

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

E. MEMORIA DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA 2

E6. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LOS RODEOS

ÍNDICE

1. AUH-0601: RODEO 1 -----	4
1.1. Delimitación y descripción general-----	4
1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	5
1.3. Ordenación estructural -----	6
1.3.1. Categorización de suelo-----	6
1.3.2. Elementos estructurantes -----	6
1.4. Ordenación de áreas existentes-----	7
1.4.1. Trama urbana-----	7
1.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	8
1.4.3. Condiciones de la edificación -----	9
1.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	10
1.5. Áreas nuevas -----	11
2. AUH-0602: RODEO 2 -----	12
2.1. Delimitación y descripción general-----	12
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	12
2.3. Ordenación estructural -----	13
2.3.1. Categorización de suelo-----	13
2.3.2. Elementos estructurantes -----	14
2.4. Ordenación de áreas existentes-----	15
2.4.1. Trama urbana-----	15
2.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	15
2.4.3. Condiciones de la edificación -----	16
2.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	17
2.5. Áreas nuevas -----	18
3. AUH-0603: CRUZ CHICA -----	19
3.1. Delimitación y descripción general. -----	19
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	19
3.3. Ordenación estructural -----	20
3.3.1. Categorización de suelo-----	20
3.3.2. Elementos estructurantes -----	21
3.4. Ordenación de áreas existentes-----	22
3.4.1. Trama urbana-----	22
3.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	23
3.4.3. Condiciones de la edificación -----	23
3.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	25

3.5. Áreas nuevas -----	26
4. AUH-0605: EL ORTIGAL BAJO -----	27
4.1. Delimitación y descripción general. -----	27
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	27
4.3. Ordenación estructural -----	28
4.3.1. Categorización de suelo -----	28
4.3.2. Elementos estructurantes -----	29
4.4. Ordenación de áreas existentes -----	30
4.4.1. Trama urbana -----	30
4.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	30
4.4.3. Condiciones de la edificación -----	30
4.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	32
5. AUH-0606: EL ORTIGAL -----	33
5.1. Delimitación y descripción general. -----	33
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	34
5.3. Ordenación estructural -----	34
5.3.1. Categorización de suelo -----	34
5.3.2. Elementos estructurantes -----	34
5.4. Ordenación de áreas existentes -----	35
5.4.1. Trama urbana -----	35
5.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	36
5.4.3. Condiciones de la edificación -----	36
5.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	37
6. AUH-0608: EL ORTIGAL ALTO -----	38
6.1. Delimitación y descripción general -----	38
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	39
6.3. Ordenación estructural -----	39
6.3.1. Categorización de suelo -----	39
6.3.2. Elementos estructurantes -----	40
6.4. Ordenación de áreas existentes -----	41
6.4.1. Trama urbana -----	41
6.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	41
6.4.3. Condiciones de la edificación -----	42
6.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	43
7. AUH-0609: GUILLÉN -----	44
7.1. Delimitación y descripción general. -----	44

7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	45
7.3. Ordenación estructural-----	45
7.3.1. Categorización de suelo-----	45
7.3.2. Elementos estructurantes-----	45
7.4. Ordenación de áreas existentes-----	46
7.4.1. Trama urbana-----	46
7.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	47
7.4.3. Condiciones de la edificación-----	47
7.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	48

1. AUH-0601: RODEO 1

1.1. Delimitación y descripción general

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

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



Figura.1.1: Delimitación del AUH

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

1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

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

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

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

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

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

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



1.3. Ordenación estructural

1.3.1. Categorización de suelo

La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, tal y como lo hace el PGO-2004, si bien hay algunos cambios en su delimitación. Los terrenos interiores en el extremo sur del AUH son categorizados como suelo urbanizable sectorizado no ordenado por el presente PGO (con el carácter de ensanche del núcleo), y forman parte de un único sector.

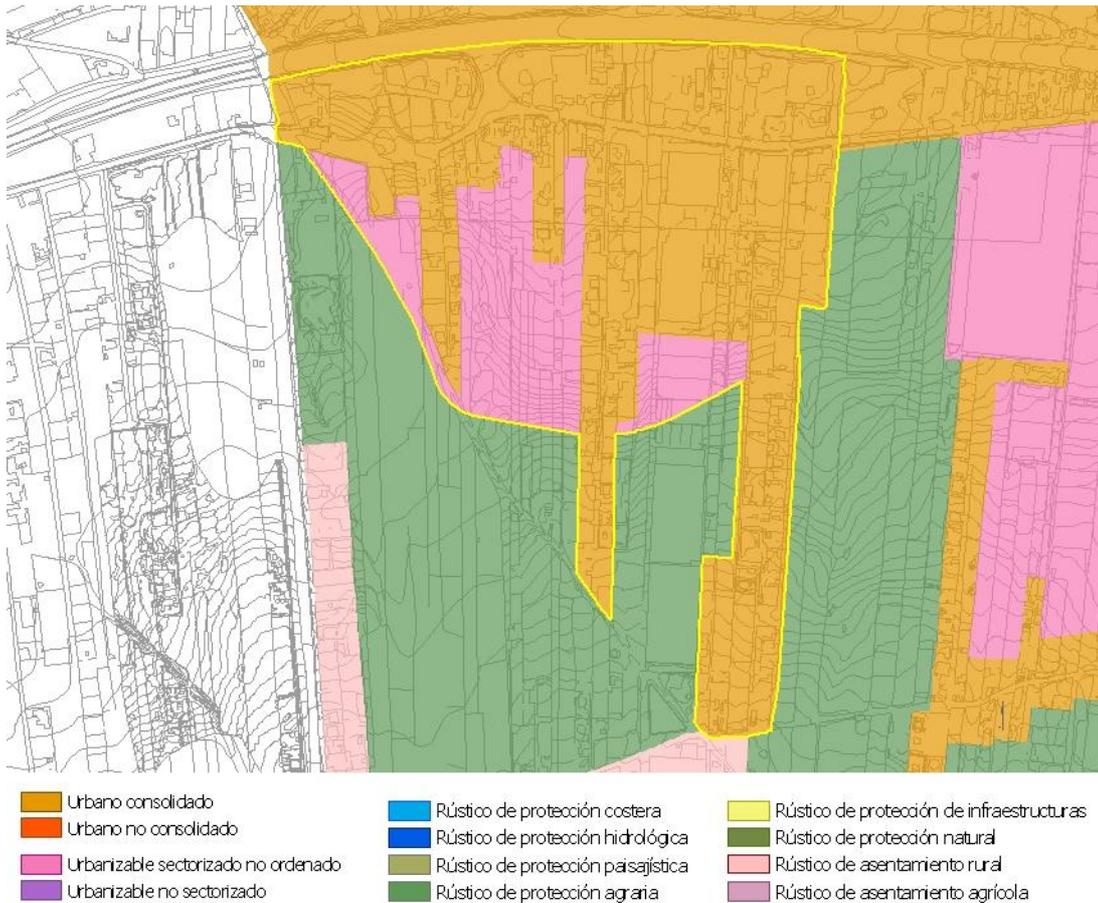


Figura 1.2: Categorización de suelo

1.3.2. Elementos estructurantes

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

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

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

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

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



Elementos Estructurantes		Usos Globales	
	Viario Territorial 1		Turístico
	Viario Territorial 2		Residencial unifamiliar
	Viario Urbano 1		Residencial colectiva
	Viario Urbano 2		Residencial-turístico
	Vías Rurales		Conservación
	Terciario		Agropecuario
	Espacio Libre		Terciario
	Equipamiento Comunitario		Industrial
	Infraestructura de Transporte		Comunitario
			Infraestructuras

Figura 1.3: Elementos estructurantes

1.4. Ordenación de áreas existentes

1.4.1. Trama urbana

La trama urbana del AUH está formada por la Carretera del Campo de Golf y los viarios locales transversales al mismo que, en ocasiones, carecen de continuidad o no tienen niveles óptimos de urbanización. Uno de los objetivos principales de este PGO, tal y como se ha explicado, es la mejora de esta trama, por lo que se ha previsto no sólo la creación de nuevos viarios, sino la ampliación y urbanización de los existentes.



En algunos viarios, aunque se ha mantenido su trazado, ha sido necesario ampliar la sección debido a su escasa dimensión, como sucede en el Camino Vergara. Para ello se han rectificando sus alineaciones evitando en la medida de lo posible la afeción a la edificación existente. Se han rectificado también las alineaciones de todos los viarios que tienen carácter estructurante para darles unas secciones de entre 12 y 15 metros de ancho a fin de garantizar el buen funcionamiento de los mismos.

En el interior del AUH la estructura está conformada por viarios locales principales (paseo El Aguacate, la calle Delgado y el camino Vergara), que organizan los tráficos dentro de la trama urbana canalizándolos hasta el viario local secundario. De este modo, los viarios urbanos de nivel 1 y 2, junto con el viario local principal conforman agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanzanas”, destinadas a albergar el tráfico motorizado principal. Dentro de las “macromanzanas” se ubican los viarios locales secundarios, con un tratamiento donde se prioriza el peatón, los usos estanciales y el aparcamiento, siendo por tanto un desincentivador de los tráficos de paso, obligando al uso del viario local principal.

