan los tráficos dentro del asentamiento se propone secciones tipo L.04 y L.06 donde coexiste el tráfico rodado y el peatonal. El diseño adoptará medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y altas velocidades mejorando la calidad ambiental y estética con la dotación de vegetación y elementos urbanos.

Existe una diferencia significativa entre los viarios transversales al sur de la Carretera Camino Las Mercedes que conectan con otro viario importante, el Camino Viejo de las Mercedes y los viarios al norte que suelen terminar en fondo de saco. Para ello se delimitan nueve ámbitos de gestión tipo A6 (0909_2, 0909_3, 0909_4, 0909_5, 0909_6, 0909_7, 0909_8, 0909_9, 0909_10).

Casi todas las alineaciones viarias se establecen como principales, salvo unas pocas con carácter de secundarias en el Camino Viejo de las Mercedes para impedir accesos a parcelas desde este camino ya que el asentamiento rural se desarrolla a lo largo de los viarios transversales que unen la Carretera Camino de las Mercedes con Camino Viejo de las Mercedes.

9.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso predominante es el residencial con uso global de vivienda unifamiliar. Se recoge una pieza de equipamiento al noroeste del AUH y se proponen diferentes piezas de espacio libre localizado estratégicamente para dar servicio a la población de Laderas de Nava. El régimen de admisibilidad de usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen en el título correspondiente para cada uno de los usos principales.

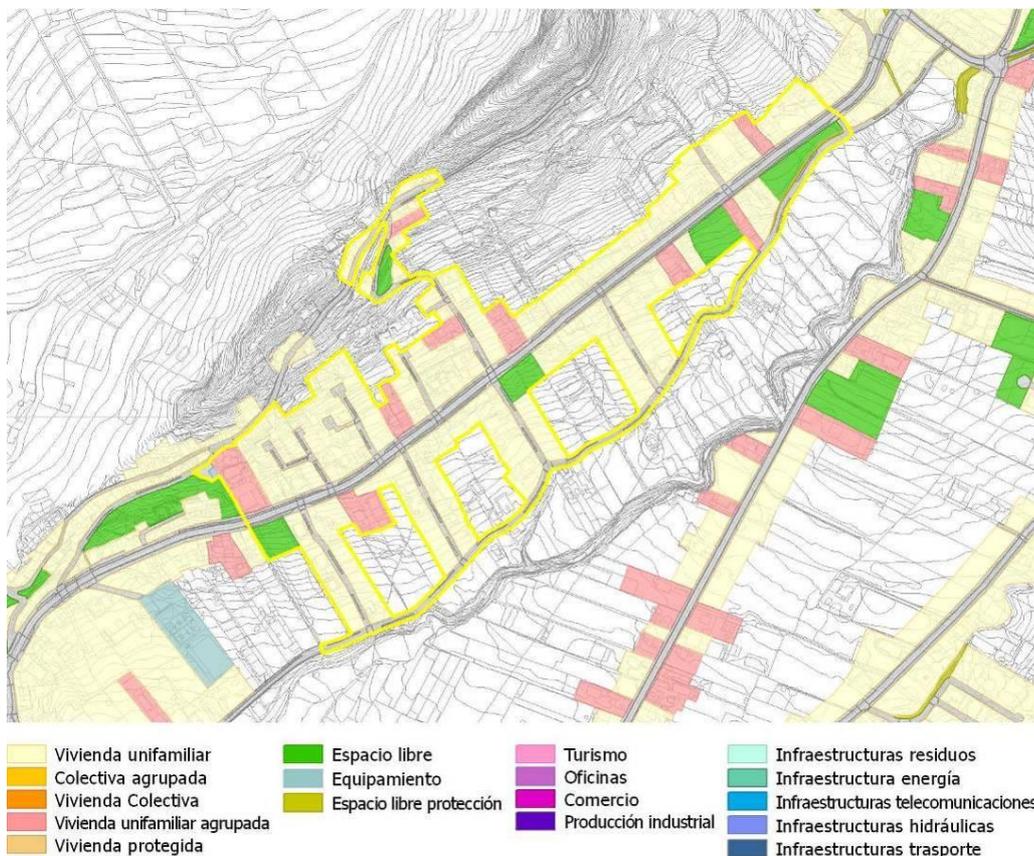


Figura 66: Ordenación pormenorizada



9.3.4. Condiciones de la edificación

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

- a) En las piezas residenciales con viviendas unifamiliares se establecen las condiciones de la parcelación a través de la longitud mínima del lindero frontal y del círculo mínimo inscribible con valor de 15 m en ambos casos. En cuanto a condiciones edificatorias se establecen separaciones mínimas a lindero posterior y lateral de 3 m y la separación mínima a lindero frontal se define gráficamente en las piezas 0909_1, 0909_2, 0909_3, 0909_16, 0909_17, 0909_25, 0909_26, 0909_29, 0909_30, 0909_31, 0909_32, 0909_33, 0909_34, 0909_35, 0909_39, 0909_40 y 0909_41 y de 2 m en las piezas 0909_14, 0909_18, y 0909_27. La altura máxima en número de plantas se fija en 2 en todos los casos. Las piezas 0909_13, 0909_15, 0909_19 y 0909_20 tienen las mismas determinaciones excepto la separación mínima lateral en 0 y el porcentaje máximo de ocupación que no procede.
- b) Se delimitan piezas con el uso residencial unifamiliar agrupado para legitimar grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. Para las piezas 0909_4, 0909_5, 0909_6, 0909_7, 0909_8, 0909_9, 0909_10, 0909_11, 0909_12 y 0909_28 con servientías de acceso desde la vía pública a las parcelas interiores, se establece parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes, se fija el número máximo de viviendas por pieza (para regular futuras subdivisiones), la ocupación máxima de la edificación en un 30% y la separación mínima gráfica al lindero frontal. Estas determinaciones tienen el objetivo de respetar en la medida de lo posible la realidad existente.
- c) La pieza 0909_24 destinada a uso equipamiento se ha regulado definiendo una edificabilidad máxima de 1 m²c/m²s y el número máximo de plantas en 2.

9.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Los ámbitos de gestión urbanística propuestos en esta AUH son los siguientes:

- a) Se delimitan ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, 0909_14, con el objetivo de obtener suelo y ejecutar una pequeña conexión viaria entre Camino de Las Mercedes y Camino Viejo.
- b) Gestión Asistemática A3: 0909_1, para obtener y urbanizar las piezas de espacios libres y mejorar el viario municipal. Las actuaciones son a iniciativa del Ayuntamiento. Los propietarios de los terrenos tienen la obligación de sufragar la parte que les corresponda de los gastos de ejecución de las obras de urbanización.
- c) Gestión Asistemática A6: Se delimitan grupos de parcelas unifamiliares y sus viarios de acceso para que solidariamente los propietarios mejoren sus condiciones dimensionales y de urbanización y alcancen niveles de servicio propios del suelo de asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar.
 - b1. 0909_6: viario y parcelas con acceso desde la Calle de la Caza. Este tramo de viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos.
 - b2. 0909_5: viario y parcelas con acceso desde la Calle Transversal Primera para completar el tramo viario y conectar con el Camino de Las Mercedes.
 - b3. 0909_4: comprende el viario y las parcelas con acceso desde la Calle Clemente Vera para urbanizarlos y dotarlos de los servicios requeridos.



- b4. 0909_3: comprende el viario y las parcelas con acceso desde la Calle Mobba para urbanizarlos y dotarlos de los servicios requeridos.
- d5. 0909_2: comprende el viario y las parcelas con acceso desde una pista de tierra sin nombre para urbanizarlos y dotarlos de los servicios requeridos.
- d6. 0909_10: comprende el viario y las parcelas con acceso desde el Camino Luís Álvarez Castro para urbanizarlos y dotarlos de los servicios requeridos.
- d7. 0909_11: viario y parcelas con acceso desde el Camino Luís Álvarez Castro y la Calle Cañada Arriba para urbanizarlos y dotarlos de los servicios requeridos.
- d8. 0909_9: viario y parcelas con acceso desde una calle sin nombre para reurbanizar y dotar este tramo de los servicios requeridos. El remate del viario se resuelve con un fondo de saco.
- d9. 0909_7: viario y parcelas con acceso desde el Callejón Amador para reurbanizar y dotar este tramo de los servicios requeridos. El remate del viario se resuelve con un fondo de saco.
- d10.0909_8: comprende el viario y las parcelas con acceso desde una calle sin nombre. Este viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos. El remate del viario se resuelve con un fondo de saco.

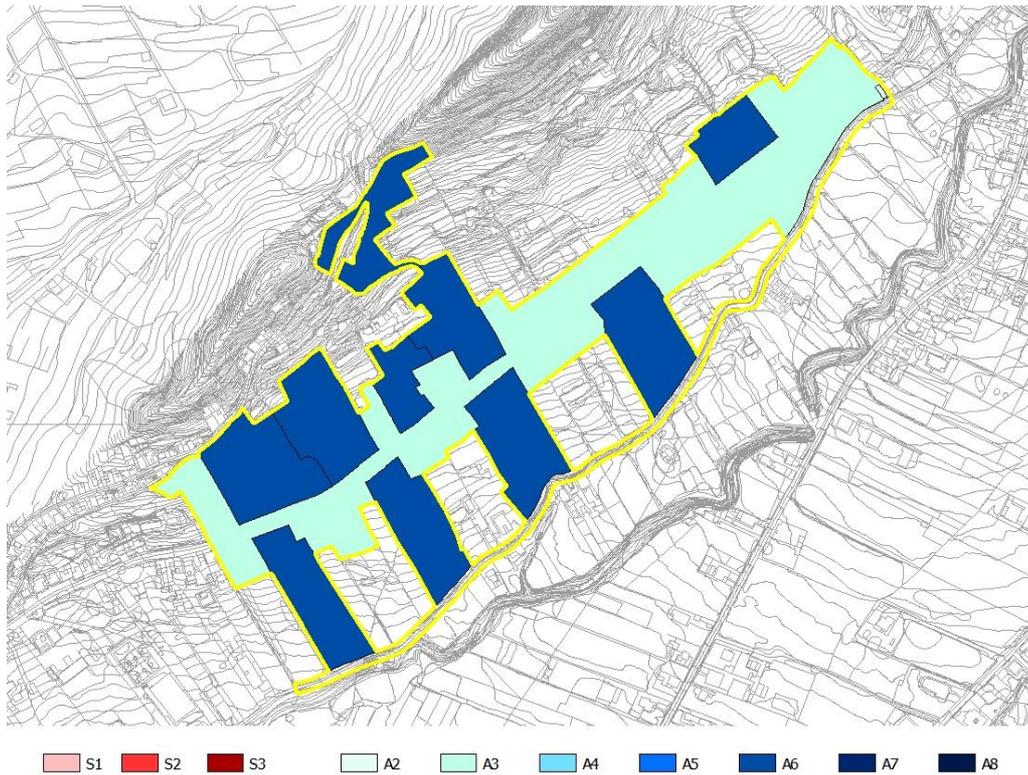


Figura 67: Ámbitos de gestión

10. AUH-0910: LAS MERCEDES

10.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Las Mercedes (AUH-0910), se dispone en el extremo norte del núcleo de Las Mercedes, rodeado en la mayor parte de sus límites por suelo rústico de protección agraria. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al norte, la Carretera Camino de las Mercedes se adentra en suelo rústico de protección agraria.
- b) Al sur, el Camino de las Mercedes limita con el AUH-0908: Cruz de los Álamos, donde se produce el cambio de clasificación de suelo urbano consolidado a suelo de asentamiento rural.
- c) Al suroeste, la Carretera Camino de las Mercedes limita con el AUH-0909: Laderas de Nava, donde se produce el cambio de clasificación de suelo urbano consolidado a suelo de asentamiento rural.
- d) Al este, el Camino La Timplina limita con suelo rústico de protección agraria.
- e) Al noroeste, el Camino La Degollada que marca el límite municipal con Tegueste.

