

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

J. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES
SUPRAMUNICIPALES

J5. DISPOSICIONES NORMATIVAS SOBRE EL AEROPUERTO
TENERIFE NORTE

ÍNDICE

1. CONSIDERACIONES PREVIAS Y METODOLÓGICAS -----	3
1.1. Marco normativo vigente -----	3
1.2. Las disposiciones legales con incidencia en el planeamiento -----	5
1.3. Organización y contenido del presente capítulo -----	5
2. DELIMITACIÓN DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO-----	6
2.1. Delimitación del Plan Director y propuesta del PGO -----	6
2.2. Recintos excluidos-----	7
2.2.1. Recinto E1 -----	7
2.2.2. Recinto E2 -----	8
2.2.3. Recinto E3 -----	9
2.2.4. Recinto E4 -----	10
2.3. Recintos de ampliación -----	11
2.2.1. Recinto I1, I2 e I3 -----	12
2.2.2. Recinto I4 -----	12
2.2.3. Recinto I5 -----	13
3. CUMPLIMIENTO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS -----	14
3.0. Introducción -----	14
3.0.1. Las servidumbres aeronáuticas -----	14
3.0.2. Metodología de análisis e identificación de conflictos -----	15
3.1. Guamasa -----	17
3.2. Los Rodeos -----	18
3.3. La Vega Lagunera -----	20
3.4. Los Baldíos -----	21
4. CUMPLIMIENTO DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS -----	23
4.0. Introducción -----	23
4.1. Justificación de las <i>áreas existentes</i> -----	26
4.1.1. Garimba -----	26
4.1.2. Guamasa -----	26
4.1.3. Los Rodeos -----	27
4.1.4. Coromoto-Aeropuerto -----	27
4.1.5. Zona Centro -----	28
4.1.6. La Cuesta -----	29
4.1.7. Geneto -----	29

4.2. Justificación de las áreas nuevas -----	30
4.2.1. Guamasa -----	30
4.2.2. Los Rodeos -----	31
4.2.3. Coromoto-Aeropuerto-----	32
4.2.4. La Cuesta -----	32
4.2.5. Geneto-----	33
4.2.6. Los Baldíos -----	33

1. CONSIDERACIONES PREVIAS Y METODOLÓGICAS

1.1. Marco normativo vigente

La normativa de aplicación a la que se encuentra sujeta el presente Plan General debido a la localización del aeropuerto Tenerife Norte es la siguiente:

- a) *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea*, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.
- b) *Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1966, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.
- c) *Real Decreto 1.541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1.844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.*
- d) *Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social* por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre “Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea”.
- e) *Ley 9/2006, de 289 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las Administraciones Públicas.
- f) *Real Decreto 1.367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- g) *Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.*

De acuerdo al Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuaria o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio”.

Se establece, de igual modo, en la citada ley la calificación de “Sistema General Aeroportuario” para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre tales aeropuertos de interés general.

Es, por tanto, objeto de éste Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilizad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

Las mayores limitaciones del Plan Director derivan de su propia naturaleza de instrumento de ordenación sectorial. Como le es preceptivo, sus determinaciones tienen por finalidad, principal y casi exclusivamente, garantizar la seguridad y funcionalidad de la navegación aérea, supeditando a la misma cualquier otro objetivo de ordenación sobre el territorio en que se sitúa. Tal prevalencia queda además consagrada legalmente, toda vez que se prohíbe a los planes urbanísticos que establezcan cualquier determinación que pudiera interferir o perturbar el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria (artículo 8 del RD 2591/1988 sobre la Ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio). No obstante, que tal sea (y deba ser) el cometido de un Plan Director no debería impedir que su ordenación contribuyera también a dar también respuesta a problemas y necesidades no propiamente aeroportuarios pero cuya existencia y opciones de solución viene influidos por la presencia de dicha instalación. El aeropuerto no es un enclave cerrado que puede aislarse del territorio en que se dispone, sino que su funcionamiento influye y es influido por las actividades del entorno. Es por tanto necesario, como paso previo a la propia formulación de un Plan Director, una reflexión sobre la función y el carácter del aeropuerto en relación al territorio, a partir de la cual definir unos objetivos básicos que, sin cuestionar en absoluto la finalidad sectorial que justifica el instrumento, permita una mayor eficacia del mismo. Obviamente tal reflexión trasciende de los límites de los factores referidos a la navegación aérea e involucra aspectos estratégicos sobre el desarrollo económico y territorial, máxime en situaciones tan singulares como las del Aeropuerto de Tenerife Norte. En consecuencia, las decisiones pertinentes deberían haber sido adoptadas coordinadamente por las Administraciones territoriales con el consenso del Ministerio de Fomento, lo que no ha ocurrido.

Resulta obvio que, en estas circunstancias, el Plan Director no debe plantearse la ordenación como respuesta sectorial a las previsiones tendenciales de evolución del tráfico aéreo, tanto cuantitativas como cualitativas, como si éstas fueran un *input* apriorístico, incuestionable. Por el contrario, esta evolución futura debería haber sido supeditada a una estrategia de desarrollo socioeconómico y urbanístico del área metropolitana y de la Isla en su conjunto. Así pues, las principales críticas al Plan Director derivan de que en su elaboración se ha prescindido de dos requisitos que son este caso indispensables: la reflexión y decisión previa sobre el carácter de este aeropuerto, y la ordenación de su recinto "legal" sin la consideración de parte integrante de un ámbito mayor que, en su conjunto, pueda alcanzar la máxima potencialidad y contribución al desarrollo territorial y socioeconómico.

La ordenación que este PGO plantea, intenta compatibilizar las disposiciones legales sectoriales establecidas para los aeropuertos y a la realidad municipal. La necesidad de homogeneizar y dotar de estructura mínima a los núcleos de población y el evitar afecciones que pudieran ser agravios comparativos entre zonas que a, efectos urbanísticos, son prácticamente iguales justifican la ordenación propuesta y es en los siguientes apartados donde se razonan y argumentan los eventuales conflictos exponiéndolos individualmente.

1.2. Las disposiciones legales con incidencia en el planeamiento

Las disposiciones de la normativa legal sobre aeropuertos que inciden en las determinaciones de ordenación del planeamiento urbanístico se contiene mayoritariamente en los capítulos I, II, III del Decreto 584/1972 Servidumbres Aeronáuticas, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y se concretan en las siguientes:

- a) **Servidumbres de los aerodromos:** áreas y superficies que son necesarias establecer en los aerodromos y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.
- b) **Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas:** áreas y superficies que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.
- c) **Servidumbres de la operación de aeronaves:** áreas y superficies que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de la maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.
- d) **Afecciones acústicas:** sectores del territorio, en función del uso que tengan, residencial, educativo, industrial, sanitario, etc. (áreas acústicas) donde se superan los objetivos de calidad acústica determinados en el Anexo II, tabla A, del RD anteriormente citado.

1.3. Organización y contenido del presente capítulo

Identificadas y analizadas cuáles son las disposiciones legales que tienen incidencia en las determinaciones urbanísticas, se pasa a continuación a describir la organización y contenido expositivo.

El capítulo *Delimitación del sistema general aeroportuario* se inicia con una introducción que se explica la motivación que sirve de base a la propuesta de redelimitación de la zona de servicio. Luego se realiza la justificación de los recintos que se excluyen incorporando una imagen de la superficie afectada. La misma metodología se realiza para los recintos que se incorporan.

El capítulo *Justificación del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas* se inicia con una introducción donde se explica las limitaciones y restricciones que se deben considerar según las servidumbres aeronáuticas. Luego se explica cómo se ha realizado el análisis de comparación de las cotas topográficas con las Servidumbres. Finalmente se hace un análisis por núcleos afectados donde se describen las servidumbres que se vulneraban y la justificación de porque se ha realizado la ordenación del presente PGO, al igual que en el capítulo anterior se incorpora una imagen de cada núcleo con las piezas que vulneran las servidumbres.

Por último, el capítulo *Justificación del cumplimiento de las afecciones acústicas* se inicia al igual que el resto de capítulo con una introducción donde se recogen las determinaciones que afectan a la ordenación. A continuación se expone también la metodología mediante la cual se han identificado las *piezas* de la ordenación urbanística que quedan afectadas por los niveles de ruido del aeropuerto y se motiva, para cada una de ellas, el contenido de las determinaciones establecidas por el Plan General. La exposición se divide en *áreas* existentes y *áreas* nuevas, debido a los distintos requisitos legales sobre cada una de estas categorías, y dentro de cada grupo, como en el capítulo previo, se organiza por los núcleos urbanos de este PGO.

2. DELIMITACIÓN DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

2.1. Delimitación del Plan Director y propuesta del PGO

El ámbito territorial del aeropuerto Tenerife Norte y de su zona de servicio queda definido en el Plan Director vigente, aprobado por Orden de 5 de septiembre de 2001 del Ministerio de la Presidencia. La zona de servicio (que incluye el recinto aeroportuario), que aparece delimitada en el plano XI.1 y también recogida como anexo a la Orden Ministerial (véase figura adjunta), se configura por un conjunto de segmentos rectos y curvos para los que se señalan las coordenadas UTM de sus vértices principales. La zona de servicio tiene una superficie estimada de 198,47 hectáreas, de las cuales 156,32 corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves y 42,15 al subsistema de actividades aeroportuarias.

Pasado el perímetro de la zona de servicio a la cartografía del PGO y superpuesto al conjunto de condicionantes y determinaciones de la ordenación, se verifican algunas "contradicciones" que han aconsejado proceder a una redelimitación del mismo, definiendo como *recinto aeroportuario* con la calificación urbanística de sistema general un ámbito ligeramente distinto del aprobado con el Plan Director. La superficie del ámbito calificado por este PGO como sistema general aeroportuario es de 181,25 hectáreas (91,32% de la zona de servicio delimitada por el Plan Director).

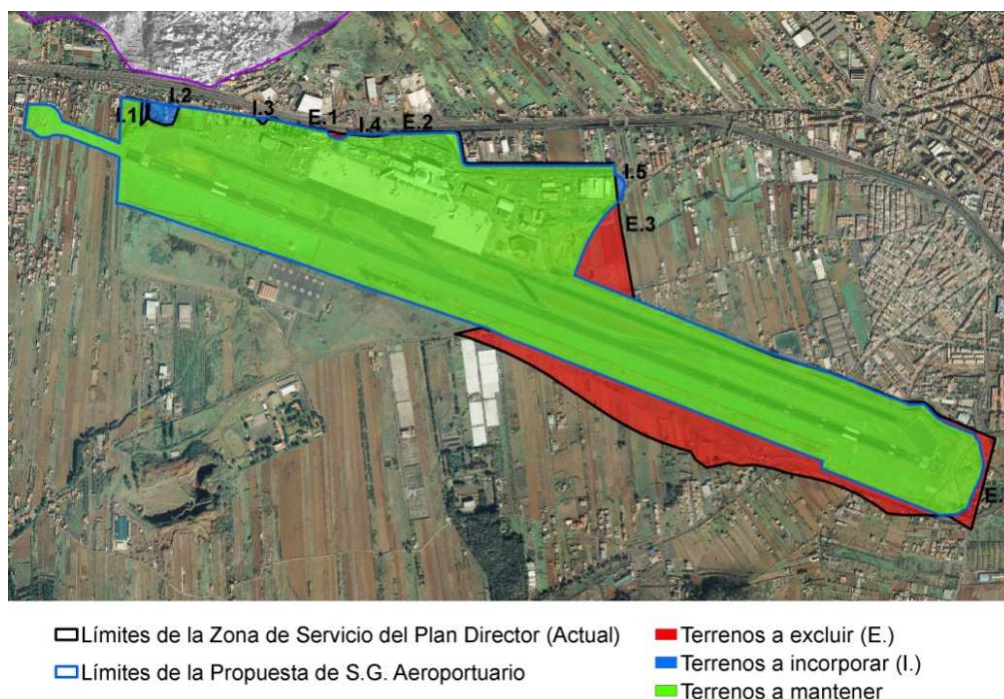


Figura 1: Recintos de inclusión y exclusión del Sistema General Aeroportuario propuesto por el PGO.