Así, el diseño interior viario se establece según la jerarquía viaria:

- a) Para la Autopista TF-5 y su variante, viario territorial de nivel 1, se plantea una sección tipo S.01, con una mediana ajardinada, dos calzadas con 2 y 3 carriles y arcenes en sus márgenes.
- b) Para la Carretera del Campo de Golf, viario urbano de nivel 1, se plantea una sección tipo S.08, con una calzada unidireccional de dos carriles, aparcamiento en línea y aceras en sus extremos.
- c) El viario local principal se ordena mediante una sección tipo S.12 con una calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea allí donde la sección lo permite.
- d) El viario local secundario se ordena de dos maneras:
 - d1. Para los viarios en contacto con el suelo rústico se establece una sección tipo S.17, con una calzada unidireccional, banda de aparcamiento en línea en el margen edificado y una banda ajardinada en contacto con suelo rústico.
 - d2. Para los viarios interiores a las macromanzanas se establece una sección tipo S.16 de coexistencia, en las que se recogen los tráficos finalistas. El diseño de la calle evitará los tráficos de paso y las altas velocidades y de mejorará la calidad ambiental y estética mediante vegetación y elementos urbanos.

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

1.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal predominante del AUH es el residencial unifamiliar (vivienda unifamiliar independiente), no admitiéndose más de una vivienda por parcela. Así mismo, en la Carretera del Campo de Golf, se delimitan dos piezas de uso vivienda unifamiliar agrupada para reconocer grupos de viviendas sin frente viario y que comparten accesos comunes.

Se destinan dos piezas en la Carretera del Campo de Golf al uso comercial reconociendo la realidad existente. 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.

1.4.3. Condiciones de la edificación

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

En líneas generales, se establece la separación mínima a lindero frontal de manera gráfica y continua en todas las piezas situadas en el extremo sur de la Carretera del Campo de Golf, con la intención de establecer una sección amplia y continua en el viario estructurante. Este criterio se mantiene en la ordenación de todas las piezas situadas en los viarios transversales a este viario con la intención de tratar de manera homogénea a la edificación resultante. Según la ubicación y el uso de la pieza, se ha establecido las siguientes condiciones:

- a) Las dos piezas de uso residencial unifamiliar agrupado situadas al norte del AUH, reconocen conjuntos de viviendas que cuentan con espacios privados comunes con la intención de legitimar estos grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria. En estas piezas se ha establecido la parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes y el número máximo de unidades para regular las futuras subdivisiones. Se establece una separación mínima a todos sus linderos siendo gráfica en el lindero posterior por encontrarse afectada por la servidumbre de carreteras. El porcentaje de ocupación máxima de la edificación se fija respetando la realidad existente y buscando la homogeneidad con el resto de las piezas adyacentes.
- b) Las piezas de uso vivienda unifamiliar independiente, situadas en el extremo norte de la Carretera Campo de Golf, se mantienen los parámetros del PGO-2004 pero se establece un fondo máximo edificable gráfico para evitar la ocupación con edificación de la zona afectada por la servidumbre de carreteras.
- c) Las piezas afectadas por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte cuyo uso residencial ya viene contemplado en el PGO-2004, se mantiene tal uso y se amplía su delimitación para completar manzanas con el mismo uso. Su ocupación vendrá condicionada a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.
- d) En las piezas de poco fondo, situadas en la calle Las Botas, se fijan los mínimos parámetros edificatorios de tal forma que puedan ser colmatadas por la edificación.
- e) La pieza situada en la calle El Pino, se ve afectada por la ampliación de la sección del tramo viario, por lo que se ha reducido la superficie de parcela mínima y aumenta el porcentaje máximo de ocupación con respecto al PGO-2004, con la finalidad de reconocer la realidad existente.
- f) Las piezas que se destinan al uso comercial para el reconocimiento de la realidad existente y con la intención de fomentar dicho uso en el AUH, se ordenan con parámetros específicos que van en función de su ubicación y morfología parcelaria.
- g) El resto de las piezas, que se extienden desde el sur de la Carretera del Campo de Golf hacia el suelo rústico limítrofe, se destinan a uso residencial unifamiliar aislado, excepto en la pieza situada en el camino Las Llaves, donde se permite el pareado lateral debido a su dimensión y morfología parcelaria (gran longitud y poca profundidad) con la intención de obtener un mayor aprovechamiento. En ellas se ha establecido los parámetros establecidos en el PGO -2004 de tal manera que se reconozca la realidad existente. La separación mínima de la edificación a sus linderos se establece en función de su ubicación, siendo en ocasiones gráfica.

En general se establece una altura máxima de 2 plantas, excepto en la pieza de uso terciario situada en la calle Delgado, donde la tipología edificatoria de grandes dimensiones y su funcionalidad condiciona la altura a 3 plantas, como estaba establecido en el PGO-2004.

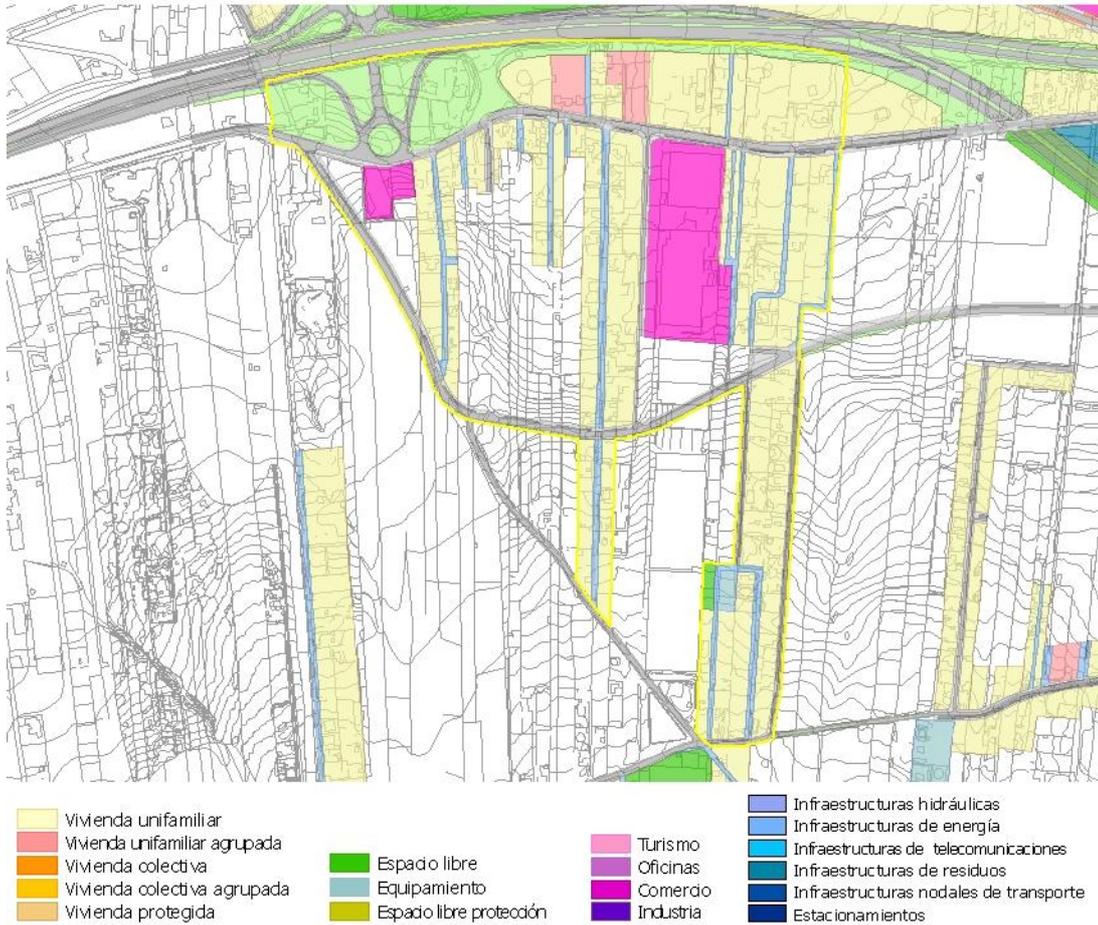


Figura 1.4: Ordenación pormenorizada

1.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Se han delimitado varios ámbitos de gestión asistemáticos dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada.

- Se ha delimitado dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, uno al norte del AUH y otro al noroeste. El primero, de gran dimensión, se delimita para urbanizar y obtener los terrenos necesarios para la ampliación de la sección de la Carretera General TF-5. Esta actuación se asigna al Cabildo de Tenerife. El segundo, de pequeña dimensión, se sitúa al final del camino Los Reyes para obtener y urbanizar los terrenos que permiten conectar el viario con el camino El Majano.
- Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, en el extremo sur del AUH, que alberga los terrenos situados entre el camino Vergara y la calle El Pino. Este ámbito se delimita con la finalidad de que los propietarios mejoren las condiciones urbanísticas del mismo, mediante la ampliación, mejora y reurbanización del viario existente (actualmente en malas condiciones de urbanización y con anchos insuficientes), y dotar a la zona de equipamientos y espacio libre.

- c) Se delimitan seis ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5 destinados a obtener y urbanizar los tramos viarios necesarios para conectar los nuevos ámbitos de desarrollo con la trama urbana existente.
- d) Se delimitan diversos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6, destinados a la ampliación y urbanización del tramo viario (en mal estado de conservación o sin los servicios mínimos requeridos) desde el que se accede a un grupo de parcelas unifamiliares situadas en suelo urbano consolidado, con la finalidad de que éstas adquieran la condición de solar. Los tramos viarios objeto de mejora son: camino Los Reyes, pasaje El Carretero, camino Sierra, camino Antonio Marcelino, camino El Túnel, calle Delgado, calle Ara, calle del Pino.