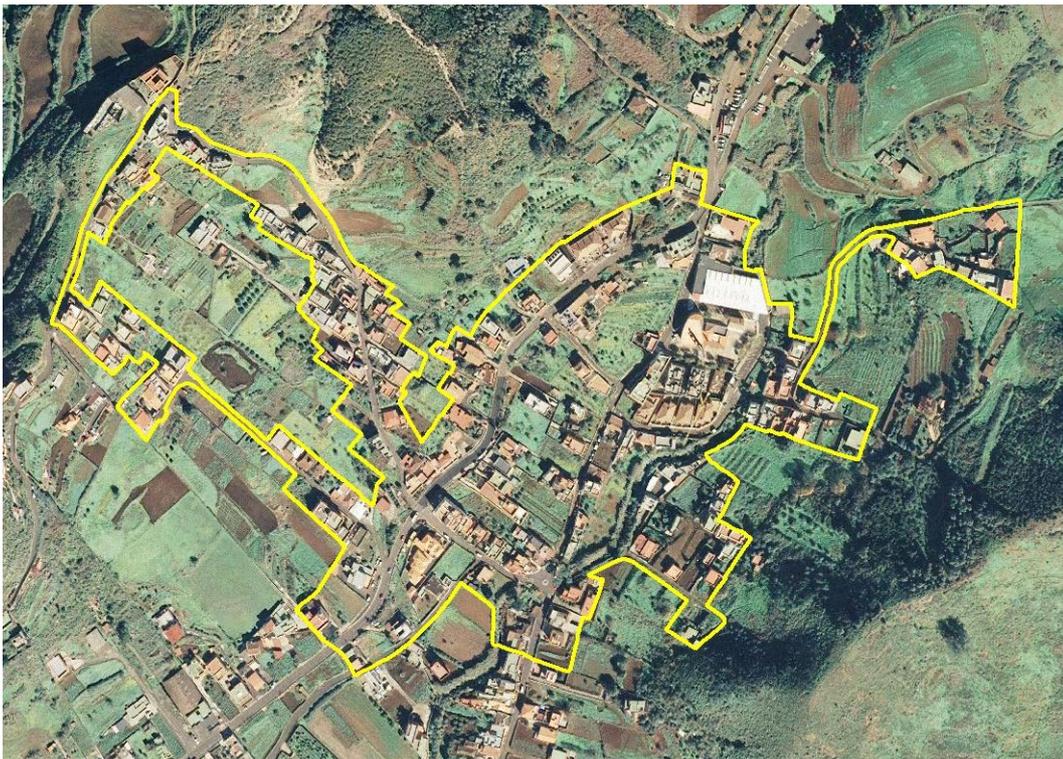


Figura 68: Delimitación del AUH

Este AUH corresponde al núcleo urbano de Las Mercedes y está estructurado principalmente por el Camino de las Mercedes. El AUH se divide en SUC y AR. El suelo urbano consolidado se sitúa desde el eje principal hacia el este del AUH, a partir de calles que conforman la trama urbana como Olof Palme, Santo Labrador, Hipólito Jorge Dorta y un tramo del Camino Vueltas Blancas.

En torno al núcleo urbano se han ido abriendo viarias transversales (en muchos casos apenas serventías) de escasas dimensiones, a partir de las cuales se ordenan cinco asentamientos rurales con bajos niveles de funcionalidad y que han permitido la ocupación edificatoria de viviendas unifamiliares. Son los siguientes:

- a) Vueltas Blancas: situado al noroeste se desarrolla en el Camino Vueltas Blancas.
- b) La Degollada: situado al oeste sobre un viario transversal al Camino La Degollada.
- c) El Molino: sobre la Calle El Molino Las Mercedes.
- d) La Cañada: situado al noreste sobre el Camino La Timplina La Cañada.
- e) Barranco de la Timplina: al este del Barranco La Timplina se desarrolla principalmente sobre la Calle Francisco Báez.

Los asentamientos rurales Vueltas Blancas, La Degollada y El Molino están separados por suelo rústico de protección agraria.

10.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La ocupación tradicional de este ámbito territorial se ha basado en viviendas al borde de los ejes citados para posteriormente ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios transversales y ocupar el interior del mismo. El principal problema urbanístico, tanto en SUC como en los asentamientos rurales es la escasa sección de los viales, las deficiencias de servicio y la falta de espacios libres y dotaciones.

Los problemas de insuficiencia de las infraestructuras son:

- a) Escasa sección de los viarios en los ejes principales y transversales en los que se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido, falta de aparcamiento y falta de continuidad de la trama viaria con viarios en fondo de saco. La edificación se ha ubicado de manera desordenada lo que da por resultado secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- b) Existen 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 exteriores.

La ordenación planteada para los asentamientos rurales se caracteriza por el reconocimiento de la realidad edificada, por lo que se programa ampliar la sección de los principales ejes y dotar al área con espacios libres y equipamientos.

El objetivo principal de ordenación es plantear unas intervenciones para completar y mejorar los viarios a fin de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos:

- a) A escala territorial es necesario reforzar la integración de la estructura viaria con la de las AUH colindantes, Cruz de los Álamos y Laderas de Nava, para lo cual se han tenido en cuenta las determinaciones del Avance del PGO de este Municipio.
- b) A escala del conjunto del AUH, completar la estructura viaria interior creando una nueva calle que parte de Hipólito Jorge Dorta y termina en la glorieta existente en la intersección del Camino Vueltas Blancas y la Calle Olof Palme. También es necesario aumentar la sección del viario para darle una funcionalidad adecuada.



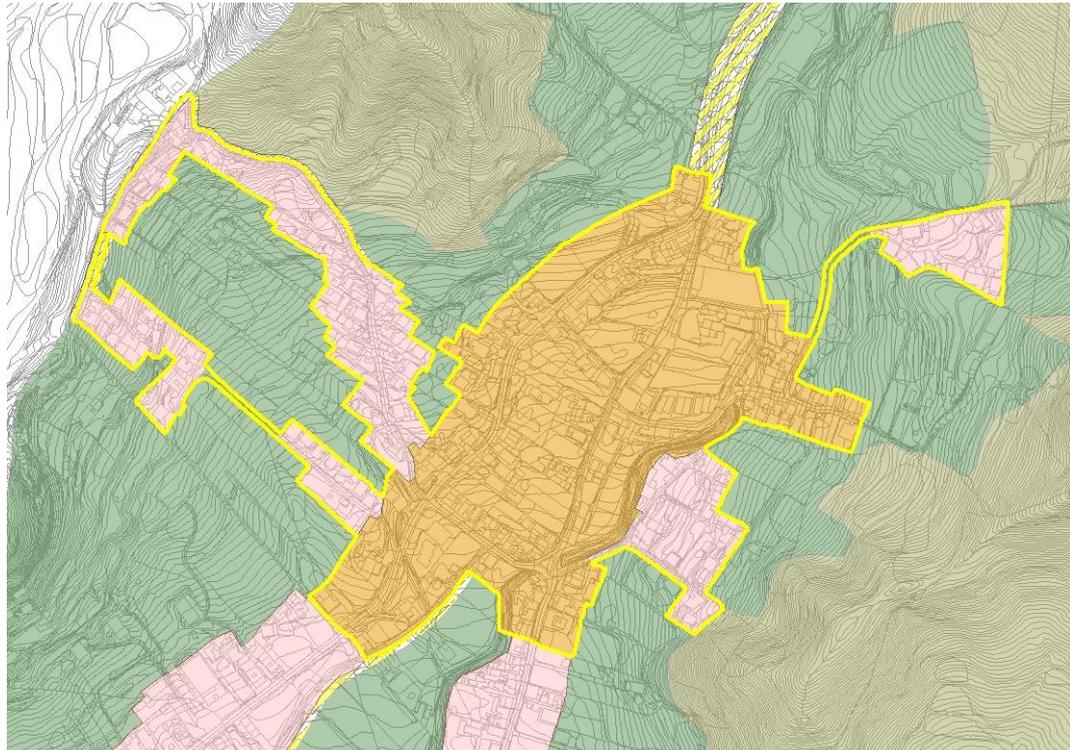
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la progresiva ampliación de las secciones viarias mediante rectificaciones de alineaciones no programadas.

Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones no sólo destinadas a uso residencial sino también al dotacional.

10.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

10.3.1. Ordenación Estructural

En el AUH se clasifica el suelo urbano consolidado como lo hacía el PGO-2004. Sin embargo hay algunos cambios en la delimitación del SUC pasando a ser suelo rústico de asentamiento rural debido a la ausencia de trama urbana y la escasa urbanización. El uso predominante es residencial en ambas clasificaciones de suelo, con viviendas unifamiliares de dos plantas en su mayoría aisladas. La opción de este PGO permite por tanto el mantenimiento de los usos agrarios en las actuales fincas y garantiza al mismo tiempo la reserva de estos terrenos para su uso residencial, contribuyendo en su día a la mejora de la estructura viaria del conjunto.



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

Figura 69: Clasificación del suelo

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) Carretera Camino Las Mercedes (TF-12), que nace en la rotonda de la Carretera Tejina-La Laguna (TF-13), con la consideración de viario territorial de nivel 1. El PGO interviene rectificando las alineaciones para lograr una mejor sección viaria.