En los siguientes apartados se describen los recintos que se han excluidos e incluidos como parte del Sistema General y su correspondiente justificación. Teniendo en cuenta como base de partida el ámbito que clasificaba el Plan director como Sistema General, lo cual no indica que ya sean del aeropuerto tal y como se justifica a continuación. El nuevo redimensionamiento del Aeropuerto pasa de tener 198,47 (*Plan Director*) hectáreas a unas 181,25 hectáreas (*propuesta del PGO*) lo que hace un reajuste del 91,32%.

La calificación del recinto aeroportuario como sistema general implica lo siguiente:

- La consideración del mismo como elemento estructurante del modelo de ordenación urbanística municipal.
- La adscripción de los suelos al dominio publico, con la obligación de la Administración de expropiar los que en la actualidad sean de titularidad privada.

2.2. Recintos excluidos

En esta propuesta para aprobación inicial se excluyen de la calificación de sistema general 4 recintos de suelos que forman parte del ámbito aeroportuario de acuerdo al Plan Director, dos situados al norte del aeropuerto (los recintos E.1 y E.2), uno al este (el recinto E.3) y otro al suroeste del aeropuerto (el recinto E.4).

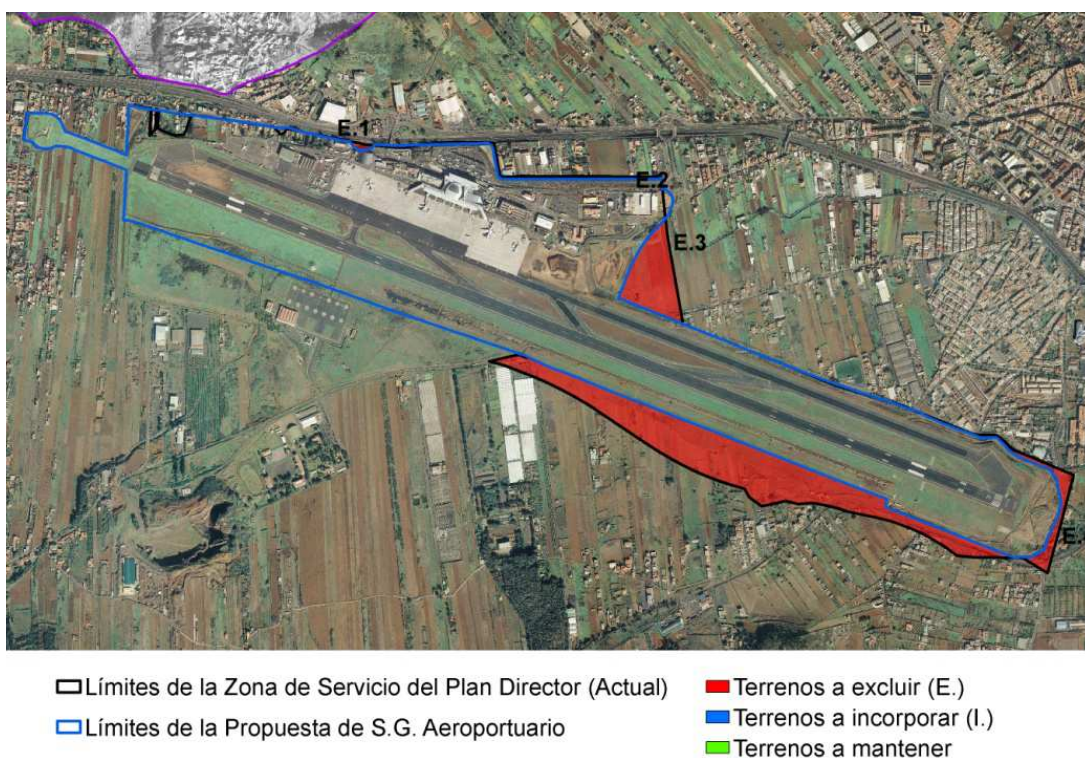


Figura 2: Recintos de exclusión del Sistema General Aeroportuario propuesto por el PGO.

2.2.1. Recinto E1

El recinto E1, afecta a 2 parcelas cuya referencia catastral son 8417701CS6582S y 3802304209011 con una superficie afectada de 2.215,7624 m². Su exclusión se justifica en razón que queda comprendido dentro del suelo que ocupará una glorieta sobre la futura Avda. del Quinto Centenario, así como por ligeras rectificaciones de viario para ajustarlo a la actual TF-235, Carretera Campo de Golf. Con esta glorieta se pretende mejorar la accesibilidad al Aeropuerto desde el Norte mediante las incorporaciones y salidas hacia la Avda. Quinto Centenario que una vez pasa el enlace de Guamasa sigue manteniendo las características de Autopista del Norte. Por ello se plantea el cambio de uso del suelo público afectado de Sistema General Aeroportuario a Sistema General Viario. Con esta exclusión no se afecta ninguna edificación existente dentro del Sistema General Aeroportuario.

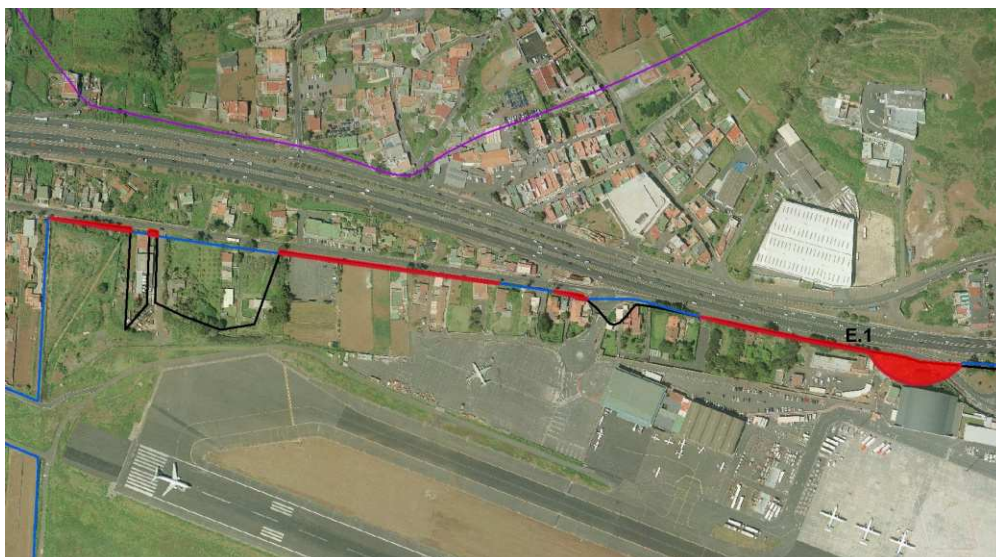


Figura 3: Recinto de exclusión E.1

2.2.2. Recinto E2

El recinto E2, se sitúa en las actuales vías del Camino de San Lázaro y tiene una superficie de 8.389,6170 m².. El Plan Director planteaba su incorporación al sistema general aeroportuario, delimitando el sistema general de la siguiente manera:

- En el margen oeste del recinto delimitado por este PGO, se incluía hasta la actual Autopista del norte
- En el margen este se incluía como sistema general hasta el límite sur de las parcelas situadas entorno al Camino de San Lázaro.

Este suelo se excluye para poder mantener el camino de San Lázaro como viario de acceso al área industrial situada entre la Autopista del Norte y el Camino de San Lázaro, proponiéndose consiguientemente su calificación como Sistema General Viario.



Figura 4: Recintos de Exclusión E.2 propuesto por el PGO.

2.2.3. Recinto E3

El recinto E.3, se sitúa al este del aeropuerto, sobre parcelas rústicas de uso agrícola, las cuales el Plan Director planteaba incorporar al sistema general. Este PGO plantea la exclusión de parte de este suelo llevando el recinto aeroportuario hasta el borde de la Vía de Ronda Sur y manteniendo como suelo rústicos las parcelas que el Plan Director del Aeropuerto quería incluir como sistema general aeroportuario. La superficie que se propone excluir del sistema general aeroportuario asciende a 48.154,92 m².

Las parcelas que se pretenden excluir parcial o totalmente del sistema general aeroportuario son, según el catastro, las siguientes:

- a) Rústicas:
- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 3802304209011 | 3802304200216 | 3802304200218 | 3802304200210 |
| 3802304200211 | 3802304200212 | 3802304200215 | 3802304200219 |
| 3802304200220 | 3802304200221 | 3802304200222 | 3802304200223 |
| 3802304200224 | 3802304200225 | 3802304200226 | 3802304200227 |
| 3802304200228 | 3802304200466 | 3802304200467 | 3802304209014 |
| 3802304209073 | 3802304209097 | | |
- b) Urbanas:
- 9016424CS6581N 8417701CS6582S(excluida parcialmente 1.567,263 m²)

Con esta nueva delimitación se pretende que el sistema general aeroportuario no se solape con el sistema general viario separando totalmente las actuaciones de obtención, ejecución y mantenimiento de cada uno de los sistemas generales.



Figura 5: Recintos de Exclusión E3

2.2.4. Recinto E4

Se propone excluir del sistema general aeroportuario el recinto E4, situado al borde de la cabecera 30 y al sur del aeropuerto, para que en esta superficie se puedan desarrollar los viarios aprobados en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario de Área Metropolitana (PTEOSVAM) que comprenden la Autopista Exterior, la Vía de Ronda Sur, la Variante de la TF-5 y los múltiples enlaces entre estos viarios. El suelo de este recinto tiene una superficie de 219.105,71 m².

Las parcelas incluidas en este recinto que se pretenden excluir parcial o totalmente del sistema general aeroportuario son, según el catastro, las siguientes:

a) Rústicas:

3802305109020	3802304200087	3802304200189	3802304200093
3802304200147	3802304200185	3802304209139	3802305100006
3802305100012	3802304209012	3802304209141	3802304200141
3802305200248	3802304209011	3802305100003	3802305209082
3802305200234	3802305209095	3802305209096	3802305209097
3802305200002	3802305200001	3802305209077	3802305100001
3802305109120	3802304200088	3802304200089	3802304200092,
3802304200096	3802304200097	3802304200101	3802304200102
3802304200104	3802304200105	3802304200106	3802304200107
3802304200115	3802304200116	3802304200117	3802304200118,
3802304200125	3802304200126	3802304200135	3802304200136
3802304200137	3802304200139	3802304200140	3802304200142
3802304200143	3802304200144	3802304200148	3802304200149
3802304200150	3802304200151	3802304200152	3802304200153
3802304200154	3802304200155	3802304200159	3802304200160
3802304200161	3802304200164	3802304200165	3802304200170
3802304200171	3802304200173	3802304200174	3802304200175
3802304200187	3802304200188	3802304200196	3802304200201
3802304200202	3802304200473	3802304200474	3802304209003
3802304209004	3802304209007	3802304209010	3802305100002
3802305100007	3802305109001	3802305109002	3802305200003
3802305200006	3802305209001	3802305209002	3802305209004
3802305300001	3802305309008	3802305309009	3802304200172
3802304209099			

b) Urbanas:

0708949CS7500N	0112821CS7501S	0112801CS7501S	0112802CS7501S
0611715CS7500N	0611718CS7500N	0611719CS7500N	0705520CS7500N
8417701CS6582S			

Con esta nueva delimitación se pretende que el sistema general aeroportuario no se solape con el sistema general viario separando totalmente las gestiones de obtención ejecución y mantenimiento de cada uno de los sistemas generales.



Figura 5: Recinto de Exclusión E4

2.3. Recintos de ampliación

En este apartado se justifica los suelos que no incluye el Plan Director como Sistema General Aeroportuario pero que este PGO propone que sí formen parte del mismo. En total se incluyen 5 recintos, todos situados en el margen norte del aeropuerto entorno a la Carretera del Campo de Golf “TF-235” (los recintos I.1, I.2 e I.3), y el Camino de San Lázaro (los recintos I.4 y I.5).