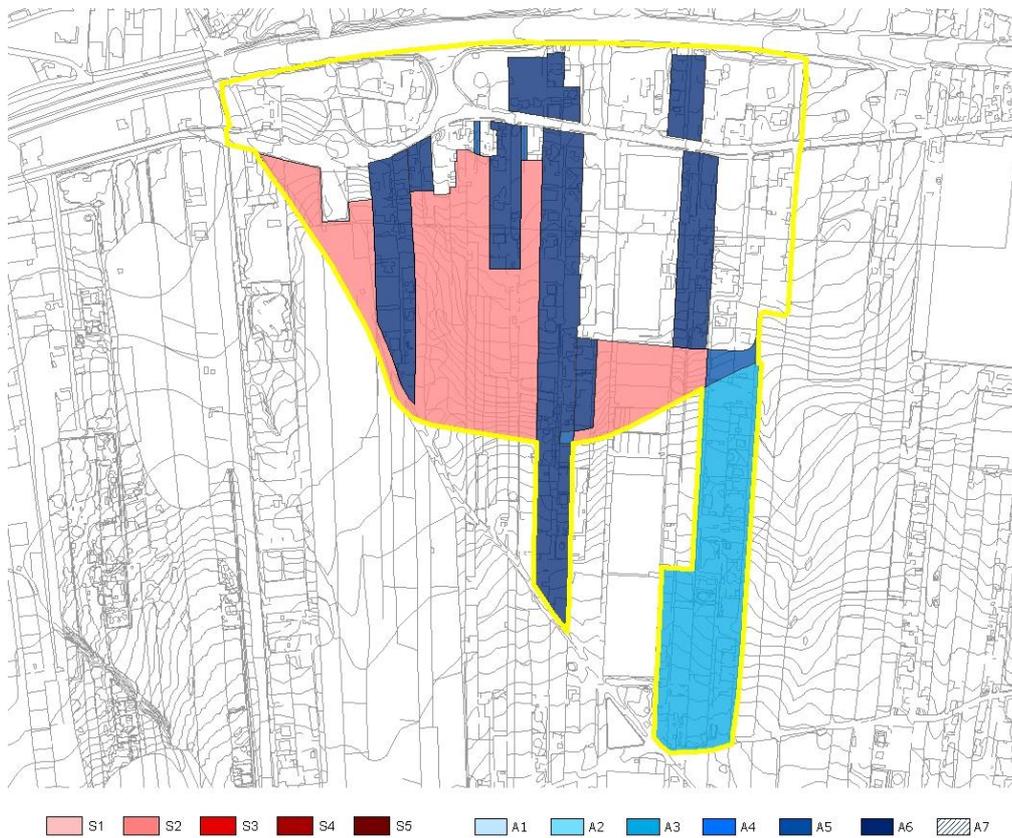


Figura 1.5: Ámbitos de gestión

1.5. Áreas nuevas

En el extremo sur de esta AUH se ha delimitado el sector 0601_1 Los Rodeos 1, en suelo urbanizable sectorizado no ordenado, para desarrollar los suelos vacantes existentes. Este sector de uso residencial unifamiliar será desarrollado a través de un Plan Parcial cuyas condiciones se describen y se justifican en la ficha correspondiente del sector en el documento B.3. Desarrollo del PGO.



2. AUH-0602: RODEO 2

2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea Rodeo 2, se dispone al sur de la Carretera General del Norte, en el extremo oeste del Aeropuerto de Los Rodeos, y próxima al límite municipal de Tegueste. Sus límites quedan definidos como sigue:

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



Figura 2.1: Delimitación del AUH

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

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

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

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



- d) Falta de conexión con los terrenos situados al norte del AUH debido al paso de la Carretera General TF-5.

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

- a) A escala territorial se recoge la nueva variante de la autopista y se crean dos nudos viarios nuevos para conectar el AUH con los terrenos situados al norte (en el otro extremo de la TF-5).
- b) A escala del núcleo de El Rodeo es necesario conectar la trama urbana del AUH Rodeo 2, con la de las AUH vecinas Rodeo 1 y Cruz Chica, a fin de buscar una continuidad de la estructura viaria.
- c) A escala del conjunto del AUH se pretende desarrollar los suelos vacantes interiores, generando una zona industrial y terciaria donde se localicen las dotaciones y espacios libres de la misma.
- d) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.

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

2.3. Ordenación estructural

2.3.1. Categorización de suelo

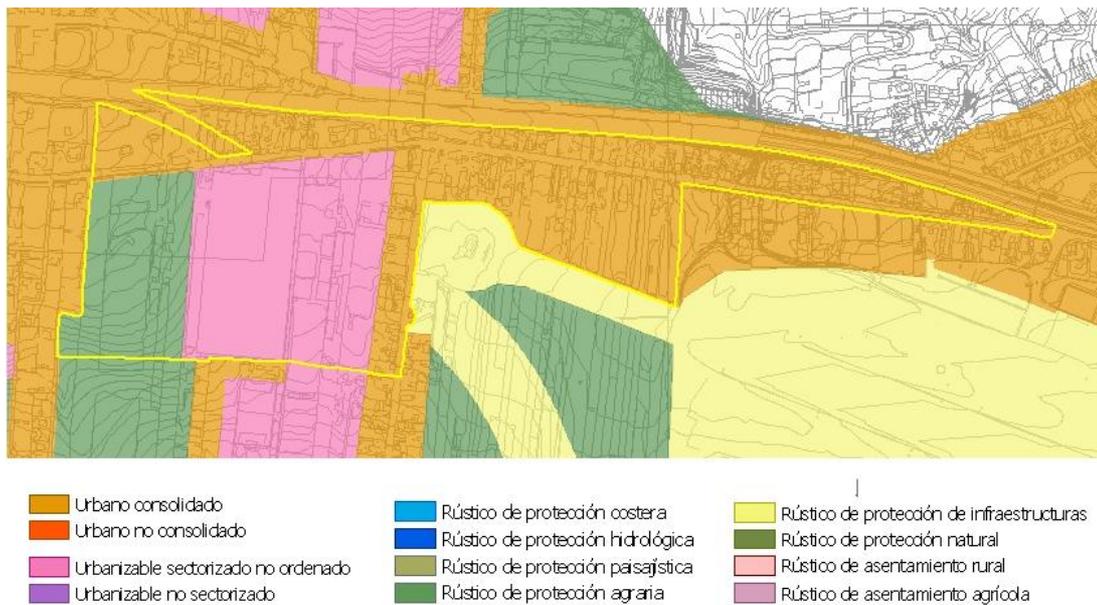


Figura 2.2: Categorización de suelo



La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como lo hacía el PGO-2004.

Los terrenos interiores en el extremo suroeste se categorizan como suelo urbanizable sectorizado no ordenado por este PGO (con el carácter de ensanche del núcleo) y forman parte de un único sector que continúa en la vecina AUH Rodeo 1.

2.3.2. Elementos estructurantes

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- La Autopista TF-5 y su variante, viario territorial de nivel 1. Se interviene generando nuevas conexiones rodadas y peatonales con los terrenos en su extremo norte y se crea una nueva conexión subterránea que une la TF-5 y la nueva variante a ejecutar.
- La Carretera del Campo de Golf, viario urbano de nivel 1. Se rectifican sus alineaciones para ampliar su sección entorno a los 15 metros.
- El Camino de la Cañada, viario urbano de nivel 1 y perpendicular a la Carretera del Campo de Golf. Se modifica el diseño de su sección en función a este carácter estructurante.
- El nuevo viario longitudinal incluido en el sector de suelo urbanizable, y paralelo a la Carretera del Campo de Golf, por su función de conectar el Camino del Majano con el Camino de la Cañada y dar continuidad a la trama viaria con la de las vecinas AUH Rodeo 1 y Cruz Chica, se considera viario urbano de nivel 2.

Se define como elemento estructurante la nueva pieza propuesta por el Plan, de uso espacio libre, situada sobre el tramo soterrado de la Variante de la TF-5.

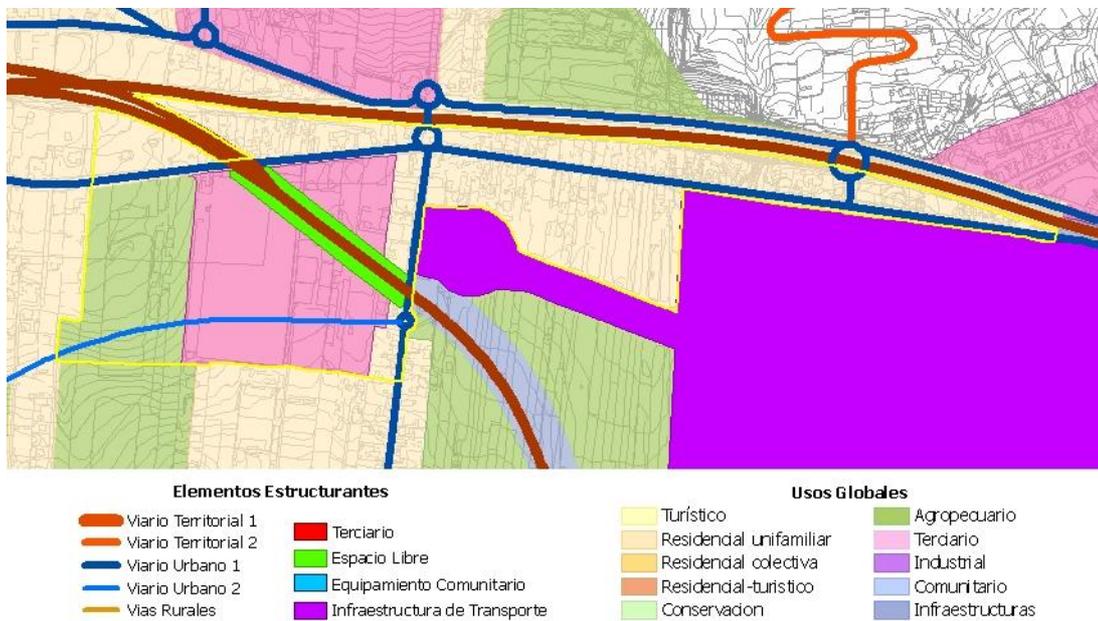


Figura 2.3: Elementos estructurantes



2.4. Ordenación de áreas existentes

2.4.1. Trama urbana

La trama urbana del AUH es escasa, ya que la edificación se concentra en torno a los dos ejes estructurantes Carretera Campo de Golf y camino La Cañada. Los pocos viarios transversales carecen de continuidad, son de pequeña longitud y están al sur de la Carretera del Campo de Golf. Sin embargo, la ubicación del AUH es estratégica ya que contempla la conexión de la nueva variante a ejecutar con la Autopista TF-5 (tramo subterráneo del viario de interés insular).