- b) Camino de las Mercedes, desarrollado desde el cruce de Cruz de Los Álamos hasta el núcleo de Las Mercedes, considerado como viario urbano principal. El PGO rectifica las alineaciones a fin de posibilitar una progresiva ampliación de su sección.
- c) Camino Vueltas Blancas, conecta la Carretera de las Mercedes con el Camino de las Mercedes, viario territorial de nivel 2. Al igual que en el tramo viario anterior desde el Plan se rectifican las alineaciones para la ampliación de su sección transversal.
- d) Las calles contiguas, Olof Palme y Santo Labrador, viario urbano secundario, comienzan en la rotonda existente en el cruce del Camino de las Mercedes y Camino Vueltas Blancas y conectan con la Carretera de las Mercedes.
- e) La Calle Hipólito Jorge Dorta y su prolongación del nuevo viario hasta la glorieta del Camino Vueltas Blancas y la Calle Olof Palme, viario urbano secundario.

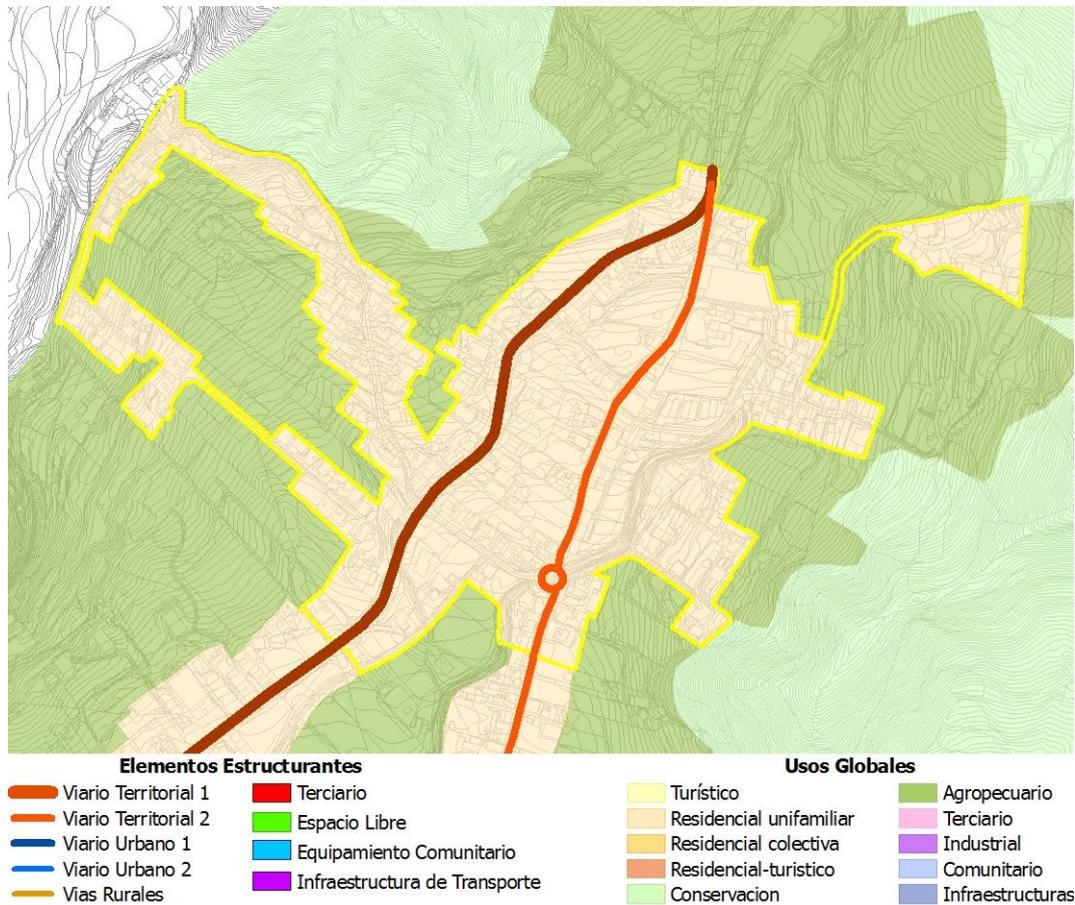


Figura 70: Elementos estructurantes

Esta red conformada por los viarios secundarios organiza los tráficos dentro de la trama urbana del AUH canalizándolos hasta el viario urbano local. Además alberga los tráficos motorizados principales y conforma agrupaciones de manzanas denominadas “macromananas” donde se ubican los viarios urbanos locales, enfocados al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, obligando los tráficos de paso al uso del viario secundario.

Para entender la estructura viaria de esta AUH no basta con los elementos descritos ya que los viarios citados corresponden al núcleo urbano con suelo urbano consolidado. Otros ejes viarios a partir de los que se desarrollan los asentamientos rurales existentes en el AUH:

- a) Calle El Molino
- b) Camino La Degollada
- c) Camino Vueltas Blancas
- d) Calle Francisco Báez
- e) Camino La Timplina Cañada

Estos viarios se categorizan como viarios municipales no urbanos ya que parten del área urbanística consolidada hasta los asentamientos. En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público y ningún elemento estructurante privado.

10.3.2. Trama urbana

En el núcleo urbano la mayoría de los viarios existentes mantienen sus trazados aunque en muchos tramos, dada la escasa dimensión de sus secciones, se rectifican las alineaciones para ampliarlos intentando evitar afecciones a los edificios (impidiendo en varios tramos lograr secciones de dimensión suficiente). Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Todos estos viarios se consideran de jerarquía urbana local, con anchos de 6 m (e incluso 5), diseñados con secciones previstas para la coexistencia de los tráficos peatonales y vehiculares. En el caso de los asentamientos rurales se gestiona con un A3 que abarca todo el asentamiento. Esta modalidad implica la cesión de espacios libres públicos con carácter de sistemas locales.

En esta AUH la sección del viario estructurante, Carretera Camino Las Mercedes, es insuficiente y se plantea aumentarla para conseguir una sección de 17 m de ancho con gestiones de modalidad A2, expropiación.

Se han rectificado las alineaciones en los viarios con carácter de eje urbano de primer nivel con secciones de 12 m de ancho a fin de garantizar su buen funcionamiento. Es el caso del Camino Vueltas Blancas y Camino de las Mercedes que se gestionarán mediante A2.

Se crea un viario de nuevo trazado para articular el interior de la parte este del AUH cuyo trazado responde y se adapta a la forma del Barranco La Timplina. El nuevo viario conecta desde el cruce de los Caminos Vueltas Blancas y Las Mercedes hasta la Calle Hipólito Jorge Dorta. Se dimensiona con un ancho de 6 m en toda su longitud. El nuevo viario junto con las nuevas alineaciones generadas sobre SUC a un lado de la calle (suelo que recogerá equipamiento y espacio libre) se introducen en dos ámbitos de gestión A2 (0910_23 y 0910_24). Además, en dicho ámbito se propone una doble ordenación (0910_27).

Existen calles transversales a los ejes principales de los asentamientos que son de escasa sección y también se plantea ensancharlas, aunque su dimensión será muy inferior porque suelen ser fondos de saco y dan servicio a pocas viviendas. Se agrupan en cuatro ámbitos de gestión A6 (0910_14, 0910_15, 0910_21 y 0910_25) y corresponden al final de la Calle Francisco Báez, un viario que une el Pasaje San Fernando Carboneras con Francisco Báez y dos calles que nacen del Camino Vueltas Blancas.

La ordenación del viario se realiza de la siguiente manera:

- a) El Camino de las Mercedes, viario urbano territorial de nivel 1, se ordena mediante una sección del tipo S.M.03 funcionando a modo de travesía, con una calzada de doble sentido, aparcamiento en línea en sus laterales y aceras.
- b) Los viarios territoriales de nivel 2, Camino de las Mercedes al este del AUH y la Calle Camino las Vueltas, tramo comprendido entre los dos caminos llamados de las Mercedes, se ordenan con una sección tipo S.01, con una calzada de doble sentido de circulación, acera en sus extremos y sin aparcamiento dada su escasa sección.
- c) La totalidad del viario secundario se propone con una sección del tipo S.03 de un único sentido, aparcamiento cuando la sección lo permite y aceras en ambos lados (en la planta de ordenación es posible ver una propuesta aproximada del resultado).
- d) El viario urbano local de las macromananzas se ordena mediante secciones del tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y mejorará la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.
- e) Por último el viario municipal no urbano se ordena mediante secciones tipo L.06 y N.U.02 según por donde discurre:
 - e1. Cuando el tramo viario discurre por una zona con edificación a ambos márgenes de la vía su ordenación se propone con una sección del tipo L.06 de coexistencia para no eliminar aparcamientos pero donde el peatón tiene preferencia.
 - e2. Cuando el tramo viario se desarrolla por un suelo no consolidado por la edificación o únicamente está consolidado por un lateral se ordena mediante una sección N.U.02, con una calzada de doble sentido y apartaderos en sus laterales.
- f) Prácticamente todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales salvo aquellas que, debido a las características de la topografía del territorio, no hacen viable ni conveniente el acceso a las piezas desde las mismas.