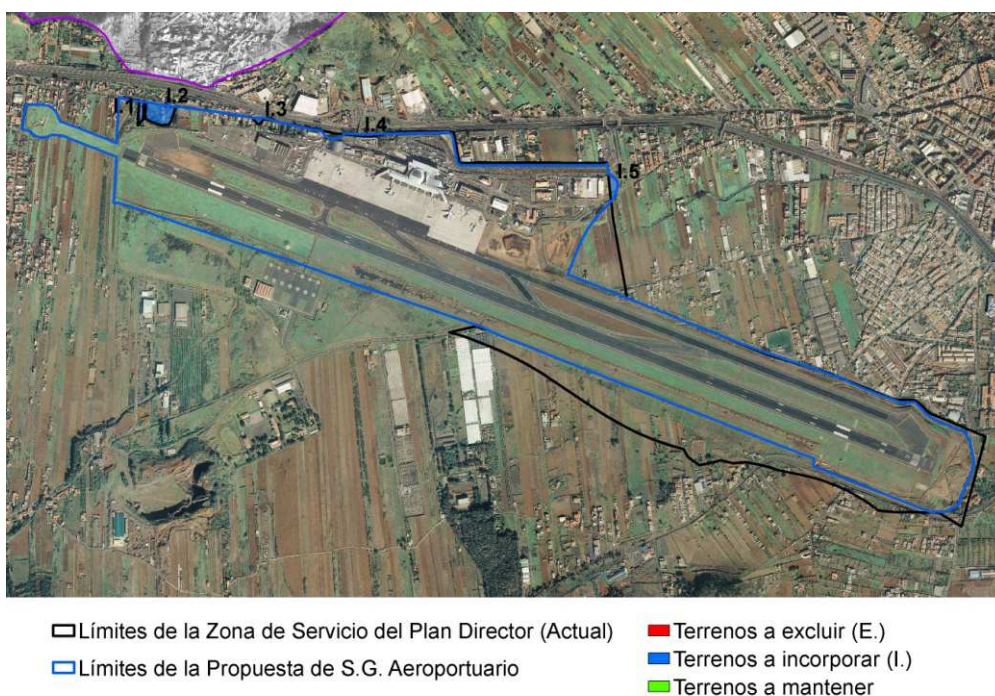


Figura 6: Recintos de ampliación.

2.2.1. Recinto I1, I2 e I3

El borde noroeste del ámbito aeroportuario de acuerdo a la delimitación del Plan Director discurre perfectamente ajustado a los límites de los elementos viarios exteriores existentes salvo en tres tramos donde, sin ninguna lógica funcional, se "retranquea" hacia dentro para excluir dejar fuera estos tres recintos que este PGO propone, por razones evidentes, que formen parte del sistema general aeroportuario. Las características de estas parcelas de morfología unifamiliar son análogas a las adyacentes que sí están incluidas en el sistema general. De otra parte, mantenerlas fuera las deja sometidas a un régimen de servidumbres que grava considerablemente cualquier opción de ordenación urbanística. Por último, se entiende que la incorporación de estos tres recintos al sistema general aeroportuario mejoraría considerablemente la funcionalidad y posibilidades de ordenación interior, facilitando los movimientos de entradas y salidas en esa parte del complejo. La superficie conjunta de los recintos I1, I2 e I3 asciende a 11.095,13 m².



Figura 7: Recintos de inclusión I1, I2 e I3

2.2.2. Recinto I4

El recinto de inclusión I4, situado frente a los actuales aparcamientos de empleados del aeropuerto, se propone inclusión para ajustarlo al Sistema General Aeroportuario al borde de la futura Avda. Quinto Centenario para que de esta manera se permita continuar con la misma alineación viaria en todo el margen norte, garantizando el que no se creen bolsas de suelo con un uso residual. Por ello el PGO propone que el Sistema General Aeroportuario se ajuste lo mejor posible a la futura avenida, cambiando las competencias de gestión de un organismo al otro sin necesidad de expropiar. El PGO propone la inclusión, incorporándose una superficie total de 880,15 m².



Figura 8: Recintos de inclusión I4

2.2.3. Recinto I5

Con el recinto de inclusión I5 situado junto a la actual glorieta de entrada al Aeropuerto se propone incluir una superficie de 2.546,08 m², evitando la creación de bolsas interiores sin uso entre el sistema general aeroportuario y el sistema general viario.



Figura 9: Recintos de inclusión I5

3. CUMPLIMIENTO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

3.0. Introducción

3.0.1. Las servidumbres aeronáuticas

La legislación vigente establece dos tipos de servidumbres sobre los terrenos del entorno de los aeropuertos derivadas de la existencia de éste. Las primeras, tradicionalmente denominadas aeronáuticas, se dividen, a su vez, en las tres siguientes:

- a) Las Servidumbres de los Aeródromos, que son las necesarias en los aeródromos y sus alrededores para garantizar la seguridad en el movimiento de las aeronaves.
- b) Las Servidumbres de las Instalaciones Radioeléctricas Aeronáuticas, que son las destinadas a garantizar el correcto funcionamiento de estas instalaciones de las que dependen en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.
- c) Las Servidumbres Operacionales, que son las necesarias para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

El segundo tipo de servidumbre (también denominadas afecciones) son las acústicas, que quedaron incorporadas a las establecidas en razón de la navegación aérea a través de la Ley 55/1999 que modificó la Disposición Adicional Única de la 48/60 sobre Navegación Aérea. Si bien, no se ha promulgado el reglamento previsto en cuanto a la delimitación de las servidumbres acústicas y al establecimiento de su régimen jurídico, en el año 2003 se aprobó la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que supuso la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Este tipo de servidumbre se analiza y describe en el siguiente capítulo, justificándose las afecciones en la propuesta de ordenación del presente PGO. Ambos tipos de servidumbres implican determinadas restricciones sobre los usos y actos de ejecución admisibles en los terrenos afectados, las cuales, en virtud de la Disposición Adicional Única de la Ley 48/60 sobre Navegación Aérea, modificada a través de la Ley 55/99, deben ser tenidas en cuenta por el planeamiento en la regulación de los mismos¹.

Las servidumbres aeronáuticas se concretan, fundamentalmente, en la limitación de las alturas de los inmuebles que puedan emplazarse dentro de su ámbito de afección. Tales limitaciones de altura se aplican por referencia a unos planos facilitados por la Dirección General de Aviación Civil en los que se grafían las líneas de cota máxima respecto al nivel del mar que pueden alcanzar las edificaciones, con la particularidad de que existen ámbitos territoriales en los que ya el terreno natural "vulnera" los límites derivados de las servidumbres. En base a ello, las determinaciones urbanísticas del PGO que vienen condicionadas por las servidumbres aeronáuticas son las dos siguientes²:

- a) Sobre todo el ámbito territorial afectado, las de altura máxima de las edificaciones, mediante las cuales se deberá garantizar que toda nueva construcción no podrá sobrepasar la altura de las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas representadas en los planos.

¹ "4. El planeamiento ... urbanístico ... que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos".

² En el subcapítulo 2.2 del Título 1 del Volumen J de la documentación de este Plan General se justifica detalladamente el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas.

- b) Sobre los ámbitos que ya "vulneran" las servidumbres, las de clasificación y categorización de suelo, ya que sobre tales terrenos no deben delimitarse *áreas nuevas* (suelo urbanizable o urbano no consolidado) que conlleven nuevas edificaciones³.

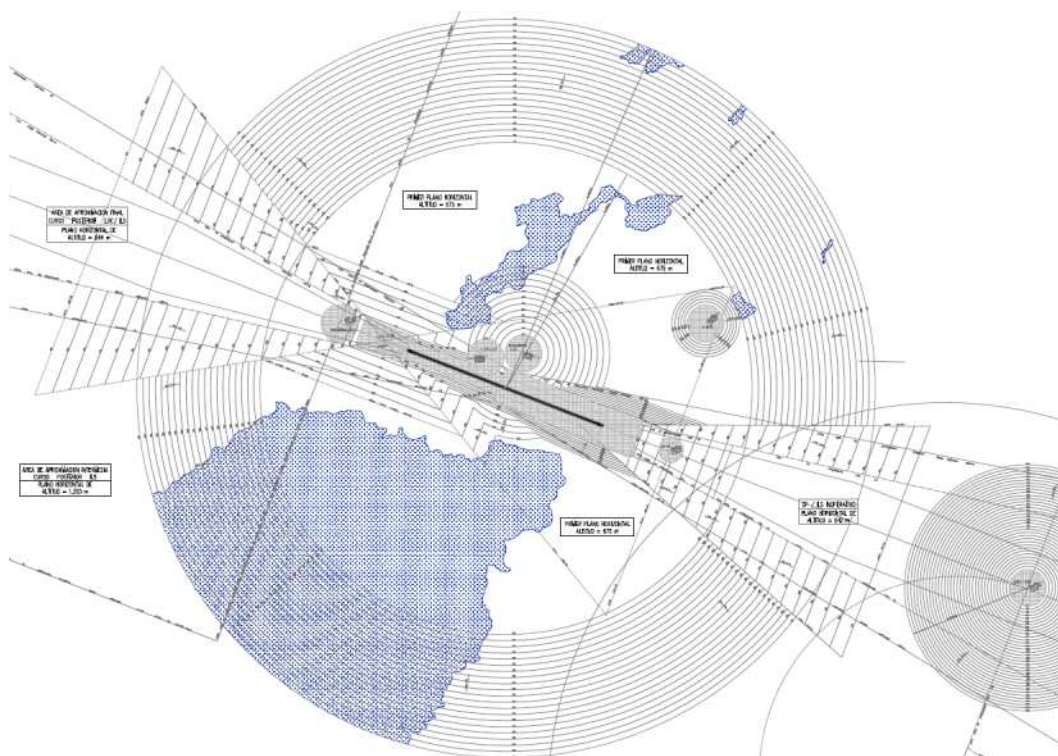


Figura 10: Servidumbres aeronáuticas (en azul "ámbitos que ya las vulneran")

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Tenerife Norte fueron establecidas por el RD 2025/1976, de 30 de julio y, de conformidad con el mismo y la normativa internacional, el Plan Director vigente, en su Anexo 3A, incorpora el estudio correspondiente, delimitando el ámbito territorial que queda afectado por las mismas, distinguiendo entre las derivadas de la situación actual y las del desarrollo previsible.

Como puede apreciarse el ámbito afectado por las servidumbres aeronáuticas abarca casi la totalidad del término municipal de La Laguna (junto con partes significativas de los de Santa Cruz, Tegueste, Tacoronte y El Rosario). Tan sólo quedan al exterior de dicho ámbito, parte del Parque Rural de Anaga (que no es objeto de ordenación por este PGO) y la franja costera del área territorial Norte /los núcleos de Punta del Hidalgo en su totalidad y partes de los de Tejina y de Valle de Guerra).

3.0.2. Metodología de análisis e identificación de conflictos

Para analizar las afecciones que sobre el territorio ordenado por el Plan General derivan de las servidumbres aeronáuticas y, en especial, identificar los recintos de ordenación (*piezas*) en los que la determinación de "altura máxima permitida" establecida por el Plan pudiera ser conflictiva con aquéllas, se ha seguido la metodología que se describe a continuación:

³Cabría, sin embargo, que una *área nueva* delimitada por el PGO "invadiera" parcialmente estos ámbitos singulares, siempre que dicha parte no fuera edificable (espacio libre o viario, por ejemplo).