Dada la escasez de la trama viaria, la ordenación de esta AUH supone la creación de nuevos viarios locales principales que complementen la función de los dos ejes estructurantes existentes (Carretera del Campo de Golf y camino La Cañada). Además, se pretende la mejora de los mismos mediante su ampliación y/o urbanización, rediseñando sus secciones con la intención de darle una imagen y una funcionalidad acorde con el carácter estructurante. En la Carretera del Campo de Golf se han rectificado las alineaciones de la edificación con la intención de ampliar su sección (donde la edificación lo permita), de 12 a 15 m de ancho. En el camino de la Cañada se han mantenido, en líneas generales, las alineaciones existentes. Únicamente se han rectificado de manera puntual donde ha sido necesario para dar un aspecto continuo y homogéneo a la vía. Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

Asimismo, con la finalidad de dar continuidad al nuevo carril contemplado en la vecina AUH Rodeo 1 y permitir la conexión con la nueva variante a ejecutar, se ha ampliado la sección de la Autopista TF-5 en el extremo oeste del AUH. Además, se plantea una nueva rotonda en el extremo norte del camino de la Cañada para dar continuidad a dicho viario y crear una conexión con los terrenos situados al otro lado de la TF-5.

El diseño interior del viario se realiza según los siguientes criterios:

- Para la Autopista TF-5 y su variante, viario territorial nivel 1, se plantea una sección tipo S.01 con una franja central ajardinada y dos calzadas en sus laterales, con 2 y 3 carriles respectivamente, y arcenes en sus márgenes. La variante de la TF-5 a la altura de la Carretera del Campo de Golf, discurre enterrada y vuelve a tener un trazado superficial una vez pasada la cabecera del Aeropuerto y el Camino de la Cañada.
- Para la Carretera del Campo de Golf se propone una sección tipo S.08 con una calzada unidireccional de dos carriles, aparcamiento en línea en ambos márgenes cuando el ancho de la vía lo permite y aceras en sus extremos.
- El camino La Cañada se ordena mediante una sección tipo S.11 con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados.

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

2.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal predominante es el residencial unifamiliar, distinguiéndose entre vivienda unifamiliar independiente y vivienda unifamiliar agrupada. 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.



2.4.3. Condiciones de la edificación

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

- a) Las piezas al norte de la Carretera del Campo de Golf destinadas al uso de vivienda unifamiliar independiente, están afectadas en su mayor parte por la servidumbre de carreteras de la TF-5, por lo que se establece un fondo máximo edificable variable en función de la profundidad de la pieza. En estas piezas existen numerosas serventías privadas desde las que se accede actualmente a las edificaciones situadas en segunda línea, sin embargo, debido a la afección de carreteras, ha sido necesario restringir la existencia de estas edificaciones, por lo que se ha fijado para futuras subdivisiones parcelarias una longitud mínima de lindero frontal. Así mismo, por el paso de la nueva variante de la TF-5, se ha establecido una mínima área no ocupable (MANO) en la pieza existente situada al norte de la Carretera Campo de Golf y en contacto con el nuevo viario. Al situarse en el viario estructurante Carretera del Campo de Golf, se ha fijado una separación mínima a lindero frontal que permita crear un aspecto homogéneo y de mayor amplitud. El resto de los parámetros se establecen con la intención de recoger la realidad existente.
- b) La pieza de uso vivienda unifamiliar independiente, situada en la Carretera del Campo de Golf, en el extremo noroeste del AUH, se encuentra afectada por la servidumbre de carreteras y es continuación de la pieza incluida en la vecina AUH Rodeo 1. Por tanto, al establecer sus parámetros parcelarios y edificatorios se ha buscado la continuidad con la pieza colindante.
- c) Las dos piezas situadas al sur de la Carretera Campo de Golf y en contacto con el Sistema General Aeroportuario, se destinan al uso de vivienda unifamiliar agrupada con la intención de reconocer las viviendas existentes en segunda línea y que son accesibles por medio de serventías comunes. En ella se han establecido parámetros de parcelación que den como resultado parcelas de una dimensión óptima para albergar más de una vivienda por parcela. Debido a la cercanía con el Sistema General Aeroportuario se fija un fondo máximo edificable de manera gráfica. Así mismo se establece una separación mínima a lindero frontal que otorgue mayor amplitud a los viarios estructurantes desde los que se accede.
- d) Las dos piezas situadas en el camino de la Cañada, se ordenan por medio de parámetros que reconozcan la realidad existente. En este sentido, se les ha asignado los mismos parámetros parcelarios y de disposición, a fin de dar un tratamiento homogéneo en la totalidad de la vía, variando en el porcentaje máximo de ocupación, que se ha establecido en función de la edificación existente.

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

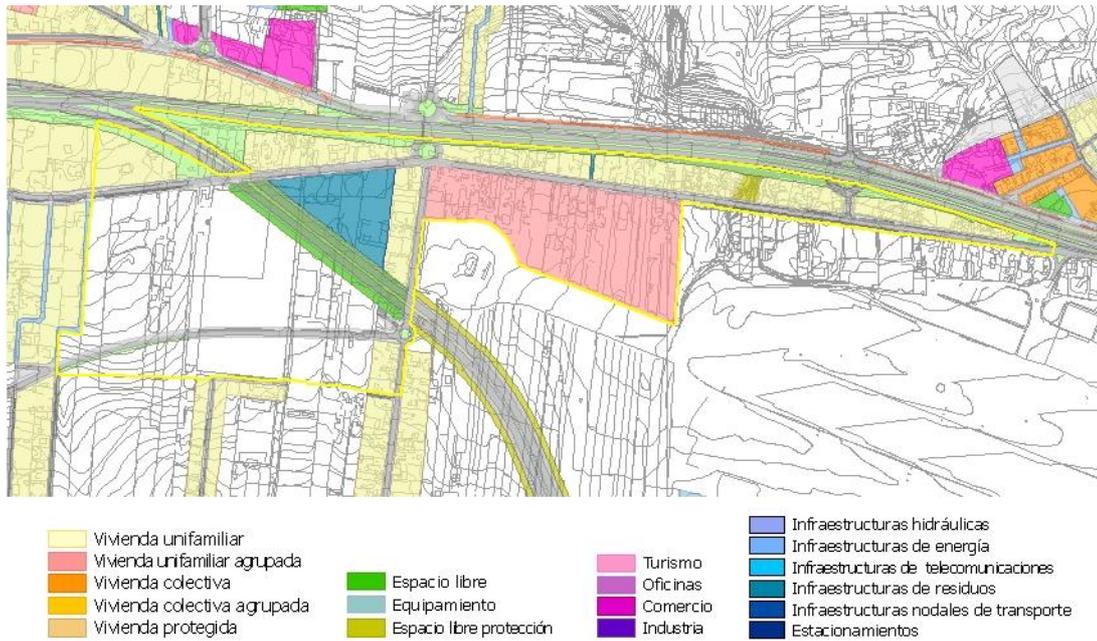


Figura 2.4: Ordenación pormenorizada

2.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Se han delimitado varios ámbitos de gestión asistemática dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada.

- Esta AUH alberga parte de dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, destinados a la obtención y ejecución de los terrenos que son necesarios para la ampliación, creación de nuevos nudos y conexión con la nueva variante a ejecutar de la Carretera General TF-5.
- Se delimita un único ámbito de gestión asistemática de modalidad A5, destinado a la obtención y ejecución de un nuevo tramo viario necesario para conectar la nueva trama viaria del sector de suelo urbanizable con el camino La Cañada.

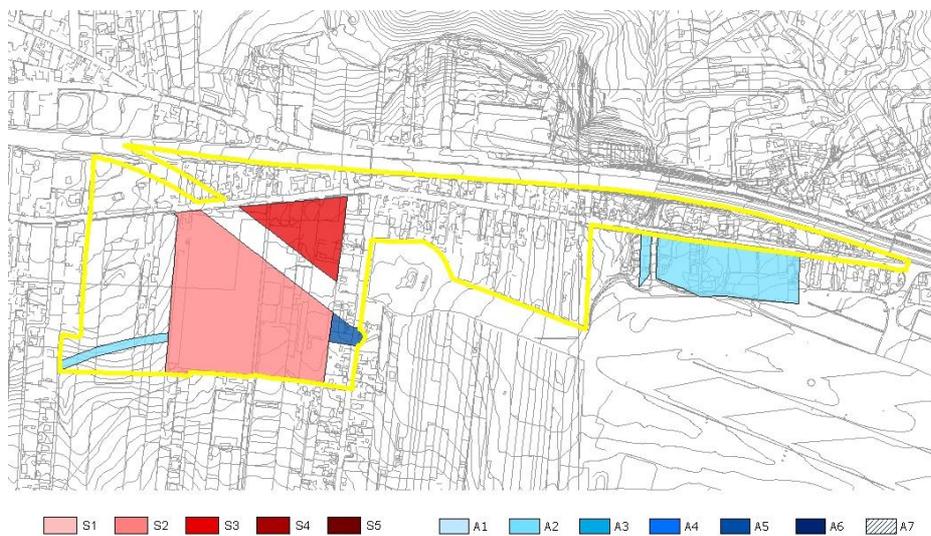


Figura 2.5: Ámbitos de gestión.