10.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

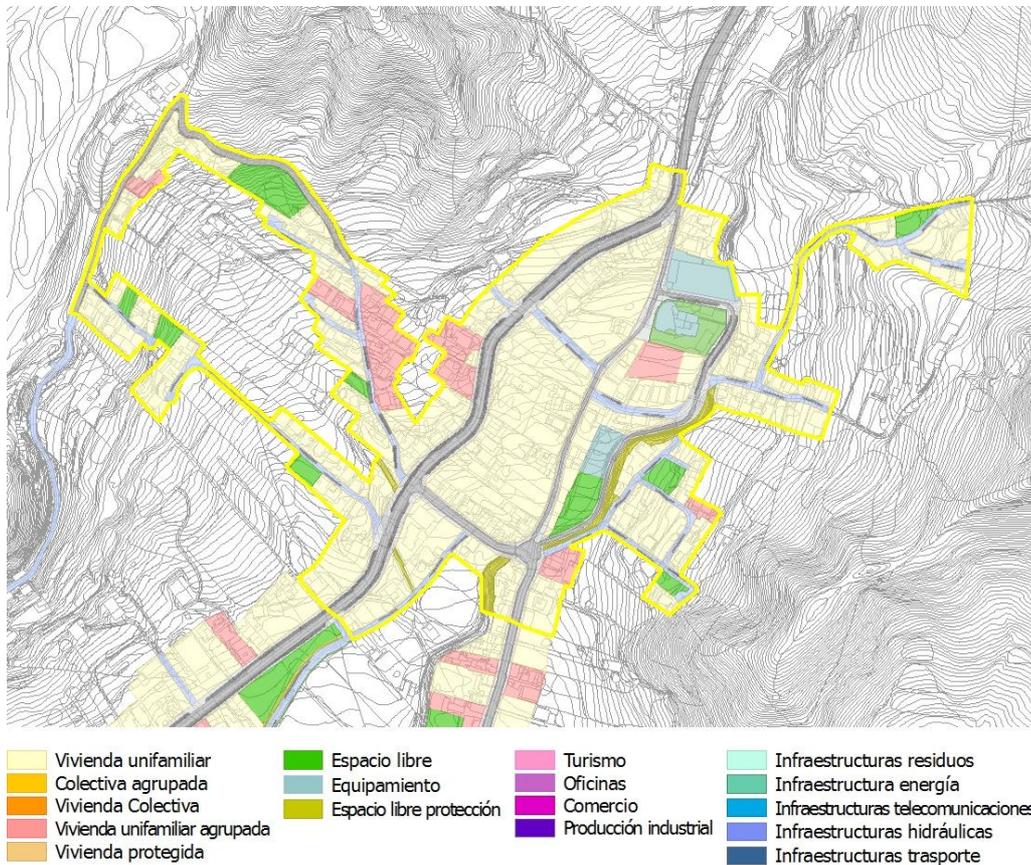


Figura 71: Ordenación pormenorizada

Tanto en las piezas de suelo urbano consolidado como en las de asentamiento rural de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar. En el SUC se localizan los principales equipamientos y espacios libres. Cada asentamiento rural cuenta con reserva de suelo para espacio libre.

10.3.4. Condiciones de la edificación

En 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 establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza. A continuación se describen y justifican brevemente las condiciones de edificación establecidas en las piezas de esta AUH:

- a) En las piezas con uso unifamiliar 0910_27, 0910_28, 0910_31, 0910_32, 0910_33, 0910_34, 0910_36 y 0910_63, dadas las características de la parcelación y la edificación, se establece un frente mínimo y un círculo mínimo inscribible de 12 m. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 50%. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 2 m y a lindero posterior y lateral de 3 m. El número máximo de plantas es 2 y se permite el pareado lateral.
- b) En las piezas con uso unifamiliar 0910_23, 0910_24, 0910_25, 0910_26, 0910_29, 0910_34, 0910_30, 0910_35, 0910_37, 0910_38, 0910_39, 0910_52 y 0910_53, da-



das las características de la edificación y la parcelación se fija un frente mínimo y un círculo mínimo inscribible de 12 m. El porcentaje máximo de ocupación es un 50%, la disposición de la edificación con una separación mínima a lindero frontal gráfica y a lindero posterior y lateral de 3 m, el número máximo de plantas es 2 y se permite el pareado lateral. Debido a las características de las parcelas las piezas 0910_23, 0910_24, 0910_305 y 0910_39 tienen un fondo máximo edificable de 20 m.

- c) Se han delimitado cuatro piezas con el uso residencial unifamiliar agrupado en suelo urbano a fin de legitimar grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. Son las piezas 0910_13 y 0910_21, situadas en la Carretera Camino las Mercedes, ambas con serventías de acceso desde la vía pública a las parcelas interiores. Se establece parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes fijando el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones, ocupación máxima de la edificación en un 50%, separación mínima al lindero frontal gráfica para posibilitar la rectificación de la alineación a la Carretera Camino las Mercedes y el uso inmobiliario es chalet. Las otras dos piezas con este uso son la pieza 0910_21, situada en el Camino de las Mercedes, con determinaciones idénticas a las piezas anteriores pero el uso de producto inmobiliario es casa. La pieza 0910_22 alberga una nueva promoción de adosados por lo que se diferencia del resto. Estas determinaciones tienen el objetivo de respetar en la medida de lo posible la realidad existente.
- d) En las piezas 0910_1 y 0910_2 de uso equipamiento comunitario se establecen los parámetros de edificabilidad máxima de 1,33 m²c/m²s y número máximo de 2 plantas de altura. La pieza 0910_65, con las mismas determinaciones, se reserva para un consultorio médico y un centro de mayores.

En cuanto al suelo de los asentamientos rurales, con carácter general la edificación es a borde de camino con unos fondos edificables variables que en algunos casos son mayores para recoger edificaciones o agrupaciones que, aunque dan frente a la vía, se alejan del camino. A continuación se describen y justifican brevemente las condiciones de parcela y edificación establecidas en las piezas de AR de esta AUH:

- e) En las piezas con uso unifamiliar 0910_4, 0910_8, 0910_11, 0910_12, 0910_19, 0910_20, 0910_40, 0910_41, 0910_43, 0910_44, 0910_48, 0910_50, 0910_51, 0910_56, 0910_57, 0910_58, 0910_59, 0910_60, 0910_61, 0910_62 y 0910_66, se regula la edificación con determinaciones propias de vivienda aislada, estableciendo el frente mínimo y el círculo mínimo inscribible de 15 m para evitar la pequeña parcelación. La disposición de la edificación se regula con separaciones mínimas a lindero frontal de 2 m y lateral y posterior de 3 m. El porcentaje máximo de ocupación de la edificación es del 30% y un máximo de 2 plantas. Atendiendo a la realidad existente se permite el pareado lateral, excepto en la pieza 0910_43.
- f) La pieza 0910_18, situada en el asentamiento La Degollada, comparte las mismas determinaciones que las del apartado anterior excepto la separación mínima a lindero lateral, que en este caso es 0, obligando al adosamiento.
- g) En numerosas parcelas de los asentamientos las condiciones de la edificación presentan diferente regulación al ser viviendas unifamiliares agrupadas que no dan frente a la vía principal sino a accesos privados. Se localizan a lo largo del Camino Vueltas Blancas (0910_3, 0910_6, 0910_14, 0910_17 y 0910_69), una en el Camino La Degollada (0910_70) y otra en el Pasaje San Fernando Carboneras. En estos casos se establece un 30% de ocupación máxima y 2 plantas de altura para todo el asentamiento y se regula con parcelación vinculante.



10.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH se delimitan varios ámbitos de gestión que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados y suelos de asentamiento rural). A continuación, se describen estos ámbitos de gestión.

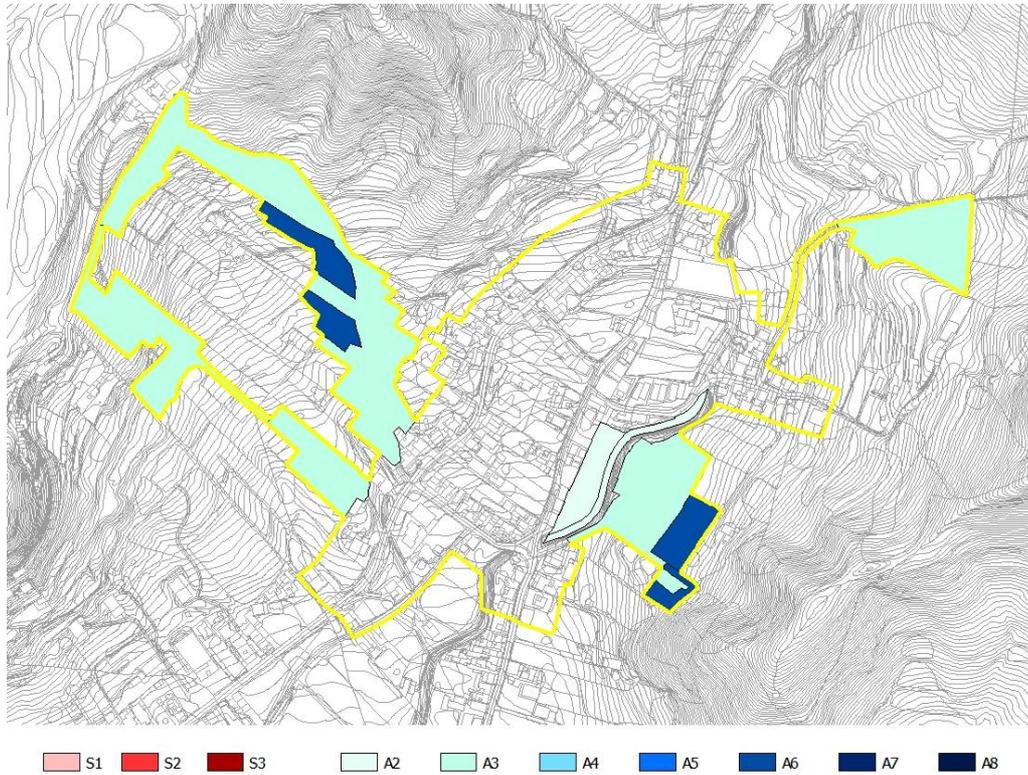


Figura 72: Ámbitos de gestión

Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias ya descritas en el apartado 3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede) que se delimitan como ámbitos de gestión A2. Son los siguientes:
 - b1. El ámbito 0910_23, sólo para la urbanización y ejecución del nuevo viario mencionado en el apartado 3.2. puesto que los terrenos ya son públicos.
 - b5. El ámbito de gestión 0910_24 para obtener los terrenos y ejecutar las obras necesarias para equipamiento y espacio libre (piezas 0910_64 y 0910_65).
- c) Se ha delimitado un ámbito de gestión A3 por cada asentamiento rural para la obtención y urbanización de las piezas de espacios libres y la mejora del viario con afectaciones a lo largo de los viarios principales para hacerlos de una sección adecuada a las características urbanas de cada asentamiento. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios de cada asentamiento en su conjunto y se

gestionarán a través de contribuciones especiales. Son los siguientes ámbitos con código: 0910_1, 0910_2, 0910_13, 0910_16 y 0910_26.

- d) Se delimitan grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso para que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de los tramos viarios a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo de asentamiento rural (adquiriendo las parcelas la condición de solar). Los ámbitos de esta modalidad A6 que se delimitan en el AUH son los siguientes:
 - d1. 0910_14: situado en el asentamiento rural Barranco de la Timplina que comprende una parcela con acceso desde la Calle Francisco Báez. Este tramo de viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos. El remate de la pista se resuelve con un fondo de saco.
 - d2. 0910_15: se delimita para acondicionar la actual pista desde la que se accede a unas edificaciones y una parcela vacante en el asentamiento denominado Barranco de la Timplina. Además, debe completarse el tramo de viario de tierra que llega hasta la Calle Francisco Báez.
 - d3. 0910_21: es un ámbito que comprende varias parcelas unifamiliares con acceso desde una calle que cuelga del Camino Vueltas Blancas, en el asentamiento rural Vueltas Blancas. Se trata de un viario en malas condiciones de urbanización y con anchos insuficientes que habrá de reurbanizarse y ampliarse puntualmente de acuerdo a la sección de coexistencia establecida en el PGO. El remate de la calle se resuelve con un fondo de saco.
 - d4. 0910_25: comprende parcelas con acceso desde el Camino Vueltas Blancas de características muy similares al 0910_21.