- a) Se ha supuesto, en primer lugar, del plano en formato digital en el que se recogen las líneas de las servidumbres aeronáuticas, facilitado por AENA a la Gerencia de Urbanismo de La Laguna. Dicho archivo se ha convertido a formato *shape*.
- b) Dicho archivo se "cruzó" con un modelo digital topográfico, obtenido a partir de la cartografía oficial de Canarias, facilitada por la empresa GRAFCAN. Como resultado, restando a la altitud máxima (msnm) de cada línea del plano de servidumbres la real del terreno, se indicaba para cada tramo de las primeras la altitud en metros que como máximo podía alcanzar una edificación en cada línea (los resultados negativos correspondían obviamente a las partes del terreno actual con cotas altimétricas superiores a la altitud máxima derivada de las servidumbres aeronáuticas).
- c) Las nuevas líneas de servidumbre, identificadas en metros sobre el terreno (no sobre el nivel del mar) se cruzaban con el *shape* de piezas de la ordenación del presente Plan General, en uno de cuyos campos se establece la altura máxima. Cuando ésta se fija en plantas (en la mayoría de las piezas), se convirtió a metros multiplicando el número máximo de plantas por 3.
- d) Los "cruces" de las líneas de servidumbres con el *shape* de piezas daban como resultado la división de éstas en recintos a los cuales se les atribuía un valor en metros igual a la diferencia entre la altura máxima derivada de la servidumbres y establecida por el Plan General. Cuando la diferencia es positiva, las condiciones normativas del Plan General garantizan que los edificios que se construyan en esas *sub-piezas* no alcanzarán el límite altitudinal de las servidumbres aeronáuticas. En cambio, cuando la diferencia es negativa, la regulación del PGO posibilitaría que los edificios superaran la altura máxima derivada de las servidumbres.
- e) Los resultados de este análisis se han grafiado distinguiendo tres tipos de sub-piezas: las que cumplen las servidumbres aeronáuticas (en verde), las que están calificadas como espacios inedificables (en gris) y, por lo tanto, también las cumplen, y por último, aquéllas cuyas condiciones normativas permitirían superar la altura máxima derivada de las servidumbres aeronáuticas (en rojo).

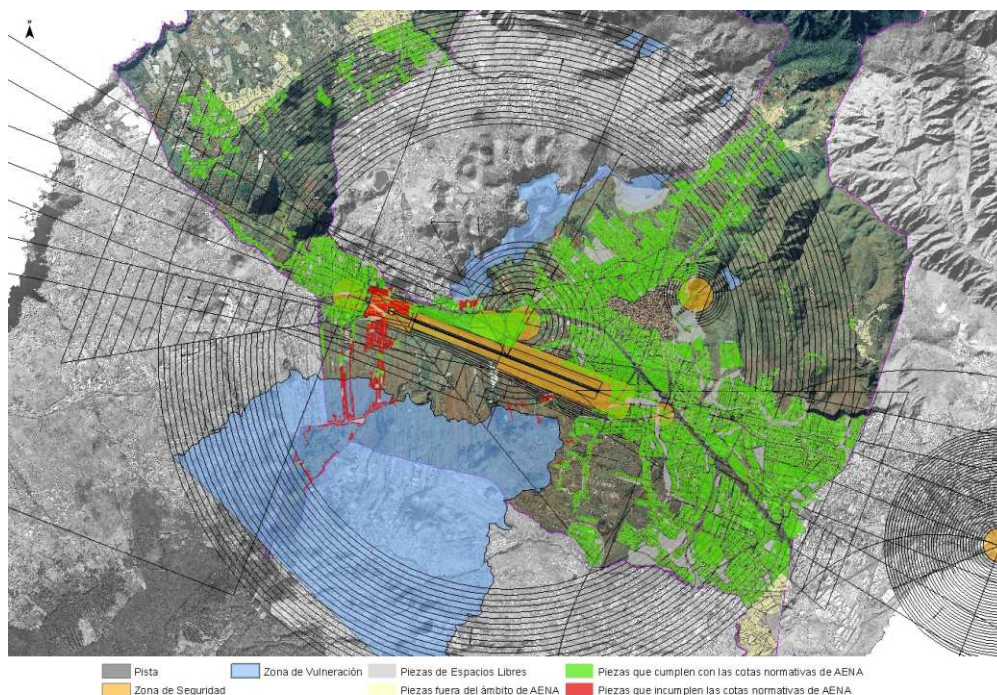


Figura 11: Resultado del análisis comparativo entre las Servidumbres Aeronáuticas y el PGO

3.1. Guamasa

En el núcleo de Guamasa, los incumplimientos se encuentran únicamente en el Área Urbanística Homogénea La Cordillera, afectando las superficies radioeléctricas y operacionales situadas en cabecera 12, así como a las de aeródromo correspondiente a las superficies de aproximación y de subida en el despegue. Las piezas que producen afección son las 0502_10, 0502_11, 0502_12, 0502_13, 0502_15, 0502_16, 0502_27 y 0501_44.

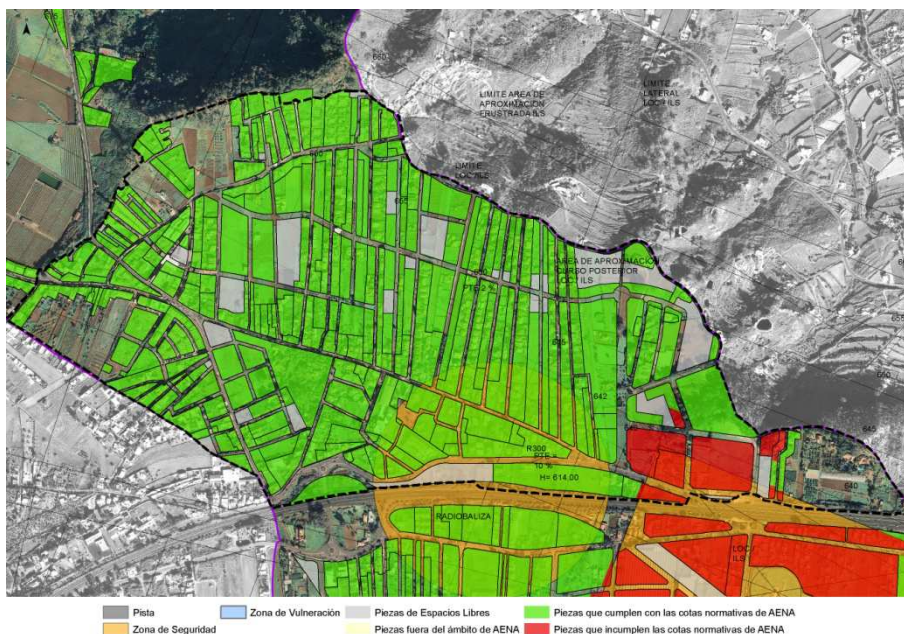


Figura 12: Piezas que vulneran las Servidumbres Aeronáuticas en el núcleo de Guamasa



Las piezas 0501_44 (entre la autopista y la carretera general del Norte) y 0502_16 (en la calle el Roque) superan en menos de un metro la altura estipulada. La pieza 0502_15 (en la misma calle el Roque) se pasa algo más de un metro cerca de la carretera general, en la zona central queda por debajo de esa cota, a mitad de calle vuelve a pasarse alrededor de un metro, luego unos tres metros y en el extremo norte vuelve a superar la altura por un metro. Estas tres piezas de vivienda unifamiliar de dos plantas ya están edificadas. No se entiende razonable reducir la altura normativa establecida (2 plantas) que es la misma que la del PGO-2004 y en base a la cual han sido concedidas las correspondientes licencias.

La pieza 0502_13 se incluye en un ámbito de gestión sistemática, asignándosele una altura de 2 plantas y uso de vivienda unifamiliar. Si bien supera en 3 metros la altura normativa, las determinaciones establecidas son las características de las parcelas adyacentes ya edificadas. Se ha entendido conveniente mantener la determinación del PGO por los mismos motivos señalados en el párrafo anterior.

La pieza 0502_11 (junto a la carretera general) supera en once metros la altura estipulada, es decir, el propio terreno ya vulnera la servidumbre. Esta pieza recoge la edificación comercial existente. La altura máxima en número de plantas se ha fijado en 2, a pesar de que las edificaciones posteriores tienen tres plantas de altura. La manzana se completa con la pieza 0502_10, a la que se le han asignado los mismos parámetros (comercial de dos plantas). La parte de la pieza que vulnera la servidumbre en una altura mayor (10,5 m) es la que se encuentra junto a la edificación existente, por lo que esta le sirve de apantallamiento. Gradualmente va disminuyendo la altura por la que supera la normativa. La parte menos desfavorable la supera en menos de 5 metros.

A la pieza 0502_12 (junto a la carretera general) se le dan parámetros de industrial de dos plantas, quedando en las mismas condiciones que las piezas 0502_10 y 0502_11 ya mencionadas. La pieza 0502_27, en la misma unidad de actuación que las anteriores, es de vivienda colectiva de 3 plantas; supera en 3 metros la altura normativa en la parte más cercana a la edificación comercial existente de la pieza 0502_11, por lo que puede considerarse apantallada por la misma. El resto de la pieza queda por debajo de la cota permitida.

3.2. Los Rodeos

En el núcleo de los Rodeos se vulneran las servidumbres aeronáuticas en diversas zonas; en algunas es el propio terreno el que lo hace. En las AUH El Ortigal, El Ortigal Bajo, El Ortigal Alto y Guillen, se afecta la superficie horizontal interna y, en el caso de Guillen, se vulnera además la Superficie Cónica. Por último, en las AUH Cruz Chica, el Rodeo 1 y el Rodeo 2, se vulneran también las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas de la cabecera 12.

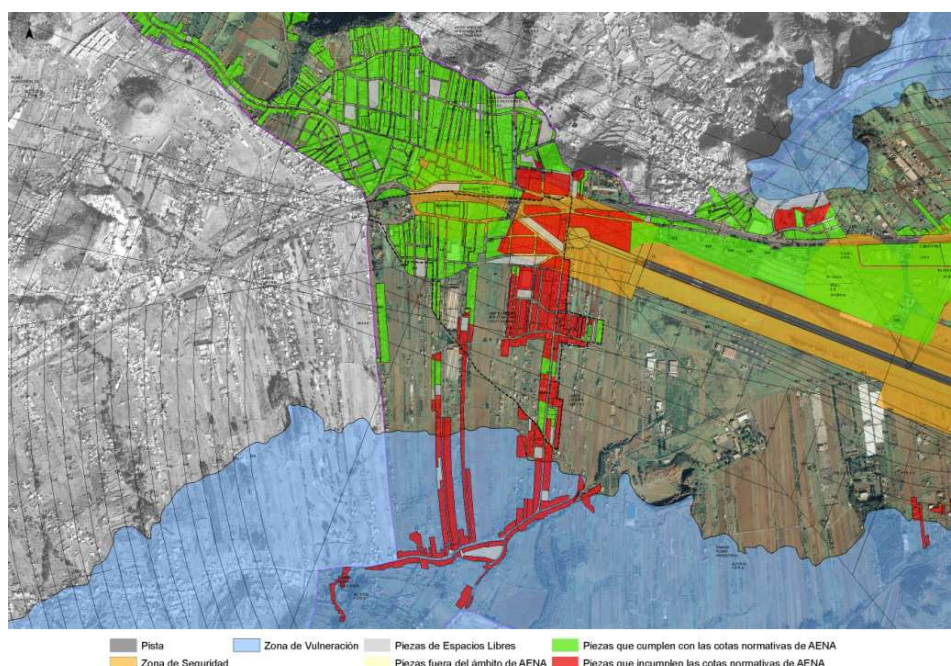


Figura 13: Piezas que vulneran las Servidumbres Aeronáuticas en el núcleo de Los Rodeos

Las piezas que producen afección son todas las incluidas dentro de las AUH de Guillen, El Ortigal, El Ortigal Alto, El Ortigal Bajo, Cruz Chica y Rodeo 2, salvo las piezas 0603_6, 0603_7, 0603_8, 0603_39, 0603_37, 0603_21, 0602_20, 0602_15 y 0602_19. Además de las piezas 0601_33, 0601_42, 0601_43 y 0601_44 en la AUH Rodeo 1.

Las piezas mencionadas del Rodeo 1, al igual que ocurre con las piezas situadas al sur del camino Alfredo Hernández Canino en las AUH de La Cruz Chica, Guillén, el Ortigal Bajo, el Ortigal y el Ortigal Alto, recogen las viviendas unifamiliares de una y dos plantas que se han ido construyendo a lo largo de los antiguos caminos agrícolas, como el camino Real, el camino Guillén o los caminos que van en dirección norte sur a lo largo de las suertes, no existiendo ningún área nueva en toda esta zona. La altura máxima establecida de 2 plantas es la que fija el PGO-2004 y en base a la cual se han concedido las licencias, por lo que no procede modificarla.