2.5. Áreas nuevas

En esta AUH se ha delimitado el sector 0602_1 Rodeos 2, en el suelo urbanizable sectorizado no ordenado al suroeste del AUH. Se trata de un sector de uso productivo, será resuelto a través de un Plan Parcial, que se describe y se justifica en la ficha correspondiente del sector, en el documento B3. Desarrollo del PGO.

Asimismo se delimita un ámbito de gestión sistemática (S3), para la obtención y ejecución de una nueva infraestructura de tratamiento de residuos junto a la Variante de la TF-5.

3. AUH-0603: CRUZ CHICA

3.1. Delimitación y descripción general.

Esta Área Urbanística Homogénea situada al suroeste municipal, en el núcleo de Los Rodeos, comprende el conjunto de edificaciones, fundamentalmente sobre el camino de la Cañada, que recorre de norte a sur el área, y el camino Alfredo Hernández Canino, que atraviesa el camino de la Cañada, en dirección este-oeste. Sus límites quedan definidos por:

- a) Al norte, por el suelo urbanizable sectorizado no ordenado del AUH Rodeo 2.
- b) Al sur, por el suelo rústico de asentamiento rural del AUH El Ortigal Bajo y por suelo rústico de protección agraria.
- c) Al este y al oeste, por el suelo rústico de protección agraria.



Figura 3.1: Delimitación del AUH

El uso principal mayoritario de este AUH es el residencial de vivienda unifamiliar en casi todo su conjunto, con excepción de una concentración de viviendas unifamiliares agrupadas en el extremo sur y algunas dispersas en el resto del área.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Se detecta como principal problemática la escasa sección viaria del eje estructurante camino de la Cañada que, carece de acera en algún tramo, mezclándose el tráfico peatonal con el rodado, y sin zonas de aparcamiento. El camino Alfredo Hernández Canino, segundo eje organizador, y los viarios transversales que concurren en él, tienen los mismos problemas dimensionales y de servicios.



Se detecta poca consolidación edificatoria en determinadas zonas, y carencia de espacios libres públicos y dotaciones dentro del AUH. En los dos ejes organizadores, camino de la Cañada y camino Hernández Canino, existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles únicamente desde una servientía privada, transversal a los ejes y de escasa dimensión.

Dicho esto, se definen los siguientes criterios específicos de ordenación:

- a) Para garantizar una correcta funcionalidad del viario estructurante camino de la Cañada, el Plan propicia unas operaciones de ampliación del mismo, dándole una sección constante en todo su recorrido, de tal forma que se combine el tráfico rodado con el peatonal. Para ello se rectifican las alineaciones en la medida de lo posible.
- b) El suelo vacante situado en el extremo norte, se incluye en ámbitos de gestión sistemática para desdoblarse el camino Alfredo Hernández Canino, y que se resuelva así los problemas de tráfico derivados de la situación del colegio público El Ortigal.
- c) Se soluciona la carencia de espacios libres públicos y dotaciones, incluyendo piezas para estos usos en los ámbitos de gestión sistemática.
- d) Respecto a la edificación, el objetivo es consolidar las piezas del AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas.
- e) Se mejora la sección y la urbanización del camino Alfredo Hernández Canino, viario estructurante, que actualmente carece de aceras y aparcamientos.

3.3. Ordenación estructural

3.3.1. Categorización de suelo

El extremo norte del AUH se categoriza en su mayor parte como suelo urbano consolidado, como ya se establece en el PGO-2004, aunque no con la misma delimitación.

En el presente PGO, se delimitan dos áreas al norte del AUH como suelo urbanizable sectorizado no ordenado. La ubicación de estos suelos propicia la colmatación del área, completando la trama urbana y dotando a la zona de usos públicos.

El extremo sur se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, en base a los criterios establecidos en este PGO, formando parte del asentamiento rural de la vecina AUH-El Ortigal Bajo.

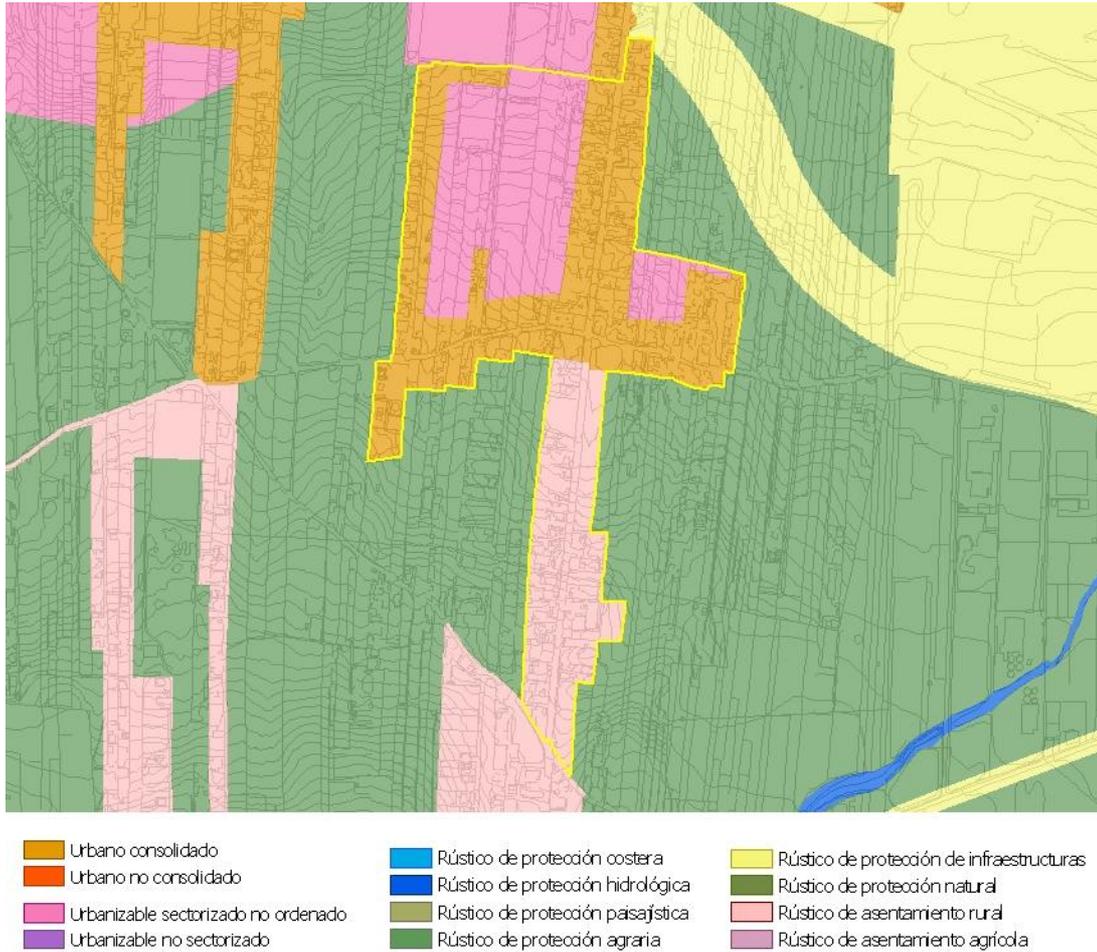


Figura 3.2: Categorización de suelo

3.3.2. Elementos estructurantes

En esta AUH se incluyen los siguientes viarios de carácter estructurante:

- El camino de la Cañada, viario urbano de nivel 1, que da acceso al área con trazado norte-sur. Se rediseña la sección del tramo comprendido en el AUH, para que tenga las características adecuadas para este tipo de viario, dotándolo de aceras en todo su recorrido.
- El camino Alfredo Hernández Canino, viario urbano de nivel 2, con dirección este – oeste. Se aumenta la sección viaria del tramo comprendido en el AUH, dotándolo en todo su recorrido de aceras y aparcamiento a cargo de un ámbito de gestión.
- El camino La Hoya, viario urbano de nivel 2, que actúa a modo de bifurcación del camino Alfredo Hernández Canino.