T11. AUH-0911: JARDINA

11.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea Jardina está situada en la periferia de La Laguna. Se desarrolla a lo largo del tramo norte del Camino Jardina (desde la altura de la tercera transversal derecha hasta la Calle del Pinar) y en entradas transversales tanto al oeste (hacia la Calle Vereda del Llano y la Calle del Almendro) como al este (hacia las Calles Amapola, Calle de La Flor y Calle del Pinar).

Una pequeña superficie al noroeste de Jardina limita con el municipio de Santa Cruz, el sur limita con otra AUH (Cruz de los Álamos), y el resto, la mayor parte de los lindes de esta AUH, son suelo rústico de protección agraria.



Figura 73: Delimitación del AUH

11.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La clasificación de la totalidad del suelo en esta AUH es de suelo rústico de asentamiento rural, con una disposición territorial predominantemente lineal y tipología arquitectónica de vivienda unifamiliar.

El principal problema urbanístico de este asentamiento rural estriba en las deficiencias dimensionales y de servicio de los viales, tanto en el Camino Jardina como en las transversales al eje principal, además de la deficiencia de espacios libres y dotaciones.

En esta AUH de asentamiento rural el objetivo de ordenación que se plantea es propiciar la mejora y terminación de los viarios a fin de garantizar los servicios necesarios y la creación de espacios libres y dotaciones.

11.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

11.3.1. Ordenación Estructural

El Camino Jardina se considera viario territorial de nivel 2 estructurante y transcurre de norte a sur a lo largo de todo el área, rectificando puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total y rediseñando su sección acorde con este carácter.

El resto de las calles son viarios transversales locales que dan acceso a las parcelas y viviendas que se sitúan en esas zonas.

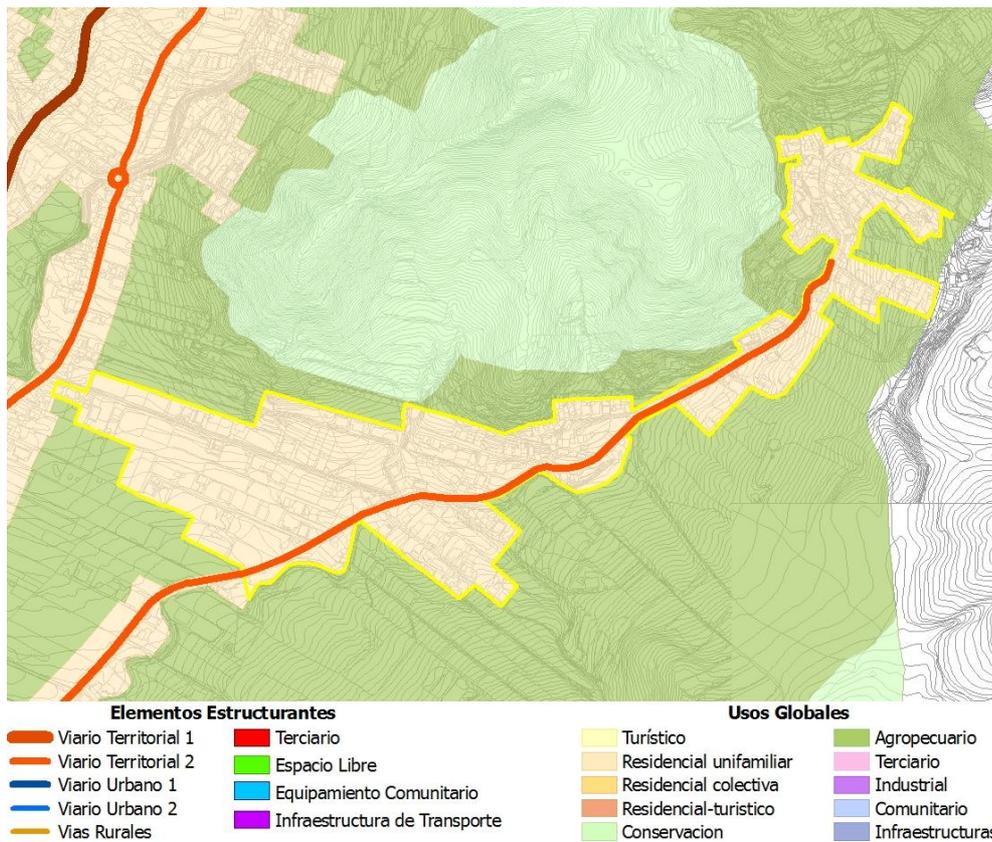


Figura 74: Elementos estructurantes

11.3.2. Trama urbana

Las alineaciones se definen entre las piezas y los tramos viarios respetando lo más posible las existentes; las rectificaciones que se establecen son siempre no programadas de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

Todos los viarios transversales se han considerado viarios urbanos locales, salvo la Calle Vereda del Llano, y se diseñan con secciones para tráfico restringido de acceso a las edificaciones, sin grandes afecciones ni necesidad de ocupar nuevos suelos en los preexistentes, diseñando secciones más anchas para los nuevos viarios con el fin de atender mejor las necesidades futuras al ir colmatando las parcelas edificables. Para ello el Plan propone la utilización de las secciones L.04 y L.06, en función de la necesidad de que la calle sea unidireccional o de doble sentido de circulación.



También se amplía la Calle Vereda del Llano, cuyo ancho actual permite una sección viaria mayor y adecuada para la conexión con el asentamiento rural como viario secundario. Se propone una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, con aceras en sus laterales pero sin posibilidad de incluir aparcamientos en la vía.

El Camino de Jardina, viario territorial de nivel 2, se ordena mediante una sección tipo S.01, con una calzada de doble sentido de circulación, aceras en sus laterales y sin posibilidad de incluir aparcamiento debido a la estrechez de la vía.

Todas las alineaciones de los tramos viarios se consideran principales, salvo en los espacios libres protegidos que son secundarias.

11.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En este AUH el uso predominante como uso principal es el residencial, pormenorizándose en el de unifamiliar. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamiento rural y el citado uso principal, como se justifica en la Memoria de este PGO.

Se han calificado piezas concretas con uso principal dotacional destinadas preferentemente a equipamiento deportivo al aire libre y centro social si bien con admisibilidad para cualquier otro uso de servicio comunitario. Las dimensiones de estas piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices, como se justifica en la tabla al final de este capítulo.

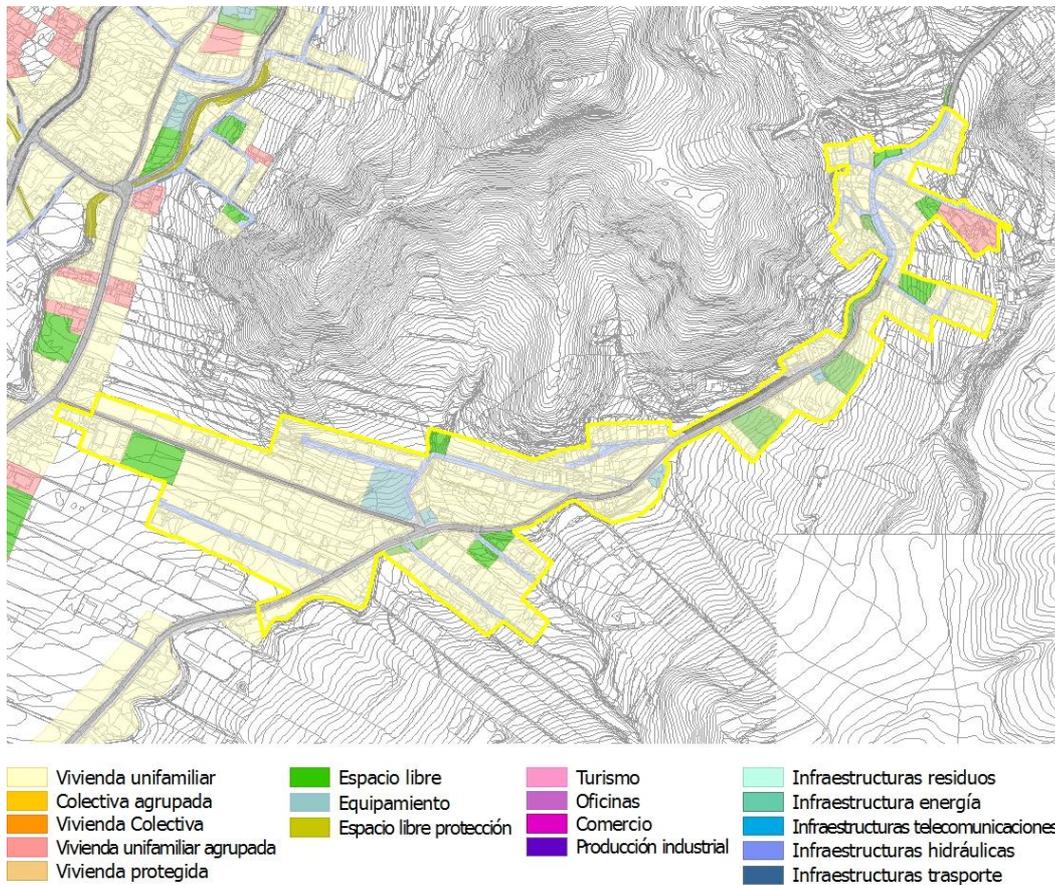


Figura 75: Ordenación pormenorizada



11.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la parcelación (suertes transversales al Camino Jardina) el parámetro más adecuado para regular futuras subdivisiones es el porcentaje máximo de ocupación y el frente mínimo de parcela. La disposición de las edificaciones se ha regulado de forma que se produzca el menor impacto paisajístico, por lo que deberá edificarse al centro de cada parcela y no adosar las construcciones a los linderos.

En la zona norte del asentamiento la tipología edificatoria es bien distinta, las construcciones están adosadas y no hay separación a linderos por lo que se ha considerado mantener estas condiciones para edificaciones futuras.