En La Cruz Chica, en el tramo del camino la Cañada que queda al norte del camino Alfredo Hernández Canino, las piezas están ya edificadas con viviendas unifamiliares de una y dos plantas. La pieza 0603_50 es la más próxima a la pista del aeropuerto y la que más afecta las servidumbres; en su mitad norte es el propio terreno el que queda por encima de la cota normativa. Las razones por las que se mantiene la altura de 2 plantas son las ya señaladas.

Las piezas que se apoyan en el camino Alfredo Hernández Canino, al este del camino la Cañada, y afectan, ya están edificadas, sobrepasando menos de dos metros la altura normativa las más cercanas al camino Cañada y disminuyendo la altura que afecta progresivamente hasta llegar a no afectar en las piezas más próximas al aeropuerto. La unidad de actuación de esta zona se basa en completar la trama viaria, ya que la edificación que afecta las servidumbres ya existe. La única pieza proyectada en suelo no construido es de espacio libre.

Entre el camino la Cañada y la calle Suprema, desde la calle de la Vizcaína hasta el camino Alfredo Hernández Canino está colmatado todo el perímetro con viviendas unifamiliares de una y dos plantas. En el interior de este recinto se desarrolla una unidad de actuación para dotarlo de trama urbana con piezas de vivienda unifamiliar y unifamiliar agrupada de dos plantas, además de una pieza de equipamiento con los mismos parámetros y piezas de espacios libres. Dado que las nuevas edificaciones tendrán la misma altura que las edificaciones del perímetro pueden considerarse apantalladas por ellas.

En El Rodeo 2 las piezas 0602_13 (entre la autopista del Norte y la Carretera Campo de Golf), 0602_14 (a continuación de la anterior), 0602_12 (entre la carretera Campo de Golf y el aeropuerto), 0602_16 (entre la autopista del Norte y la carretera Campo de Golf), 0602_9 (en el camino la Cañada, en el límite con el aeropuerto) y 0602_1 (también en el camino la Cañada, frente a la pieza 0603_50 de la Cruz Chica) afectan las servidumbres, superando hasta seis metros la altura estipulada las que quedan al norte de la variante TF-5 y más de nueve metros las que se encuentran al sur de la variante, es decir, el terreno tiene una altitud superior a la cota normativa. Estas piezas son de vivienda unifamiliar de dos plantas y ya están edificadas, por lo que no resultaría muy inconveniente modificar las condiciones normativas vigentes del PGO-2004.

Al oeste del camino Cañada se desarrollan unos ámbitos de gestión (los 0602_1, 0602_2, 0602_3 y 0602_4) en los que algunas piezas también afectan las servidumbres. Todas estas piezas, de dos plantas de altura máxima (con excepción de los espacios libres, en los que no procede la edificación), están flanqueadas por edificaciones existentes que las apantallan.

3.3. La Vega Lagunera

En el límite norte de La Vega Lagunera el propio terreno vulnera las superficies aeronáuticas provocando que las edificaciones existentes también las vulneren, concretamente la superficie horizontal interna. Esta situación se produce en la AUH Las Gavias, en el borde norte de la pieza 0808_100 clasificada como residencial. Este suelo ya se encuentra edificado en la actualidad.

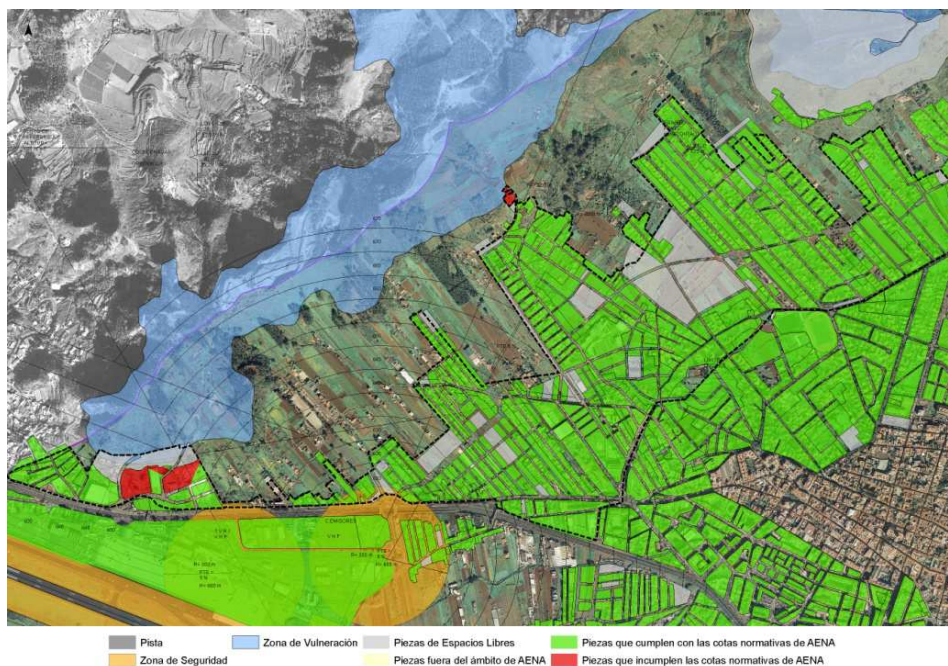


Figura 14: Piezas que vulneran las Servidumbres Aeronáuticas en el núcleo de La Vega Lagunera

También por el mismo motivo, el terreno de la parte norte de la AUH Bajada Portezuelo presenta afección a las servidumbres aeronáuticas, concretamente en las piezas 0805_23, 0805_24 y 0805_26, clasificadas como espacio libre.

En terrenos situados a una cota inferior, nos encontramos con las piezas 0805_7, 0805_8 y 0809_9, calificadas como industrial y oficinas, en las que la edificación prevista vulneraría las superficies aeronáuticas del aeropuerto. Para evitarlo se ha utilizado el parámetro altura máxima en metros. Se establece un plano vertical sobre las alineaciones viarias de cada pieza, en el cual deberá inscribirse la totalidad de la proyección vertical de las edificaciones en las parcelas de la pieza correspondiente. Al ser la altura en metros mayor que la que se obtendría de multiplicar el número de plantas por la altura de cada una, esta opera respecto del perfil normativo del tramo viario de menor altitud.

En las piezas de uso industrial que tienen tres plantas de altura máxima, se ha fijado veinte metros como altura máxima en metros, consiguiendo de tal modo que ninguna edificación sobrepase la altura normativa y produzca afecciones. En el espacio libre que queda al norte de estas piezas se recuperaría la cota del terreno en caso de ser necesario, tal como muestra la figura 15 adjunta. En la pieza de uso oficinas que tiene cinco plantas de altura máxima, se procede de la misma manera, fijando veintiocho metros como altura máxima, tal como puede comprobarse en la sección transversal de la figura 16 adjunta.

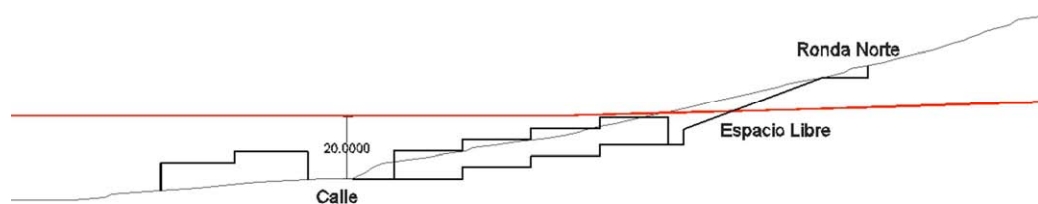


Figura 15: Sección transversal por las piezas de uso industrial

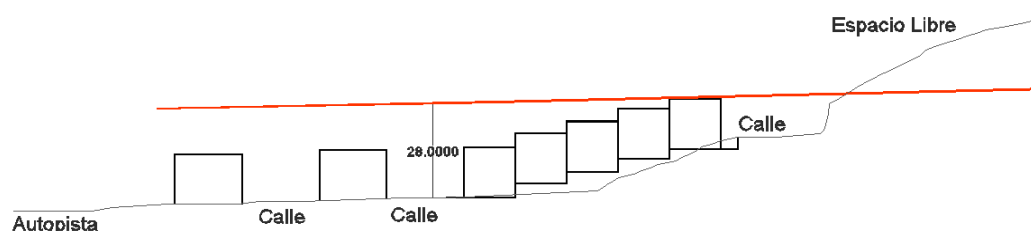


Figura 16: Sección transversal por la pieza de uso oficinas

3.4. Los Baldíos

En el núcleo de Los Baldíos las afecciones se producen en tres Áreas Urbanísticas Homogéneas: la 1404-Los Baldíos 3, la 1407-Calle La Viña y la 1405-Carretera de la Esperanza, tal como se observa en la imagen adjunta.

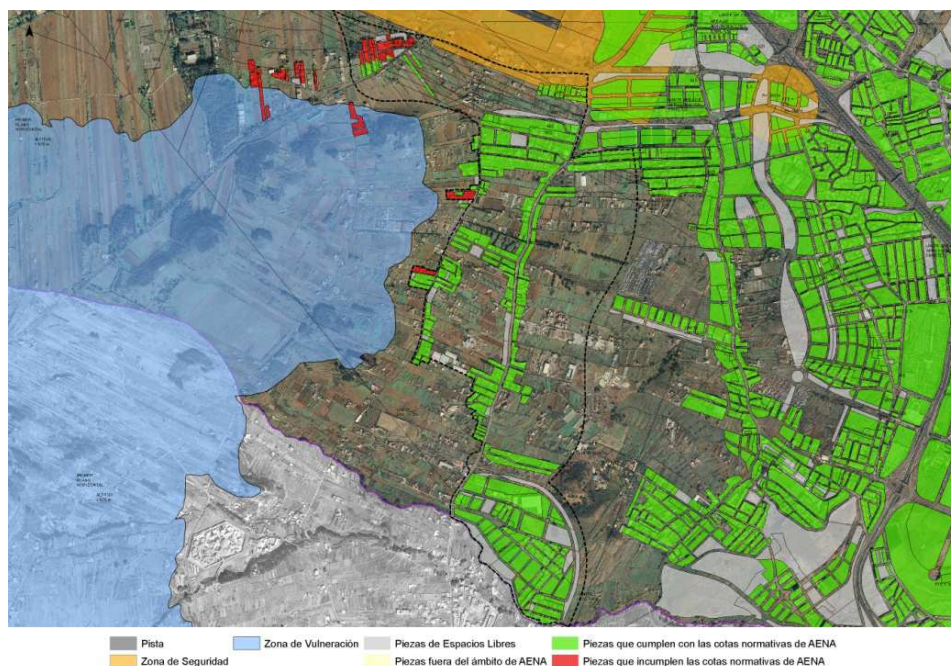


Figura 17: Piezas que vulneran las Servidumbres Aeronáuticas en el núcleo de Los Baldíos

La pieza 1407_2 de Calle la Viña y la pieza 1404_1 de Los Baldíos 3 vulneran las servidumbres de aeródromo afectando a la superficie horizontal interna. Ambas piezas, de vivienda unifamiliar de dos plantas como altura máxima, contienen edificaciones existentes con estos parámetros, razón por la que se ha mantenido la altura máxima del PGO-2004.

Por otro lado en el AUH Carretera la Esperanza, con tres asentamientos rurales y un núcleo urbano, la mayoría de las piezas (salvo las 1405_19, 1405_1, 1405_20, y 1405_25) vulneran total o parcialmente las servidumbres, tanto las servidumbres radioeléctricas (piezas 1405_34, 1405_28, 1405_26, 1405_31, 1405_27, 1405_9, 1405_23, 1405_10, 1405_11, 1405_32, 1405_29, 1405_6, 1405_2, 1405_3 1405_7, 1405_8 y 1405_14), como las servidumbres de aeródromo afectando la superficie horizontal interna (piezas 1405_13, 1405_16, 1405_15, 1405_5, 1405_4, además de las piezas 1405_6, 1405_2, 1405_3 1405_7, 1405_8, 1405_14 que también vulneraban las servidumbres radioeléctricas).