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

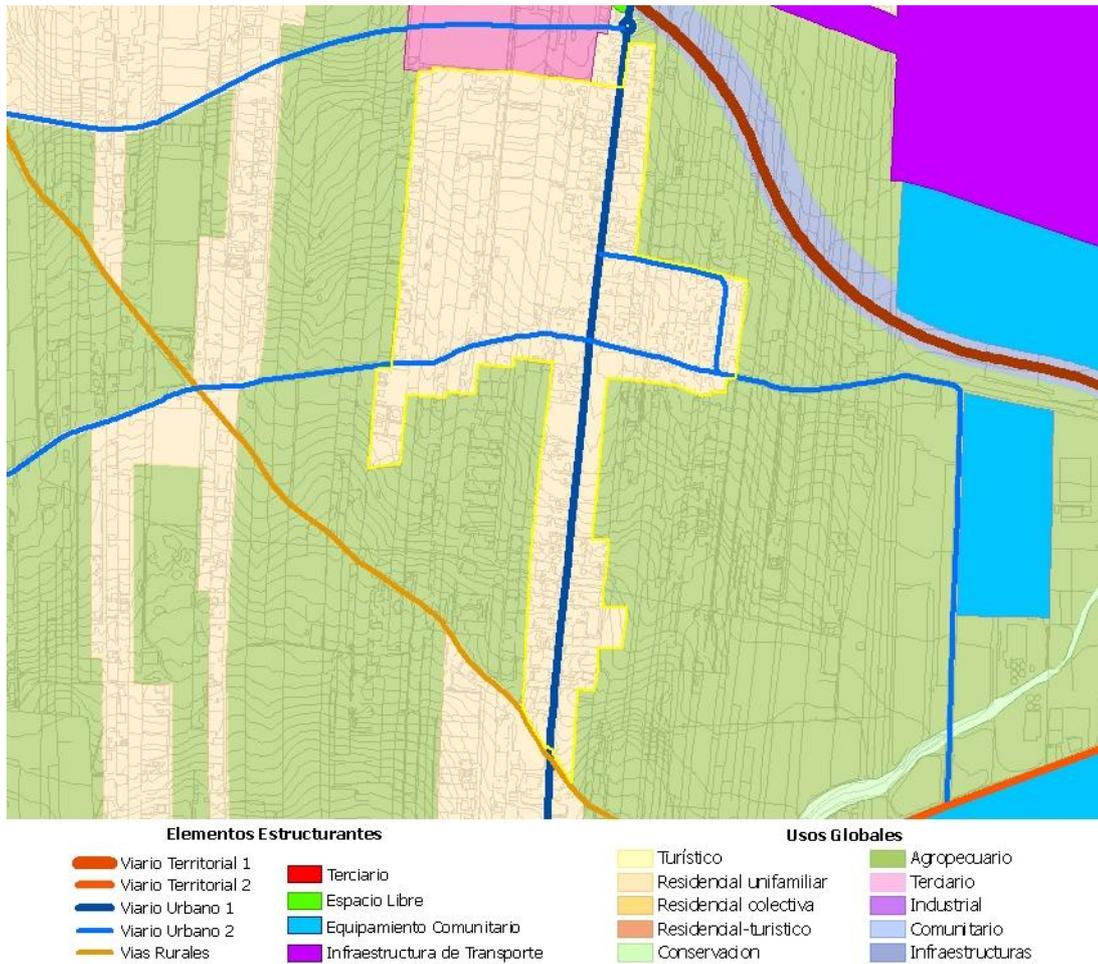


Figura 3.3: Elementos estructurantes

3.4. Ordenación de áreas existentes

3.4.1. Trama urbana

La trama viaria de este AUH, se organiza en base a los viarios estructurantes mencionados, que son los encargados de organizar los tráficos rodados dentro del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local. Estos viarios estructurantes junto al viario local principal, conforman agrupaciones de manzanas denominadas en este PGO “macromanzanas”, donde el viario perimetral ofrece buenas prestaciones a los tráficos motorizados.

En el interior de las macromanzanas se ubican los viarios locales secundarios, con un tratamiento enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, y por tanto con un carácter desincentivador de los tráficos de paso.

El camino de la Cañada tiene una sección que variable y doble sentido de circulación. El estado actual es aceptable, por lo que se mantiene la sección en la mayor parte de su longitud. Existen puntos donde no hay aceras ni aparcamientos, por lo que será necesaria su ampliación. Se ordena mediante secciones S.10 y S.11. El tramo entre el camino Vereda Alta y la calle Alfredo Hdez. Canino se ordena con sección S.10, con calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en ambos márgenes y aceras. El tramo entre la calle La Vizcaína y la calle Alfredo Hdez. Canino, se ordena mediante sección S.11, sin aparcamientos.



El tramo de la calle La Vizcaína, el camino Alfredo Hernández Canino y su bifurcación (el camino La Hoya), se ordenan mediante sección S.12, con calzada unidireccional, aceras a ambos lados, y aparcamientos a uno o a ambos lados, en base al ancho disponible.

La calle Suprema, situada en el extremo oeste del AUH, viario local principal, que conecta la calle Alfredo Hernández Canino con la calle La Vizcaína se ordena mediante una sección S.12, con calzada unidireccional, aceras a ambos lados, y aparcamientos cuando el ancho de la vía lo permite.

El resto de los viarios (transversales al camino Alfredo Hernández Canino), se consideran viarios locales secundarios y se ampliarán, en la medida de lo posible. Estos viarios son los que se localizan dentro de las macromanzanas y se ordenan con sección S.16 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráfico motorizados de paso, además de mejorar la calidad estética y ambiental mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

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

3.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal predominante en esta AUH es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. En menor medida, existen pequeñas agrupaciones de viviendas unifamiliares, que carecen de frente viario (vivienda unifamiliar agrupada). También destaca un equipamiento docente y una pieza destinada a infraestructura hidráulica.

3.4.3. Condiciones de la edificación

La ordenación de las piezas de esta AUH se ha realizado en base al uso, a la ubicación de las piezas, a la estructura de la propiedad y a la edificación existente. En líneas generales se ha establecido una altura máxima de la edificación de dos plantas, en base a la realidad existente y al entorno inmediato.

- a) Las piezas con uso vivienda libre unifamiliar agrupada se delimitan para reconocer parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado un viario de uso comunitario por el que se accede a cada una de las parcelas. Para su ordenación se ha establecido la parcelación vinculante con la finalidad de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se establece también el número máximo de viviendas por pieza con el fin de regular futuras subdivisiones. Se establece una separación mínima al lindero frontal en todos los casos y posterior cuando no limita con suelo rústico (ya que esta separación viene regulada en la normativa general). Cuando la dimensión de la pieza y la edificación existente lo permiten, se ha establecido además una separación mínima a lindero lateral. Con respecto a la ocupación, ésta se ha establecido de manera que recoja la realidad existente o que se homogenice con las piezas adyacentes.



- b) En las piezas de vivienda libre unifamiliar independiente, en el camino La Cañada y en paralelas, se establece la longitud mínima a lindero frontal, en base a su estructura parcelaria. En las piezas incluidas en el asentamiento rural, se ha establecido además la superficie mínima de parcela. La disposición de la edificación se regula por medio de la separación mínima a todos sus linderos, a excepción del lindero posterior que no se establece cuando la pieza es de tamaño reducido o está en contacto con el suelo rústico. En las piezas de poco fondo situadas en la calle Suprema, se permite el pareado lateral a fin de reconocer la realidad existente. Se establece de manera genérica, un porcentaje máximo de ocupación medio, excepto en las piezas de reducido tamaño situadas en el pasaje Las Mesas, donde no se establece.
- c) Las piezas situadas en el camino Alfredo Hernández Canino, dada su morfología y consolidación edificatoria, se ordenan por medio de la superficie mínima de parcela y el círculo mínimo inscribible. En ellas se establece separación a todos sus linderos (propios de la edificación aislada) y un porcentaje máximo de ocupación medio.
- d) La pieza de uso de equipamiento docente se ordena por medio de la parcelación vinculante y un coeficiente de edificabilidad máxima, con la finalidad de que funcione como una unidad.
- e) La pieza con uso de equipamiento de infraestructuras hidráulicas se ordena por medio de una separación mínima a todos sus linderos, y una altura máxima, en armonía con el entorno.