11.3.5. Condiciones de gestión urbanística

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

- a) Las consistentes en la mejora del viario con algunas afecciones puntuales de modalidad A1 y la obtención y urbanización de las piezas dotacionales. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios de este asentamiento y por tanto éste se delimita como un ámbito de gestión asistemática A3: 0911_1.
- b) La reurbanización y en algunos casos la publicación de algunos viarios transversales al Camino Jardina. Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas (en casi todos los casos dos suertes paralelas por tramo viario) excluyendo la primera línea con frente al Camino Jardina, por tanto se delimitan los correspondientes ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6: 0911_2; 0911_3; 0911_4; 0911_5; 0911_6 y 0911_7.

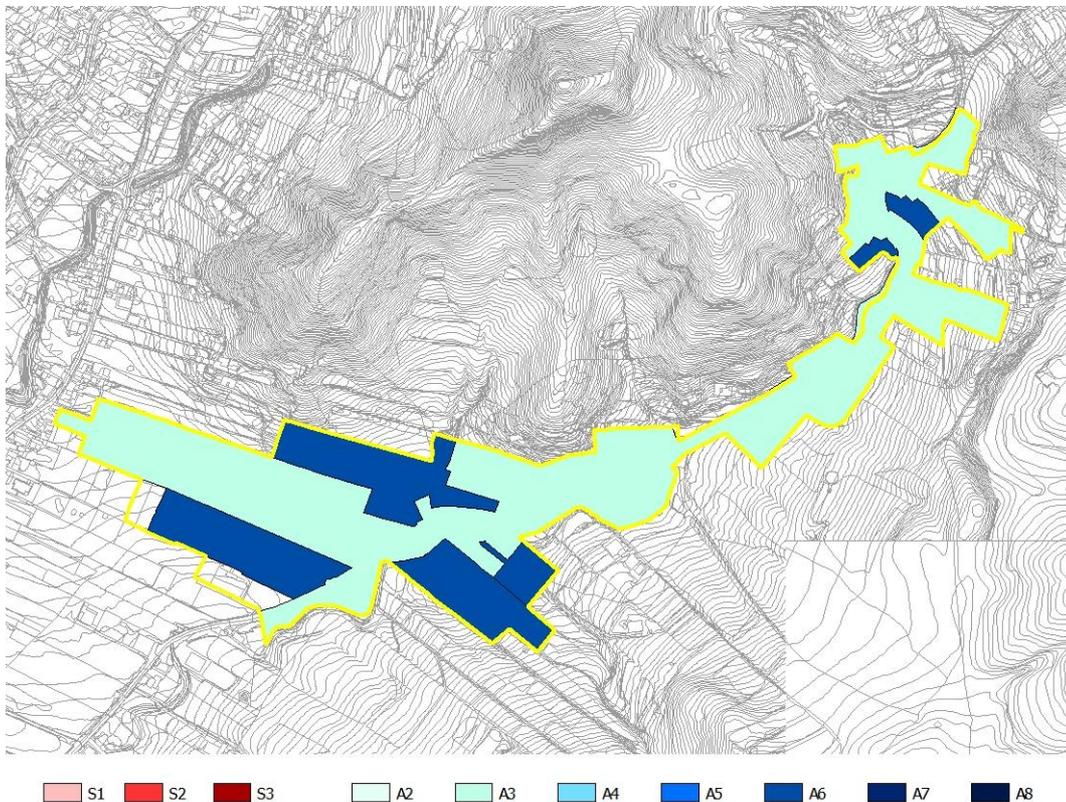


Figura 76: Ámbitos de gestión



12. AUH-0912: EL LOMO

12.1. Delimitación y descripción general

El Lomo es un Área Urbanística Homogénea situada al norte del núcleo de La Cuesta (La Laguna) y al sureste del núcleo de Las Mercedes. Todos sus bordes limitan con suelo clasificado por este PGO como suelo rústico de protección agrícola y suelo rústico de protección paisajística. Su disposición es lineal tanto a lo largo del Camino Lomo Largo y la Calle del Laurel Jardina como en las transversales Calle Tabares Lomo Largo y Calle Fátima Lomo Largo al este y Calle Príncipe de Asturias al oeste.

Queda ubicada en el territorio de la siguiente manera:

- Al norte, al final de la Calle del Laurel Jardina, linda con suelo calificado como suelo rústico de protección paisajística y queda separada por suelo rústico de protección agraria del AUH Achamán-Jardina.
- Al sur, a lo largo de la Calle Tabares Lomo Largo y separada por suelo rústico de protección paisajística está el AUH Charca Tabares.
- Al este, en el último tramo de la Calle Fátima Lomo Largo, este asentamiento rural se encuentra rodeado de suelo rústico de protección paisajística.
- Al oeste, separado igualmente por suelo no ordenado rústico de protección agraria, se encuentran las AUH Camino Las Peras y El Bronco.

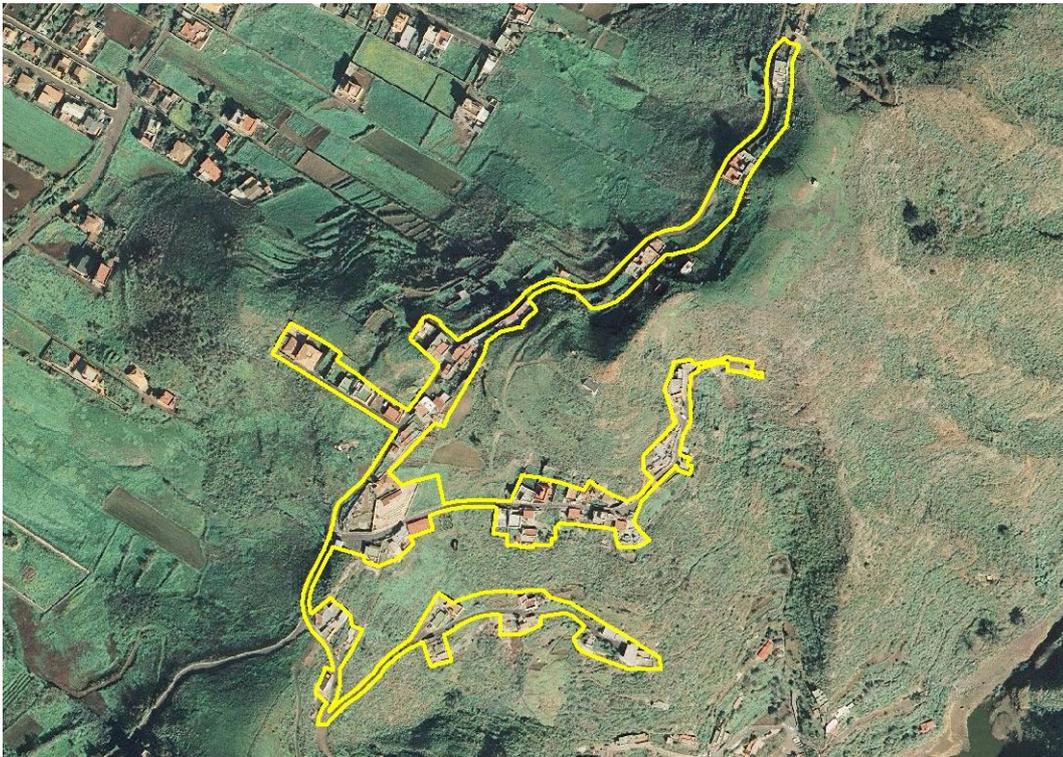


Figura 77: Delimitación del AUH



12.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema urbanístico del asentamiento rural está en las deficiencias dimensionales y de servicio tanto en el viario principal como en las transversales al eje, además de la deficiencia de espacios libres y dotaciones. Las características de las edificaciones de baja calidad y el desorden de la morfología de la trama hacen que sea necesario un crecimiento planificado enfocado a colmar las zonas edificadas y mejorar la calidad urbana.

En este AUH el objetivo de ordenación que se plantea es propiciar la mejora y terminación de los viarios a fin de garantizar una funcionalidad suficiente con todos los servicios necesarios y la creación de espacios libres y dotaciones.

12.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

12.3.1. Ordenación Estructural

Se clasifica este suelo en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural conforme a los criterios de este PGO., el uso predominante es el residencial con viviendas unifamiliares de una o dos plantas. La vía principal que va de norte a sur es la Calle Lomo Largo, por la que se accede al AUH y constituye el viario estructurante mientras que el resto de las calles que conforman la trama urbana son las transversales con viario urbano local.

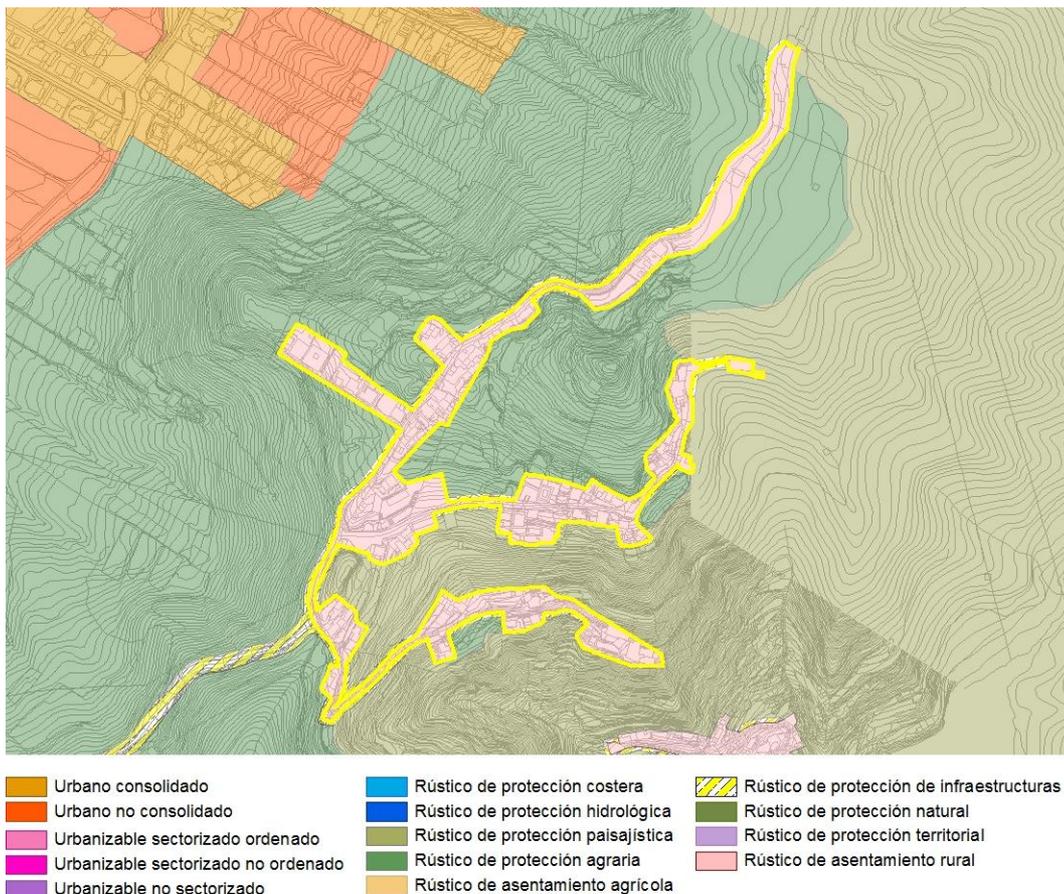


Figura 78: Clasificación del suelo

Esta AUH no cuenta con dotaciones estructurantes ni otros elementos con ese carácter.