Los tres asentamientos rurales se ajustan estrictamente al perímetro edificado. A sus piezas se les han dado los parámetros de la edificación existente, vivienda unifamiliar de dos plantas. Si se edifica alguna vivienda nueva en las escasas parcelas vacantes interiores o porque se derribe alguna existente, esta tendrá la misma altura máxima que la que ya tienen las de su entorno, no aumentando de ninguna manera la afección a las servidumbres.

Las piezas 1405_10, 1405_11, 1405_23, 1405_24 y 1405_27 del núcleo urbano tienen una altura máxima permitida de dos plantas y ya están edificadas con viviendas unifamiliares. Junto a estas piezas, en el extremo noroeste del núcleo, la pieza 1405_9, de más de 1500 m² de superficie, se encuentra totalmente colmatada con un edificio de vivienda colectiva de tres plantas, parámetros que se han trasladado a dicha pieza. En el extremo este del núcleo en la pieza 1405_28 se ha construido recientemente un edificio cuya planta baja tiene una altura cercana a los cinco metros, con la planta alta dedicada a vivienda y las cajas de escalera, su altura total supera los once metros; a la pieza se le ha dado altura máxima de dos plantas. La zona interior del núcleo que es la que se encuentra en una unidad de actuación, está flanqueada y contiene edificaciones existentes que superan la altura estipulada. El borde norte del núcleo se ha dedicado a espacios libres, excepto la pieza 1405_34 en la que ya existe una vivienda de dos plantas. Los parámetros de la pieza recogen esta condición existente, a pesar de que en ella el propio terreno vulnera la servidumbre. Las piezas 1405_26 y 1405_31 se dedican a vivienda de dos plantas de altura máxima, como las que ya existen en su interior. Las piezas 1405_29, de vivienda, y 1405_32, de equipamiento, tienen una altura de tres plantas; sin embargo sobrepasan la altura normativa menos de lo que la sobrepasan las piezas adyacentes, por lo que pueden considerarse apantalladas por estas.

4. CUMPLIMIENTO DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS

4.0. Introducción

De acuerdo con lo dispuesto por la Ley del Ruido, compete a la administración estatal confeccionar un *mapa de ruido* del aeropuerto, a fin de evaluar la exposición a la contaminación acústica de su entorno zona. Este mapa deberá contener los valores límite y los objetivos de calidad acústica de cada una de las áreas y una evaluación de la superación o no por los valores existentes de los índices acústicos de los valores límites aplicables, y del cumplimiento o no de los objetivos aplicables de calidad acústica, al objeto de posibilitar la elaboración de *planes de acción en materia de contaminación acústica* en que se consideren las medidas correctoras a adoptar cuando se superen los valores límites permitidos. Tras la entrada en vigor de la Ley del Ruido, el Ministerio de Fomento promulgó la Orden 926/2005, de 21 de marzo, en la cual se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general, así como los supuestos de revisión de las mismas⁴ aun cuando no se modificasen las previsiones del correspondiente Plan Director.

El RD 1.513/2005 de desarrollo de la Ley de Ruido, introdujo los conceptos del *mapa estratégico del ruido* así como el *índice de ruido día-tarde-noche* (L_{den}); los mapas estratégico de ruidos tienen por finalidad evaluar globalmente la exposición al ruido de una zona determinada debido a la existencia de las distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales en dicha zona. En el caso de los aeropuertos y de los grandes ejes viarios y ferroviarios, el ámbito territorial de los mapas estratégicos de ruido deberá extenderse hasta los puntos del territorio en el entorno de los mismos donde se alcances, debido a la emisión de niveles de ruido propios, valores de L_{den} de 55 dB, y valores L_n de 50 dB(A). De otra parte, el RD 1.367/2007, de 19 de octubre, concreta la definición de la servidumbre acústica y los criterios técnicos para la elaboración de los mapas de ruido y para la delimitación de dicha servidumbre; así, establece que se consideran servidumbres acústicas las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras. Por último, en el artículo 8b, se define que la zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por ésta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a (áreas con uso predominante residencial), con índices de ruido día-tarde-noche son de 60, 60 y 50 dB respectivamente⁵.

A pesar de que la Administración estatal ha avanzado significativamente en los estudios acústicos del aeropuerto (incluyendo la elaboración del mapa estratégico de ruido para el escenario 2005), a la fecha no se ha delimitado la zona de servidumbre acústica del aeropuerto conforme a las disposiciones de la Ley del Ruido. En esta situación son de aplicación las disposiciones transitorias tercera de la Ley 37/2003 y primera del RD 1.367/2007 que establecen que en tanto no se aprueben las servidumbres acústicas de una infraestructura de la

⁴Estos supuestos son los siguientes: a) cambios en los criterios aplicables para la elaboración de la huella de ruido como consecuencia de la entrada en vigor de nuevas normas reguladoras en materia de ruido o de Declaración de Impacto Ambiental; b) cambio significativo en la composición de la flota usuaria del aeropuerto por exigencias de normas legales o reglamentarias, o en virtud de resoluciones administrativas, o por la propia evolución tecnológica; y c) modificaciones en alguno de los procedimientos de entrada o salida del aeropuerto que impliquen cambios de dirección en cualquier parte de la trayectoria, que diste menos de veinte kilómetros del extremo de la pista correspondiente.

⁵Tal como se establece en la tabla A1 del Anexo III del RD 1.367/2007.

Administración General del Estado, se entenderá por zona de servidumbre acústica de la misma el territorio de su entorno delimitado por la curva isófona en la que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes. El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte contiene las denominadas afecciones acústicas, que se recogen gráficamente en el plano 19 con las curvas isófonas o huellas de ruido correspondientes a diferentes niveles de inmisión acústica, considerando como valores límites, y por tanto como curvas delimitadoras de la servidumbre acústica, los $L_{eq} = 60 \text{ dB(A)}$ para el horario diurno facilitados por la Dirección General de Aviación Civil e incorporados en el presente estudio. Así pues, ha de concluirse que la zona de servidumbre acústica del aeropuerto de Tenerife Norte respecto de la cual se deben justificar las determinaciones urbanísticas que establece este PGO corresponde a la que figura en el Plan Director vigente y corresponde con la isófona de 60 dB en periodo diurno.

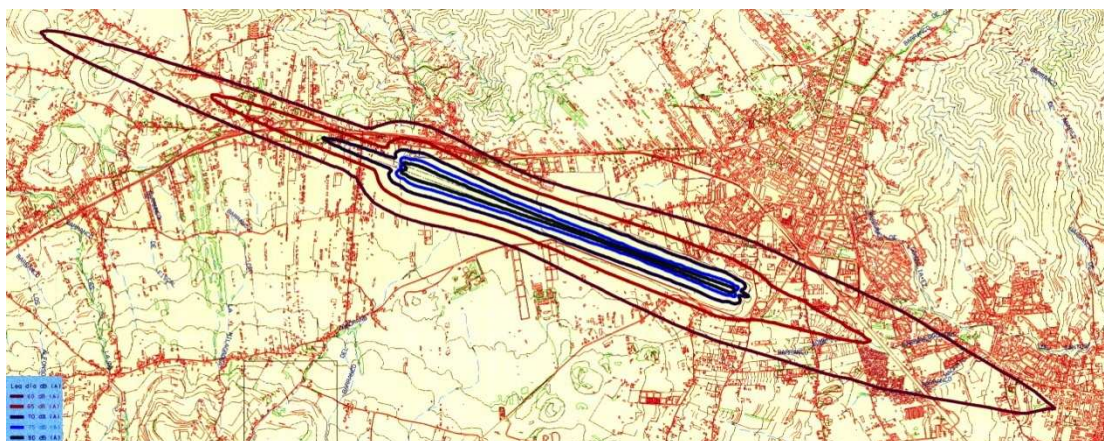


Figura 18: Huella de ruido del Plan Director

Las servidumbres acústicas se concretan, fundamentalmente, en la limitación de las condiciones de admisibilidad de los usos que puedan emplazarse dentro de su ámbito de afección. Tales limitaciones al planeamiento urbanístico, sin embargo, no están suficientemente reguladas en la normativa legal vigente⁶. El RD 1.367/2007 establece que se deberán incluir entre las determinaciones de los planes aquellas que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. Podría asumirse que dicha "efectividad" equivale a alcanzar o aproximarse a los *objetivos de calidad acústica* que se traducen en no superar los índices de ruido que les sean de aplicación según el tipo de área acústica de que se trate (uso predominante de la misma). Pero lograr esos objetivos no es una condición impuesta expresamente a los planes urbanísticos, sino a los denominados planes zonales específicos. En todo caso, resulta de lógica elemental es que las determinaciones de los planes deben establecerse diferenciadamente según el grado de consolidación urbanística de los terrenos de que se trate, pues si bien parece razonable que las limitaciones sobre los usos sean más moderadas en las áreas consolidadas, no lo sería, en cambio, que en *áreas nuevas* se permitieran usos cuyos niveles de ruido deben ser inferiores a los resultantes de la zona de servidumbre en que se sitúen.

Las determinaciones de ordenación pormenorizada mediante las cuales este Plan General regula las condiciones de admisibilidad de los usos se concretan en la adscripción a cada una de las *piezas* delimitadas en los suelos ordenados de un *Régimen Específico de Admisibilidad (REA)* de usos. Cada REA se presenta en forma de tabla con la relación de todos los usos pormenorizados considerados por el PGO y la asignación a cada uno del *carácter*, que

⁶Pese a que la Dirección General de Aviación Civil ha desarrollado unos criterios propios al respecto.

es el tipo de admisibilidad genérica del mismo en la pieza correspondiente⁷, así como, cuando proceda, condiciones complementarias de admisibilidad. En principio, existe un *REA* por cada uso principal, de modo que por regla general las piezas con un mismo uso principal tienen el mismo régimen de admisibilidad en relación a los restantes usos pormenorizados. No obstante, en determinados ámbitos del suelo ordenado, entre ellos los incluidos en la zona de servidumbre acústica del aeropuerto, este PGO asigna a las piezas *variantes* del *REA* básico del uso principal para atender a condicionantes específicos. Así, en las piezas situadas en la zona de servidumbre acústica del aeropuerto se regulan diferencialmente los usos residenciales, sanitarios y docentes a fin de limitar o prohibir su implantación.

En las *áreas existentes* incluidas dentro de la zona de servidumbre acústica del aeropuerto, los criterios de este PGO para establecer las condiciones normativas de admisibilidad de los usos han sido los siguientes:

- a) En las áreas con uso predominante residencial, no se establece ninguna condición específica sobre los usos de vivienda, pero con carácter general se prohíben los usos pormenorizados sanitarios, culturales o docentes.
- b) No obstante lo anterior, en tales áreas se admitirá la continuidad de los dichos usos pormenorizados e incluso la ampliación de los mismos, sólo en las piezas que estén expresamente calificadas con el uso de equipamiento con el carácter de principal, que son aquéllas en las que tal uso es preexistente. Además, las ampliaciones de esos inmuebles vendrán condicionadas a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.
- c) En las áreas con uso predominante de equipamiento sanitario, cultural y/o docente se aplican los mismos criterios de la letra anterior en cuanto a la admisibilidad de dichos usos, sólo en piezas en las que tenga asignado el carácter de principal.
- d) En las áreas con uso predominante industrial o terciario se prohíben los usos de vivienda así como los de equipamiento sanitario, cultural y/o docente.