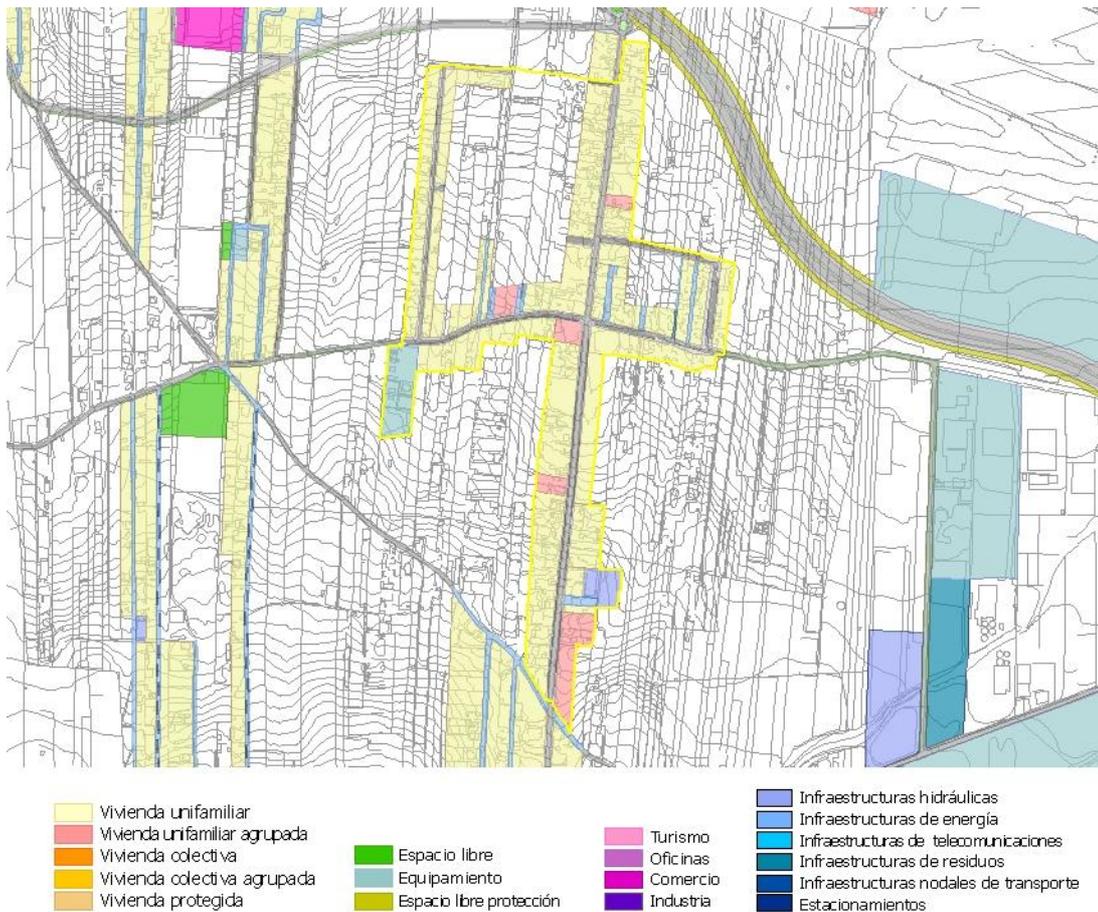


Figura 3.4: Ordenación Pormenorizada



3.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para hacer viable la ordenación planteada, se han delimitado varios ámbitos de gestión asistemática, con las consiguientes actuaciones para la mejora urbanística:

- Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A3. Uno de ellos se delimita para la mejora de la urbanización del camino Alfredo Hernández Canino y comprende las parcelas accesibles desde él. El ámbito de gestión de modalidad A3, situado en el extremo sur del AUH, forma parte del delimitado en la vecina AUH – El Ortigal Bajo y se delimita para la mejora de la trama viaria y la obtención y ejecución del espacio libre situado en la citada AUH.
- Al sur del AUH, se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A4, destinado a obtener y urbanizar los terrenos correspondientes al nuevo viario transversal al camino La Cañada, y a ejecutar la ampliación del equipamiento de infraestructura hidráulica existente.
- Se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5 para conectar el nuevo viario incluido en el sector de suelo urbanizable, con el suelo urbano consolidado del AUH.
- Se delimitan ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6, para completar las obras de urbanización de algunos viarios transversales al camino Alfredo Hernández y del tramo de la calle La Vizcaína, de tal forma que las parcelas adquieran la condición de solar.

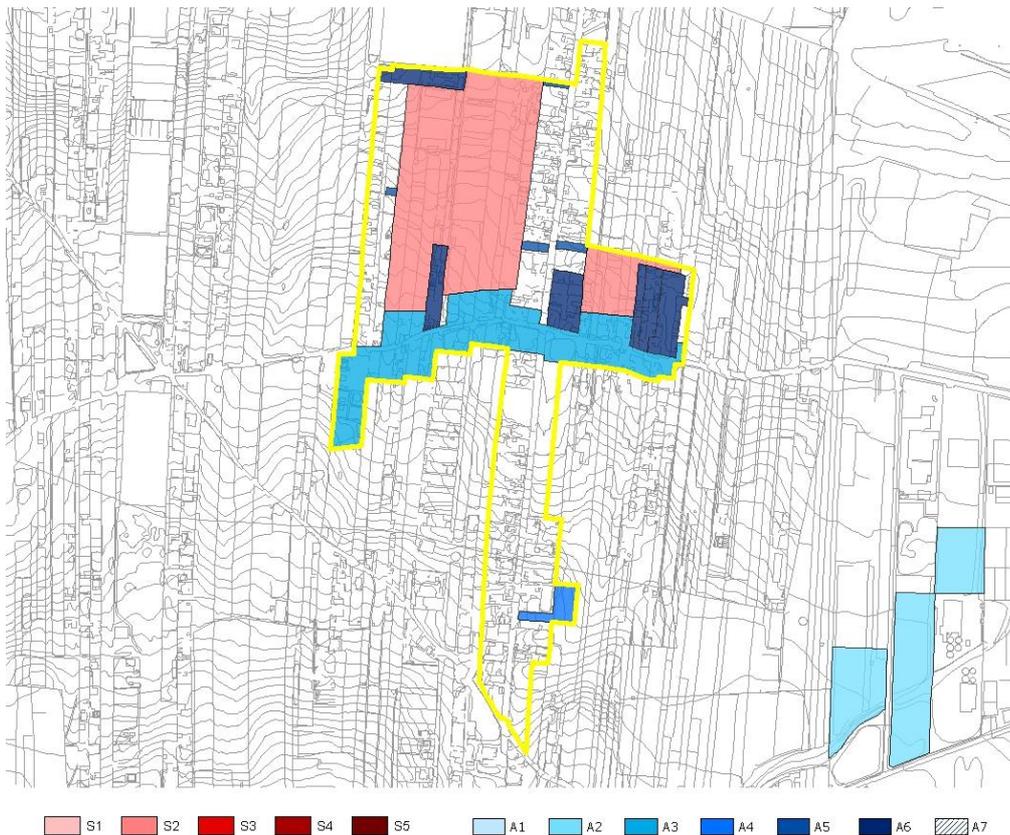


Figura 3.5: Ámbitos de gestión

3.5. Áreas nuevas

Se delimita el sector 0603_1 Cruz Chica de suelo urbanizable sectorizado no ordenado, para ordenar las parcelas vacantes situadas detrás de la primera línea de parcelación del camino de la Cañada y el camino Alfredo Hernández Canino. Se trata de un sector de uso residencial unifamiliar que será desarrollado a través de un Plan Parcial el cual se describe y se justifica en la ficha correspondiente de sector, en el documento B3. Desarrollo del PGO.



4. AUH-0605: EL ORTIGAL BAJO

4.1. Delimitación y descripción general.

Esta Área Urbanística Homogénea situada al suroeste municipal, en el núcleo de Los Rodeos, comprende el conjunto de edificaciones que se disponen fundamentalmente a lo largo de un tramo del camino La Cañada y de un tramo del camino Barranco el Rodeo. Sus límites quedan definidos por:

- a) Al norte, por el camino Vereda Alta que limita con el suelo rústico de protección agraria y con la vecina AUH-0603: Cruz Chica.
- b) Al sur, por el suelo rústico de protección hidrológica y de protección agraria.
- c) Al este, con suelo rústico de protección agraria.
- d) Al oeste, con suelo rústico de protección agraria y con la AUH El Ortigal Alto.



Figura 4.1: Delimitación del AUH

La delimitación de este asentamiento se hace a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales. Las edificaciones existentes definen el uso residencial predominante del asentamiento rural, de vivienda unifamiliar.

4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática radica en la trama viaria existente, en lo referente a los servicios urbanísticos y dimensionales. Por ejemplo en el camino Barranco el Rodeo, que tiene sección escasa para su carácter estructurante, además de carecer de aceras en ciertos tramos, mezclándose el tráfico peatonal con el rodado.



Debido al crecimiento espontáneo y descontrolado de la edificación, ésta se dispone de manera irregular en torno al viario, dando como resultado secciones variables del mismo. Se detecta además, la presencia de una agrupación de viviendas interiores, accesibles desde serventías privadas, de escasa dimensión y transversal a la vía que le da acceso.

Respecto a los servicios urbanísticos, esta AUH carece de espacios libres y dotaciones públicas, por lo que el asentamiento no cumple con los requisitos establecidos legalmente.

El objetivo de ordenación respecto al viario es propiciar desde el Plan unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad de la trama urbana, asignando una sección constante y unas dimensiones mínimas del viario. 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. Así mismo, se pretende dotar al asentamiento rural de los servicios mínimos requeridos.

4.3. Ordenación estructural

4.3.1. Categorización de suelo

La totalidad del AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, al igual que lo hace el PGO- 2004, aunque no exactamente con la misma delimitación. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y a la inclusión de los suelos destinados a uso dotacional en las parcelas vacantes interiores.