12.3.2. Trama urbana

La trama urbana de esta AUH la forman viarios de escasa sección e insuficientes servicios, no existen aceras y su trazado es irregular por lo que las alineaciones se definen apoyándose en lo posible en las existentes y rectificando su trazado en gran parte de ellas lo que permite mejorar su sección. Este ajuste de alineaciones se realiza en su mayoría en el viario principal. Los ajustes de alineaciones en los viarios locales se resuelven en ámbitos de gestión asistemática, este último tipo de viario se caracteriza por ordenarse con un viario de coexistencia debido a la escasa sección disponible y a la escasa demanda de circulación motorizada de la vía en estos tramos finalistas que permite conjugar diferentes utilidades incluyendo la de lugar estancial.

12.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En esta AUH el uso predominante como uso principal es el residencial, pormenorizándose en el de unifamiliar. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamiento rural y el citado uso principal, como se justifica en la Memoria de este PGO.

Se han calificado piezas concretas con uso principal obligatorio dotacional si bien con admisibilidad para cualquier otro uso de servicio comunitario. Las dimensiones de estas piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices. Hay una iglesia, una plaza y otra dotación.

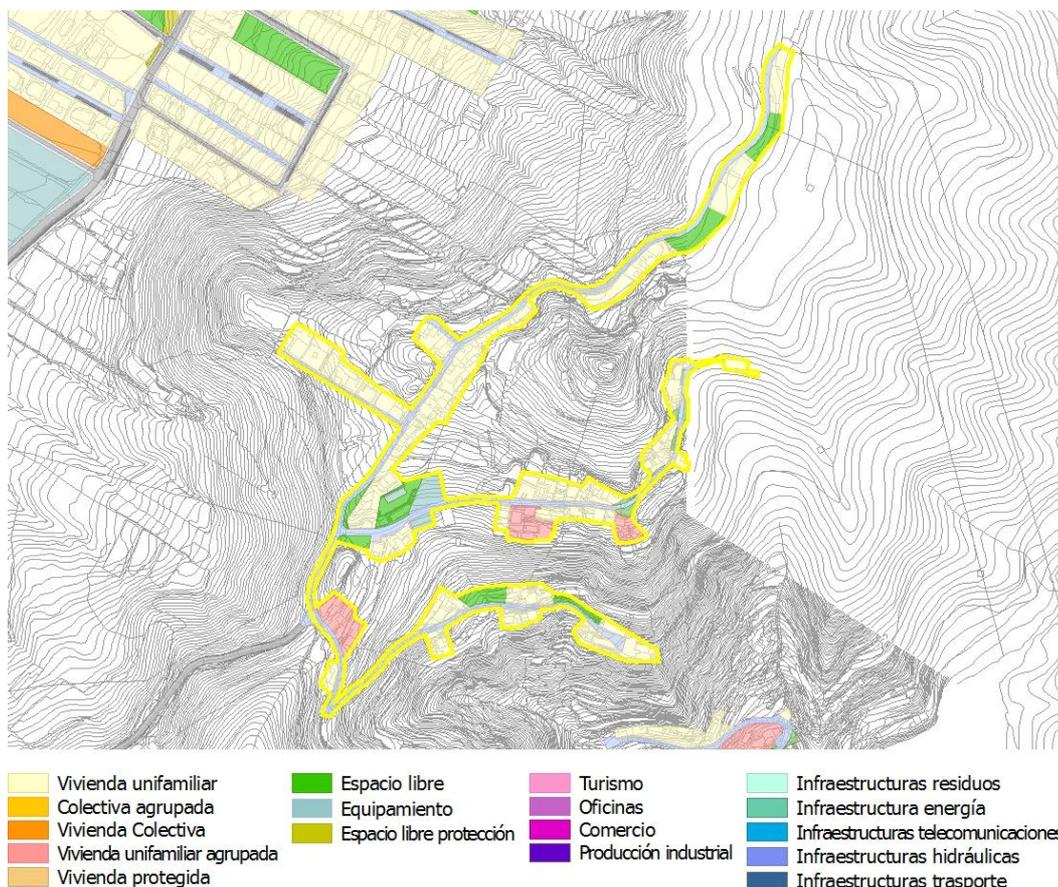


Figura 79: Ordenación pormenorizada

12.3.4. Condiciones de la edificación

La edificación se desarrolla a borde de camino y dadas las características urbanísticas de la zona se considera necesario dar cabida a más edificación del suelo ya que si no serían residuales e impedirían la renovación edificatoria. Partiendo de las edificaciones existentes que se adosan sin separación a linderos se considera adecuado mantener esas condiciones por lo que no se aplican los parámetros de separación a linderos ni entre edificaciones. Se consideran necesarios para regular las futuras edificaciones la ocupación máxima y la altura en número de plantas. Se establece con carácter general una altura máxima de 2 plantas.

12.3.5. Condiciones de gestión urbanística

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

- a) Las consistentes en la mejora del viario con afecciones puntuales y la obtención y urbanización de las piezas dotacionales y de espacios libres. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios de este asentamiento en su conjunto por lo que se delimita como ámbito de gestión asistemática A3 (0912_3).
- b) La reurbanización y en algunos casos publicación de viarios transversales al Camino Lomo Largo. Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas delimitándose ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6: con código 0912_1, 0912_2, 0912_4 y 0912_5.

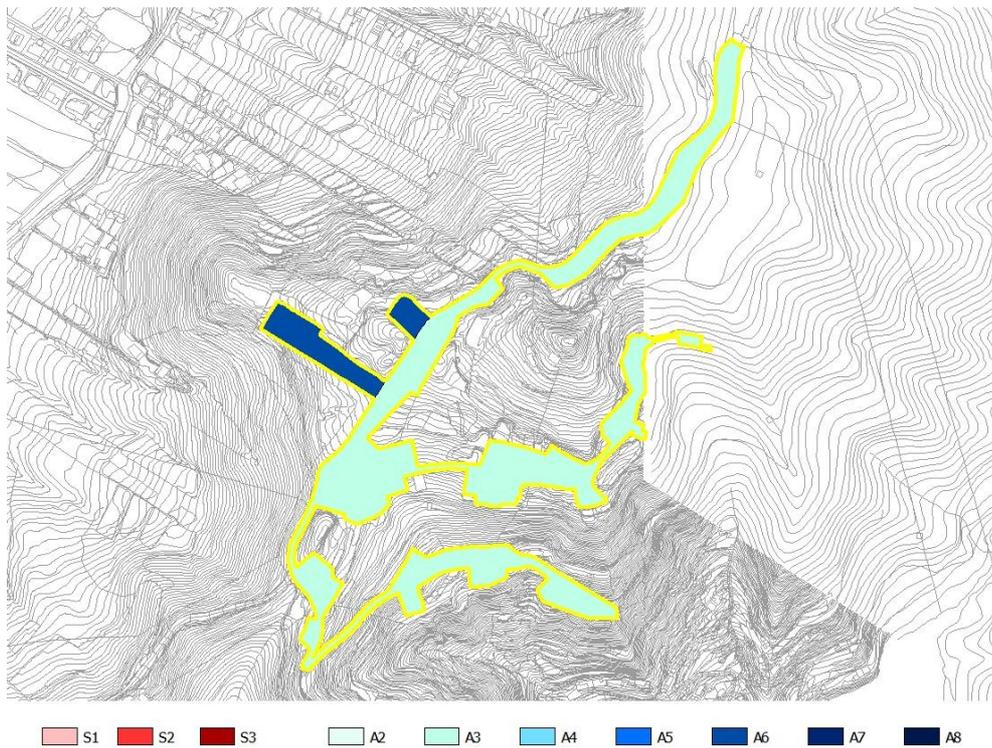


Figura 80: Ámbitos de gestión



13. AUH-0913: CHARCA TABARES

13.1. Delimitación y descripción general

Charca Tabares es un Área Urbanística Homogénea de escaso tamaño. Todos sus bordes limitan con suelo clasificado por este PGO como suelo rústico de protección paisajística. Queda ubicada en el territorio por su proximidad a las siguientes áreas:

- a) Al este, con el AUH El Lomo.
- b) Al norte, con el núcleo de La Cuesta de La Laguna.
- c) Al sureste, con el núcleo de Las Mercedes.

Su disposición es lineal por la Carretera del Rosarito que continúa por el Pasaje la Charca Los Valles y una transversal por el Pasaje Los Cirueleros. Su único acceso es en el lado sur, por la Carretera del Rosarito que conecta con Valle Tabares y el resto del municipio.



Figura 81: Delimitación del AUH

13.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema urbanístico de este asentamiento rural está en las deficiencias de servicio de los viales y la falta de espacios libres y dotaciones.

Los criterios para la planificación es mejorar la trama urbana y dotar al área con espacios libres y equipamientos que tendrán que obtener y urbanizar el conjunto de propietarios de este asentamiento rural.

13.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación.

13.3.1. Ordenación Estructural

El suelo en esta AUH se clasifica como suelo rústico de asentamiento rural, el uso predominante es residencial con viviendas unifamiliares de una o dos plantas.