Los ámbitos que, por razones justificadas de conformación del modelo urbanístico, ha sido necesario clasificarlos como suelo urbano no consolidado o urbanizable sectorizado, y que se encuentran dentro del perímetro de la huella sonora del aeropuerto, se han calificado mayoritariamente con uso global terciario o industrial (productivo), en coherencia con el objetivo lógico de evitar aumentar población que quede afectada por contaminación acústica. En esos entornos de alto nivel de ruido no se ha delimitado ninguna área nueva con uso predominante de equipamiento sanitario, cultural y/o docente. Sin embargo, sí existen pequeñas superficies de áreas nuevas con uso predominante residencial sobre la huella sonora del aeropuerto⁸. De otra parte, en las *áreas nuevas* incluidas dentro de la zona de servidumbre acústica del aeropuerto, los criterios de este PGO para establecer las condiciones normativas de admisibilidad de los usos han sido los siguientes:

- a) En las áreas con uso predominante residencial, se establecen los regímenes específicos de admisibilidad de usos congruentes con el uso principal (sea vivienda unifamiliar o colectiva) con la particularidad de que se prohíben los usos sanitarios, culturales y docentes.

⁷Los caracteres empleados por este PGO para establecer la admisibilidad de los usos son: principal, principal obligatorio, compatible, compatible obligatorio y prohibido.

⁸La justificación de la categorización de estas áreas nuevas residenciales, así como sus criterios de ordenación, se contiene en el subcapítulo 2.3 del Título 1 del volumen J de este Plan General.

- b) Además, la admisibilidad de cualquier uso permitido vendrá condicionada a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.
- c) En las áreas con uso predominante industrial o terciario se prohíben los usos de vivienda así como los de equipamiento sanitario, cultural y/o docente.

4.1. Justificación de las áreas existentes

4.1.1. Garimba

Dado que la zona de Garimba que se encuentra dentro de la isófona de 60 dB (línea azul en la figura 18) es un área existente compuesta por piezas residenciales, no supera el nivel límite de ruido para este uso. A las piezas de vivienda unifamiliar independiente se les ha asignado el REA-711a y a las piezas de vivienda unifamiliar agrupada, el REA-712a, que son variantes del REA-711 y del REA-712 correspondientes a estos usos principales, en los que quedan prohibidos los usos docentes, sanitarios y culturales. La pieza de equipamiento (0508_22, delimitada en amarillo en la figura 4.1.1) se proyecta dentro de un ámbito de gestión asistemática A3 para dotar de equipamientos a la zona. Tiene un REA-4b, por lo que quedan prohibidos los usos en los que no puede aceptarse un nivel de ruido de 60 dB.



Figura 19. Zona afectada en Garimba

4.1.2. Guamasa

La mitad sur de Guamasa se encuentra afectada por la servidumbre acústica del aeropuerto, dentro de la isófona de 60 dB y sin llegar a la de 70 dB.

En el camino Santa Rosa de Lima, entre la isófona de 60 dB y la de 65 se encuentra una iglesia (pieza 0501_6) y un equipamiento deportivo (pieza 0501_7) que se prolonga hasta quedar dentro de la isófona de 65 dB. A ambos se les ha dado el REA-4c en el que se prohíben los usos sanitarios, docentes y culturales. Junto a ellos hay un centro de salud (pieza 0501_38) a la que se le ha asignado el REA-4d para permitir el uso existente.

En la calle Balo hay una pieza de equipamiento reciente (0506_28) entre la isófona de 60 y la de 65 dB a la que se le asigna el REA-4b.

Con frente a la carretera general del Norte se dispone una pieza de equipamiento privado que queda dentro de la isófona de 65 dB a la que se le asigna el REA-4c.



Figura 20. Zona afectada en Guamasá

4.1.3. Los Rodeos

La zona norte de Los Rodeos está afectada por las servidumbres acústicas, llegando incluso a tener varias manzanas dentro de la isófona de 70 dB, cerca de la cabecera noroeste del aeropuerto. La mayor parte de esta zona ya está consolidada con viviendas unifamiliares. A estas piezas se les asignan el REA-711a y el REA-712a, según se trate de viviendas unifamiliares independientes o agrupadas, quedando prohibidos los usos sanitarios, docentes y culturales.

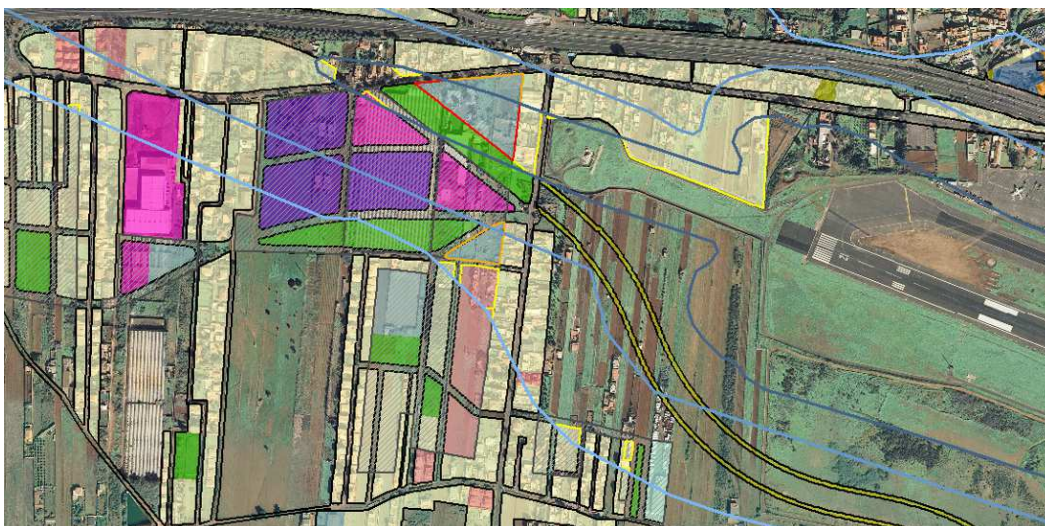


Figura 21. Zona afectada en Los Rodeos

4.1.4. Coromoto-Aeropuerto

En el AUH Rodeo 2 hay varias piezas de vivienda unifamiliar independiente, dando a la carretera Campo de Golf, dentro de la isófona de 65 dB por lo que se encontrarían en el límite del nivel de ruido permitido para ese uso. Parte de una de ellas, junto al recinto aeroportuario supera hasta en 5 dB el límite permitido. Estas piezas tienen el REA-711a y habrá que comprobar que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.

El tramo final del camino la Villa, muy cerca de la pista, se encuentra sobre la isófona de 65 dB por lo que las viviendas existentes estarían en el límite del nivel de ruido permitido.

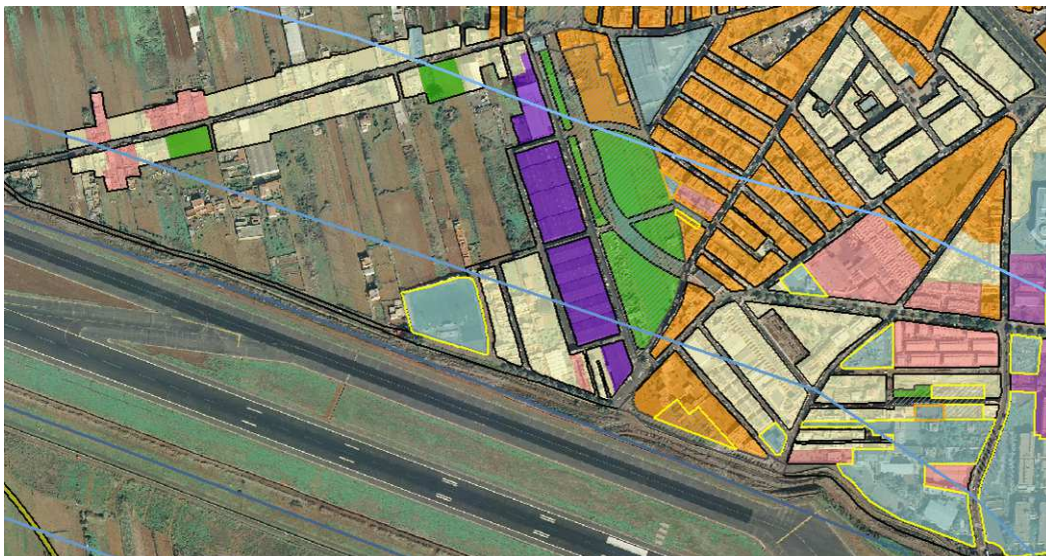


Figura 22. Zona afectada en Coromoto-Aeropuerto

Parte de las AUH del Coromoto se encuentra afectada por las servidumbres acústicas. Los equipamientos tendrán el REA-4b y el REA-4c en los que están prohibidos los usos sanitarios, educativos y culturales; a excepción del actual colegio Nuryana (pieza 0705_22) que tiene el REA-4f para permitir el uso existente educativo. Tanto en este equipamiento como en las piezas de vivienda que se encuentran en el borde norte del aeropuerto entre las isófonas de 65 y 70 dB habrá que comprobar que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones.

4.1.5. Zona Centro



Figura 23. Zona afectada en Zona Centro

La pieza 1004_24 de equipamiento educativo en el que se encuentra parte del Campus Central de la Universidad de La Laguna con la facultad de aparejadores y el IES La Laboral, tiene una franja cerca de la autopista dentro de la isófona de 60 dB, al igual que la Unidad de Programas de Innovación Educativa (pieza 1007_9), ubicada en la calle la Isa, y el actual Museo de la Ciencia y el Cosmos (pieza 1004_9), por lo que se les asigna el REA-4e en el que se permiten los usos educativos y culturales existentes como uso principal, quedando prohibidos los usos sanitarios.

4.1.6. La Cuesta

Parte de la Cuesta se encuentra dentro de la isófona de 60 dB. En las áreas existentes los únicos afectados son los equipamientos, fijándose con carácter general el REA-4b en el que quedan prohibidos los usos educativos, sanitarios y culturales. A las piezas que se corresponden con las instalaciones del Campus de Guajara de la Universidad de la Laguna, el Instituto de Astrofísica y el IES Pérez Minik se les asigna un REA-4e y a la pieza en la que se encuentra actualmente el Colegio Hispano Británico se le asigna un REA-4f, para permitir estos usos existentes.



Figura 24. Zona afectada en La Cuesta

4.1.7. Geneto

En la zona norte de Geneto se encuentra el Campus de Anchieta de la Universidad de la Laguna a cuyas piezas se les asigna el REA-4e, al igual que a la pieza en la que se encuentra el IES Geneto. Al este del campus, dando al camino San Miguel de Geneto, se encuentra la pieza del actual Colegio de las Dominicas, con el REA-4f. Al resto de los equipamientos existentes se les asigna el REA-4b o el REA-4c, dependiendo de su carácter, quedando prohibidos los usos sanitarios, educativos y culturales. Las piezas de vivienda existentes quedan fuera de la isófona de 65 dB por lo que no se ven afectadas.

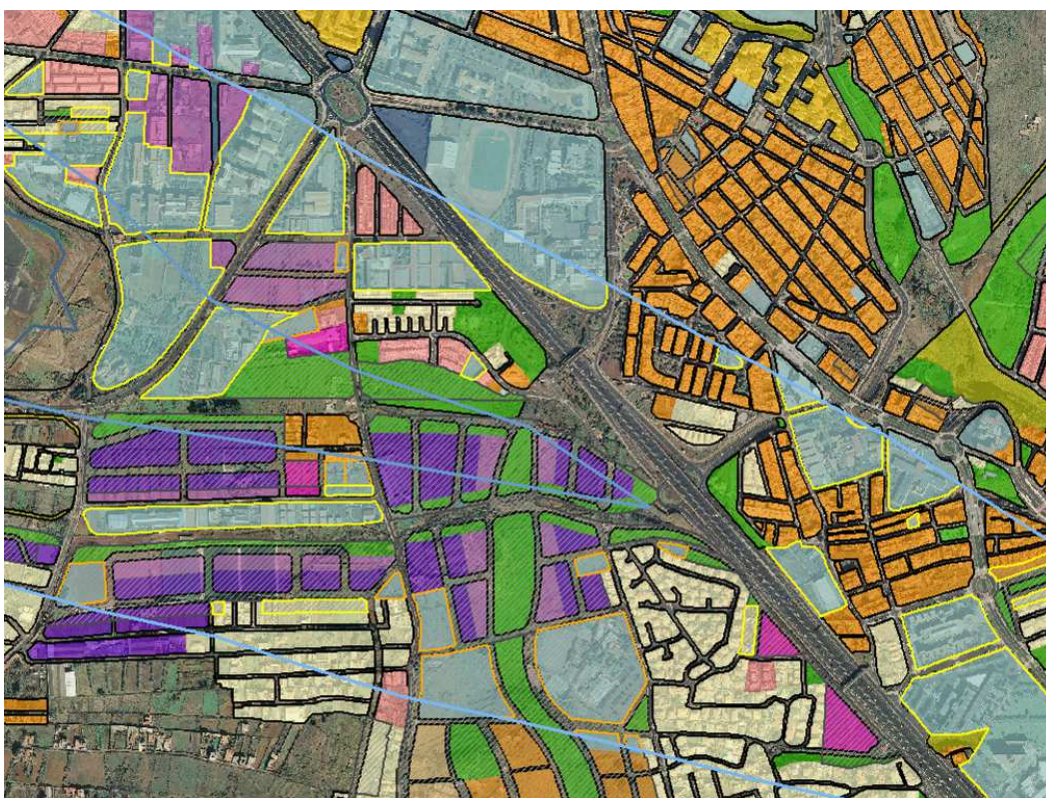


Figura 25. Zona afectada en Geneto

4.2. Justificación de las áreas nuevas

4.2.1. Guamasa

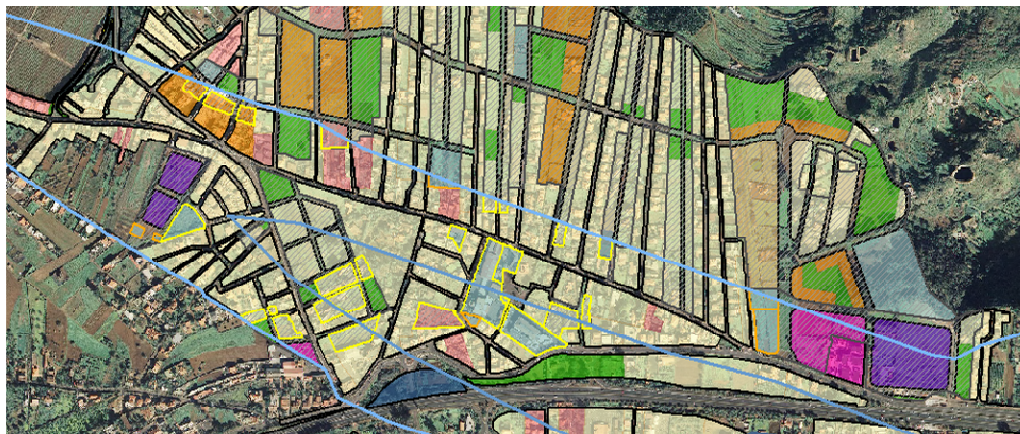


Figura 26. Zona afectada en Guamasa

Las piezas de vivienda en áreas nuevas se colocan completando manzanas de vivienda existentes. La mayoría se encuentra muy cerca de la isófona de 60 dB por lo que quedaría en el límite del nivel de ruido admisible. En las que están más cerca de la isófona de 65 dB y las que quedan en su interior, será necesario verificar que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido. Todas estas piezas residenciales tendrán una variante de REA de usos en la que estarán prohibidos los usos docentes, sanitarios y culturales (REA-711a para unifamiliar, REA-712a para unifamiliar agrupada y REA-721a para colectiva).

Las piezas 0502_24, 0502_25, 0503_26, 0505_32, 0506_26 y 0506_27 son equipamientos que están dentro de la isófona de 60dB. Al encontrarse en un área nueva se les asigna el REA-4b y el REA-4c, dependiendo del carácter del equipamiento, quedando prohibidos los usos sanitario, docente y cultural. A la pieza 0501_43, que completa la manzana del equipamiento deportivo existente, dando al camino el Candil, y que se encuentra por encima de la isófona de 65 dB también se le asigna un REA-4b.

Los REA del resto de usos principales no están afectados por el nivel existente de ruido. Además, la admisibilidad de cualquier uso permitido vendrá condicionada a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.

4.2.2. Los Rodeos

Sobre la isófona de 60 dB hay tres pequeños ámbitos de gestión sistemática que se delimitan para dotar de trama urbana a las manzanas de vivienda existentes. Estas piezas quedarían en el límite de nivel de ruido permitido para este uso en áreas nuevas.



Figura 27. Zona afectada en Los Rodeos

En la zona norte, cerca de la cabecera noroeste del aeropuerto, se encuentran los ámbitos de gestión sistemática 0602_1, 0602_2, 0602_3 y 0602_5, con gran parte de su superficie dentro de las servidumbres acústicas, llegando a tener parte de un espacio libre y de un equipamiento dentro de la isófona de 70 dB. Aparte de dos equipamientos a los que se les asignan el REA-4b y el REA-4c en los que están prohibidos los usos sanitario, docente y cultural, y las piezas de espacios libres, el resto de las piezas tienen uso terciario, por lo que no se incrementa la población que sufre este nivel elevado de ruido y los usos permitidos son admisibles de acuerdo a los objetivos de calidad acústica.

4.2.3. Coromoto-Aeropuerto

En el Coromoto hay dos pequeños ámbitos de gestión sistemática en los que se completa la trama de unas manzanas de vivienda existentes. En el otro ámbito de gestión que queda dentro de la huella sonora, las piezas afectadas son espacios libres y un pequeño equipamiento al que se le asigna el REA-4b.



Figura 28. Zona afectada en Coromoto-Aeropuerto

4.2.4. La Cuesta

Al encontrarse parte de la Cuesta dentro de la isófona de 60 dB, en las piezas de equipamiento de las áreas nuevas que se encuentran en su interior se prohíben los usos sanitarios, educativos y culturales.



Figura 29. Zona afectada en La Cuesta

4.2.5. Geneto

En las áreas nuevas de Geneto que quedan dentro de la isófona de 60 dB sólo se ha dado uso residencial a tres piezas que completan manzanas de vivienda existentes. Estas piezas quedan en el límite del nivel de ruido admisible. A excepción de estas piezas, en estas áreas se ha dado un uso terciario a las piezas nuevas, lo que evita que la contaminación acústica interfiera en el uso que se da en ellas. Los equipamientos necesarios para cumplir los estándares normativos tienen el REA-4b y el REA-4c, por lo que queda prohibido cualquier uso sanitario, docente o cultural.

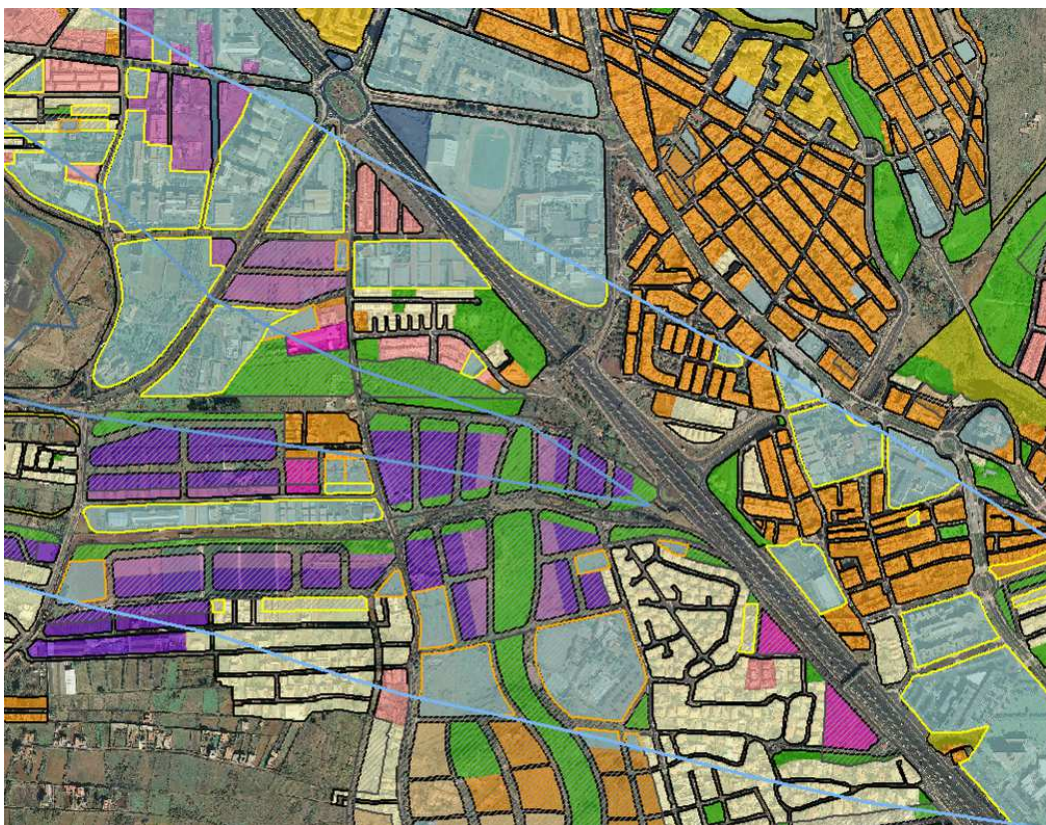


Figura 30. Zona afectada en Geneto

4.2.6. Los Baldíos

En la AUH Carretera la Esperanza se delimita un ámbito de gestión sistemática S2 para completar la trama urbana entre dos zonas consolidadas y permitir la colmatación de una zona que ya cuenta con viviendas construidas sin los servicios urbanos necesarios. Estas piezas tendrán un REA-721a y habrá que verificar que cumplen los objetivos de calidad acústica en los espacios interiores. Además se proyecta una pieza de equipamiento con REA-4b, en el que quedan prohibidos los usos sanitario, docente y cultural.

Por otro lado en la AUH Calle la Viña existen dos ámbitos de gestión en los que las piezas que se ven afectadas por la servidumbre sonora tienen usos terciarios, además de los equipamientos necesarios para cumplir los estándares normativos, a los que se les ha asignado el REA-4b y el REA-4c, según el carácter del uso principal.

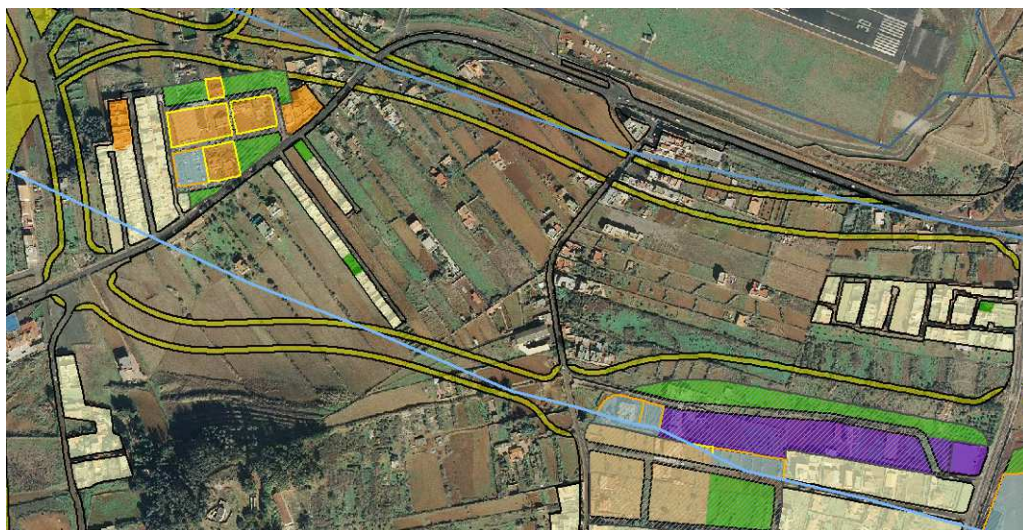


Figura 31. Zona afectada en Los Baldíos