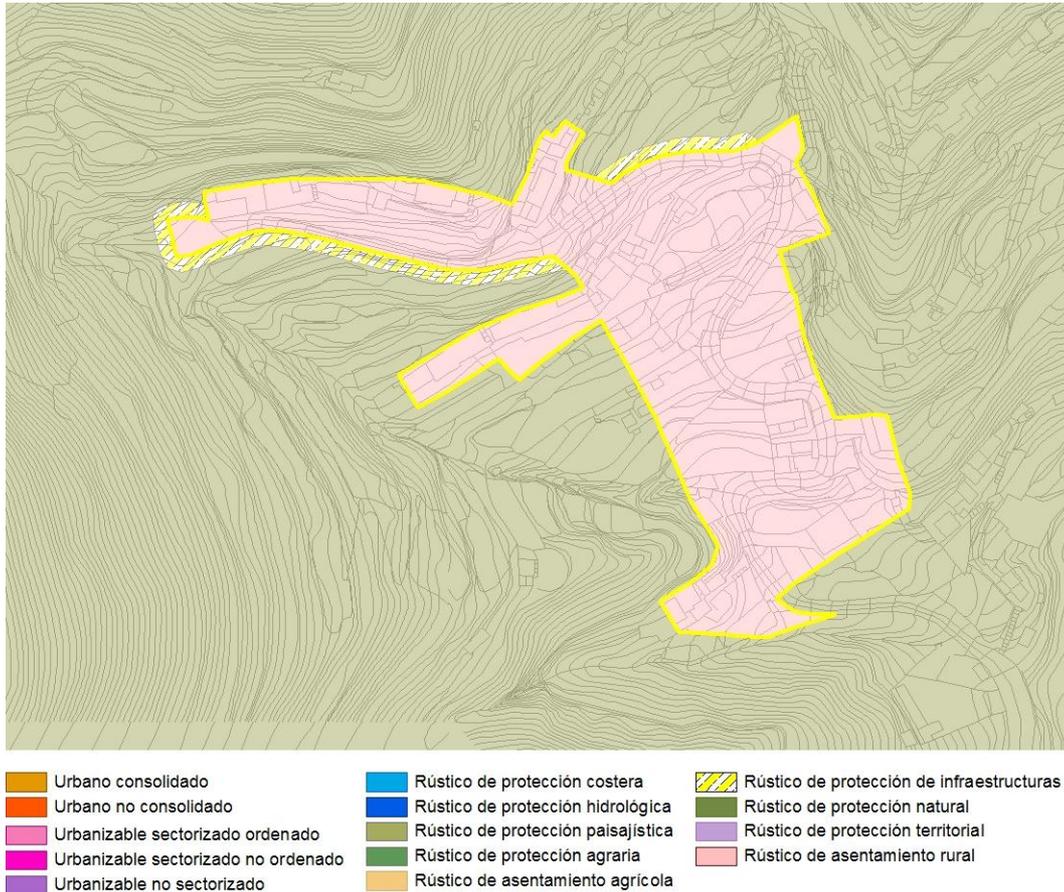


Figura 82: Clasificación del suelo

No cuenta con elementos estructurantes, el asentamiento rural discurre a lo largo de La Carretera El Rosarito que llega desde el sur y continúa en El Pasaje La Charca Los Valles. No tiene dotaciones ni otros elementos urbanos con ese carácter.

13.3.2. Trama urbana

La trama urbana de esta AUH la conforman los elementos viarios descritos, con unas secciones de escasas dimensiones pero suficientes para la densidad poblacional que existe por lo que se mantienen. La ordenación plantea un viario local con una única plataforma donde coexista el tráfico peatonal y rodado. Entre los elementos necesarios para el acondicionamiento de la vía destaca la necesaria colocación de protecciones en los laterales evitando las caídas a desnivel.

Serán necesarios ajustes de alineaciones para rectificar los trazados de esta trama pero son de tan escasa entidad que no cambiarán su fisonomía. Las viviendas son en su mayoría aisladas, de carácter rural, calidad media y buen estado de conservación.

13.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso predominante como uso principal es el residencial vivienda unifamiliar. La admisibilidad de usos pormenorizados son los que se especifican en la memoria de este PGO.

Se han calificado unas piezas con uso principal obligatorio de espacios libres. Las dimensiones de estas piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices como se justifica en la tabla al final de este capítulo.

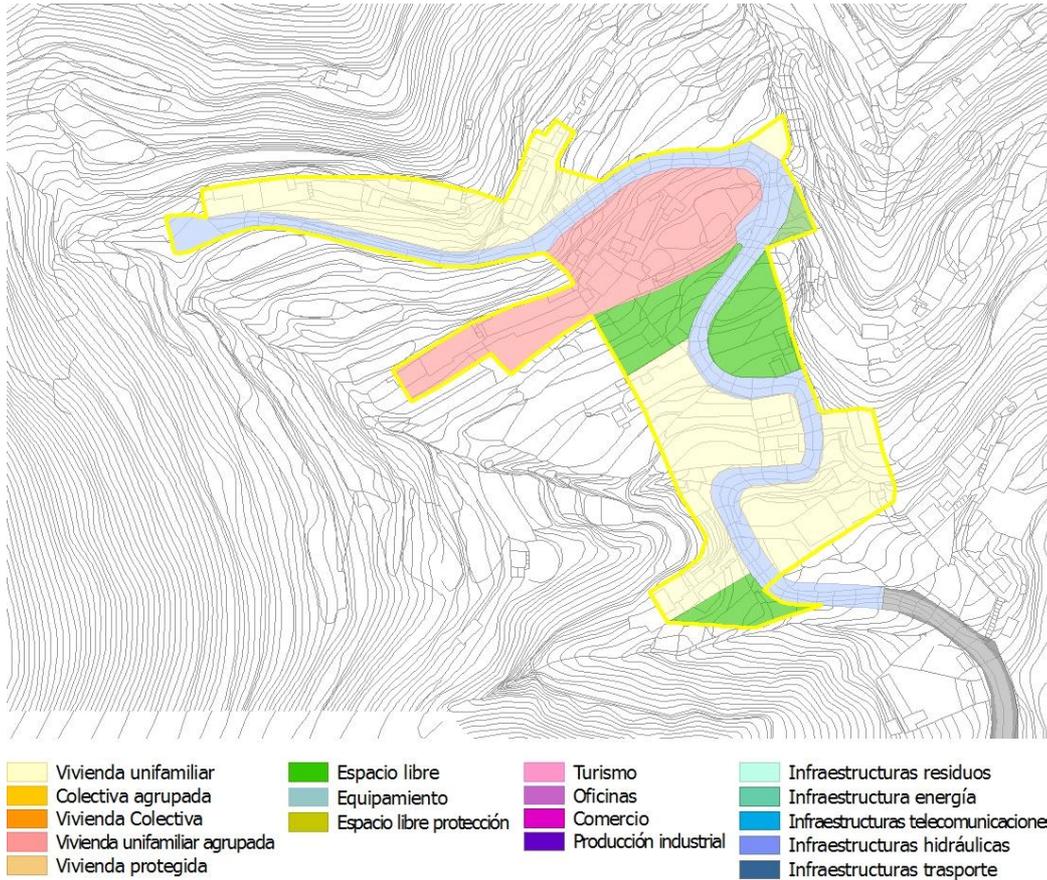


Figura 83: Ordenación pormenorizada

13.3.4. Condiciones de la edificación

Al igual que ocurre en otros asentamientos rurales, la edificación se desarrolla a borde de camino y el área se delimita recogiendo las edificaciones existentes y una zona para futura edificación dejando con ello unos fondos edificables ya regulados con el fin de hacer más compacto el recinto.

Se consideran necesarios para regular las futuras edificaciones la ocupación máxima y la altura en número de plantas. Se establece con carácter general, al ser asentamiento rural, una altura máxima de 2 plantas.



13.3.5. Condiciones de gestión urbanística

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

- a) Las consistentes en la mejora del viario con algunas afecciones puntuales así como la obtención y urbanización de espacios libres. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios de este asentamiento en su conjunto y por tanto éste se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0913_1).
- b) En el caso del Pasaje Los Cirueleros, situado al este de este asentamiento, es una actuación que compete a los propietarios de las parcelas con frente al mismo, por lo que se propone en las determinaciones una pieza UA unifamiliar agrupada.

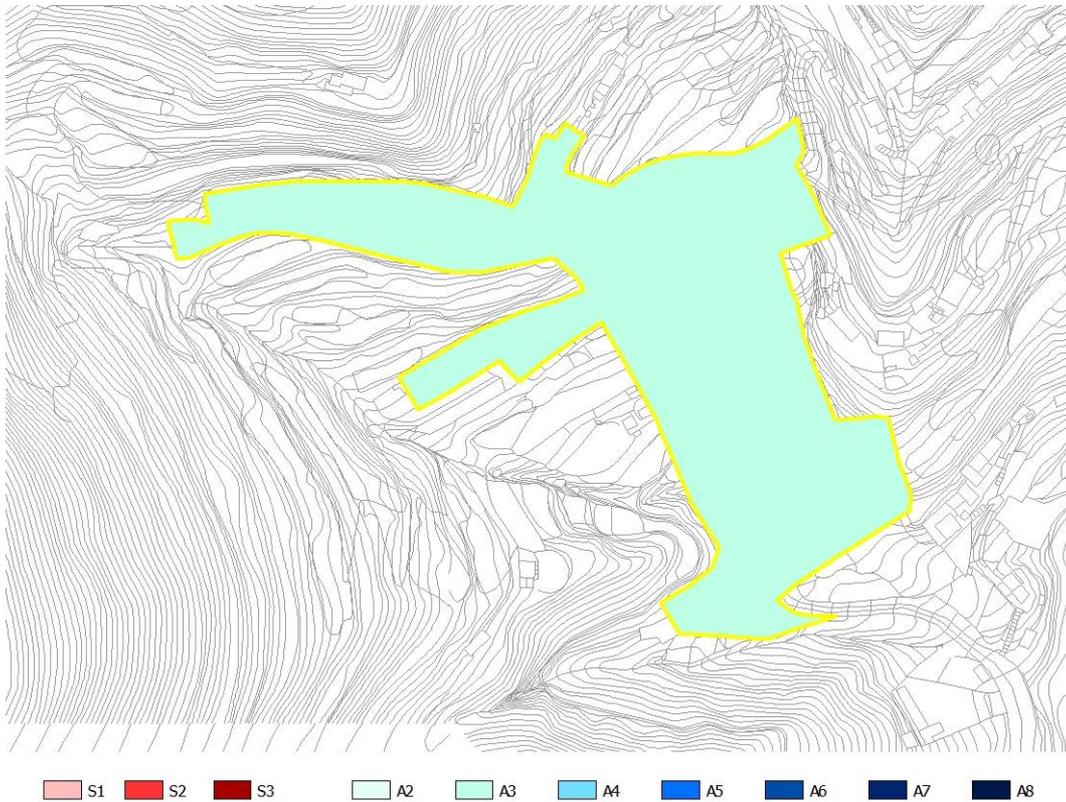


Figura 84: Ámbitos de gestión