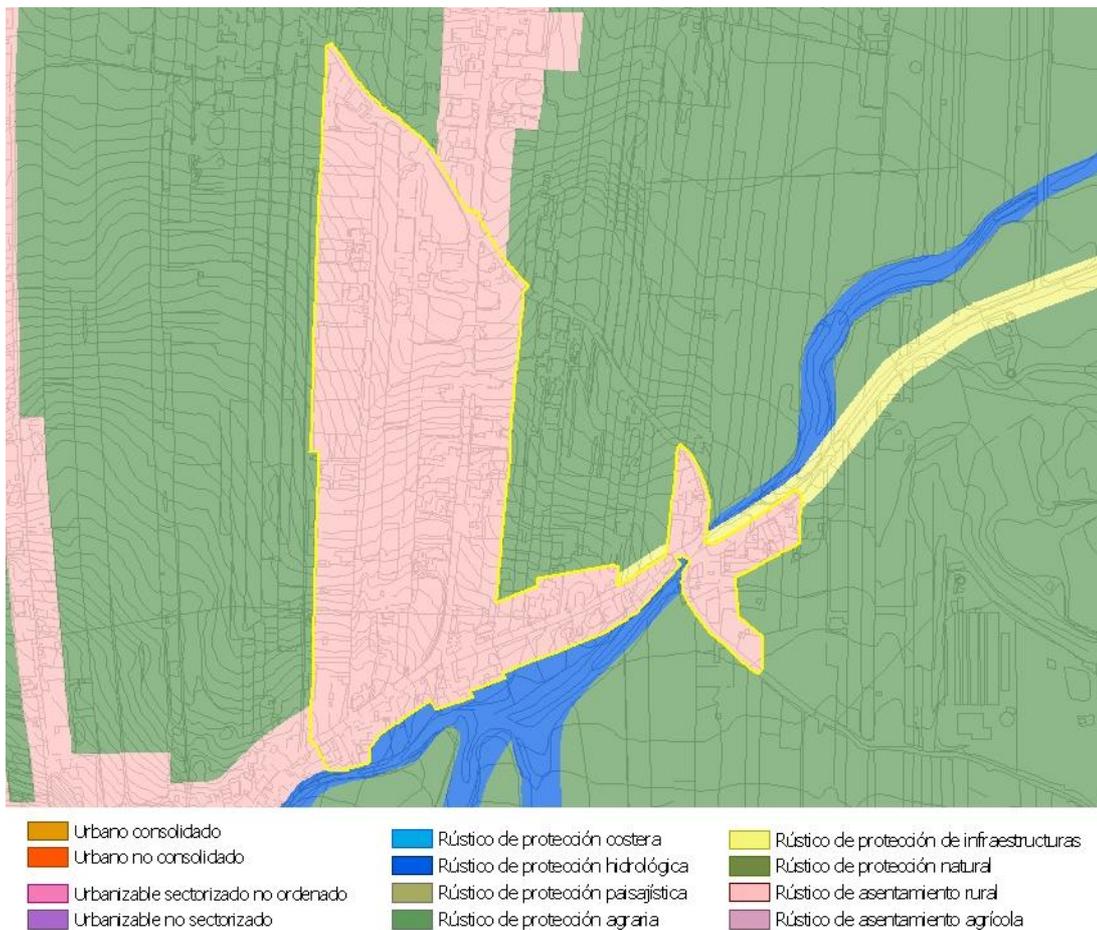


Figura 4.2: Categorización de suelo



4.3.2. Elementos estructurantes

Este AUH se estructura en base a tres viarios, que conectan el asentamiento rural con el resto del territorio municipal. Estos son:

- El camino Barranco el Rodeo, viario territorial de nivel 2, que recorre el sur del AUH y continúa al oeste como camino de La Cañada. Su trazado parte de la vía de Ronda y continúa hacia la vecina AUH-0608: El Ortigal Alto.
- El camino La Cañada, viario urbano de nivel 1, recorre el AUH de norte a sur. Su trazado en L parte de la Carretera Campo de Golf, al norte del AUH, hasta el cruce con el camino Barranco el Rodeo, donde cambia su dirección hacia la vecina AUH – 0608: El Ortigal Alto.
- El camino Vereda Alta y camino Vereda del Aire, vías rurales de carácter estructurante, que recorren el límite norte del AUH de noroeste a sureste. El camino Vereda Alta (continuación del camino El Majano) parte del camino Alfredo Hernández Canino, hasta el camino La Cañada. De ahí, continúa su recorrido como camino Vereda del Aire hasta el camino Barranco el Rodeo.

En esta AUH no existe ningún elemento de carácter estructurante no viario.

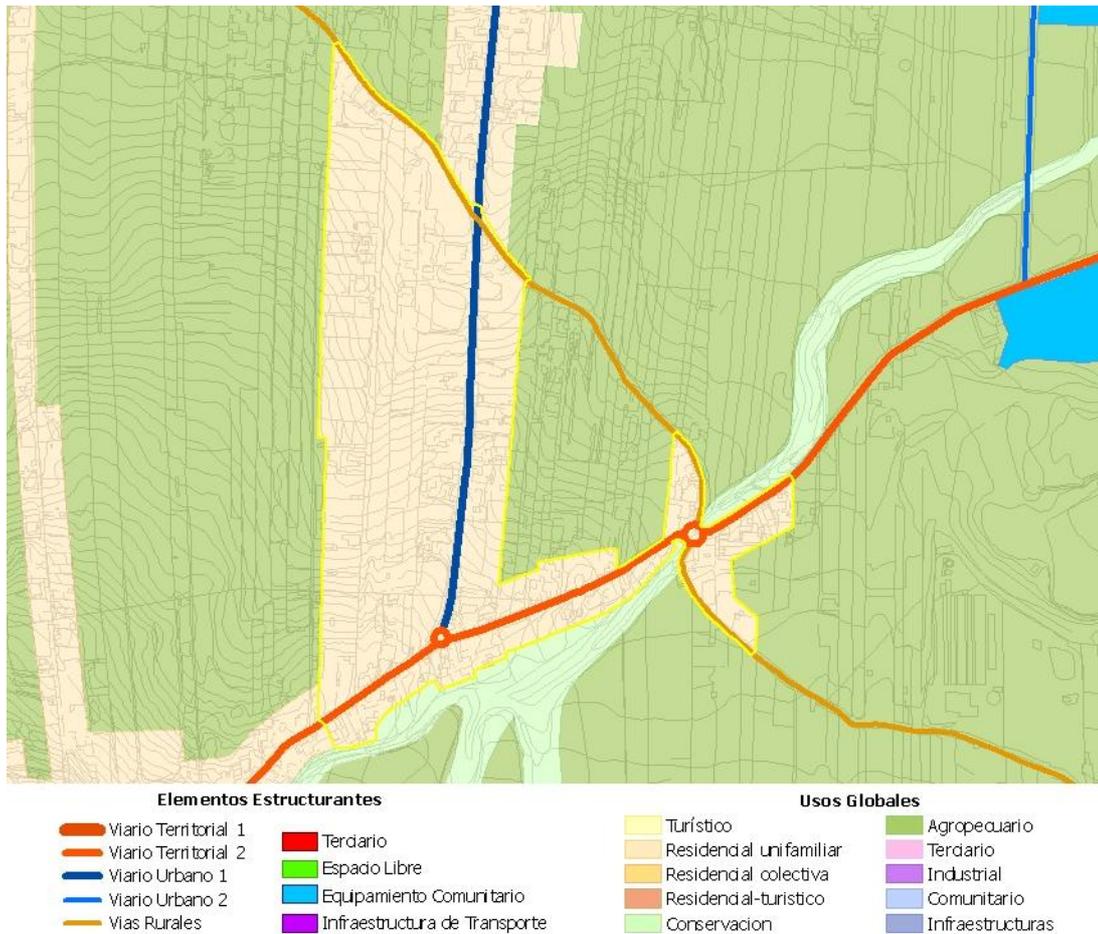


Figura 4.3: Elementos estructurantes



4.4. Ordenación de áreas existentes

4.4.1. Trama urbana

El AUH se desarrolla en torno a los tres viarios estructurantes, sin embargo el tramo del camino de la Cañada incluido en esta AUH, es el eje organizador del asentamiento rural. Para su ordenación se ha establecido una sección S.11 con calzada de doble sentido de circulación y aceras en ambos márgenes. Se mantiene la sección en la mayor parte de su longitud y no necesita mejora de urbanización.

El viario territorial de nivel 2, camino Barranco el Rodeo, se ordena con sección S.04, para evitar afecciones por su escasa sección transversal, no permitiendo disposición de aceras. Esta vía a su paso por el asentamiento rural está configurada por una calzada de doble sentido de circulación y arcenes a ambos lados.

Los caminos Vereda del Aire y Vereda Alta, vías rurales, a su paso por el asentamiento rural, se ordenan mediante sección S.18 de coexistencia, dada la escasa sección existente, lo que permite conjugar el uso del peatón con el uso del vehículo. Se pretende así, la adopción de medidas necesarias que eviten altas velocidades, mejorando la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos. El viario local se ordena con secciones S.16 y S.18 de coexistencia. Su diseño garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten tráficós de paso entre los estructurantes.

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

4.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y quedando expresamente prohibido actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. En el camino La Cañada, se delimita una pieza de vivienda unifamiliar agrupada en la que se recoge un grupo de edificaciones residenciales que carecen de frente viario. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales, como se justifica en la Memoria de este PGO.

En el interior del AUH se ha calificado una pieza de uso público, destinada a espacio libre. La dimensión de esta pieza se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices como se justifica en la Memoria de este Plan.

4.4.3. Condiciones de la edificación

La mayoría de las piezas de esta AUH se destinan a vivienda unifamiliar, en edificación aislada. Éstas se ordenan con los mismos parámetros, de tal forma que se consigue un tratamiento homogéneo en la totalidad del asentamiento rural. Para ello se ha establecido de manera uniforme las condiciones de parcelación y de ocupación propios de la vivienda unifamiliar aislada, a excepción de la pieza situada en el encuentro de los caminos La Cañada y Emeterio Gil, en la que dado el poco fondo de la misma, no se ha establecido una superficie mínima de parcela y se permite mayor ocupación que en el resto de las piezas incluidas en esta AUH.



Se delimita una pieza de vivienda unifamiliar agrupada situada en el camino La Cañada, con la finalidad de reconocer un grupo de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria sin frente viario, y que han dejado una serventía de uso comunitario. Para su ordenación se establece la parcelación vinculante, con el objetivo de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se fija también el número máximo de viviendas por pieza con el fin de regular futuras subdivisiones. En lo referente a la disposición de la edificación y a la altura máxima permitida, se establece del mismo modo que en las piezas limítrofes.

Las piezas situadas en el camino Barranco el Rodeo y en el camino de La Cañada, viarios territoriales de nivel 2, están afectadas por la servidumbre de carreteras, por lo que se ha delimitado una mínima área no ocupable (MANO) para delimitar la parte afectada.

En la pieza destinada a espacio libre público se dispone únicamente los parámetros urbanísticos que regulen los usos compatibles.

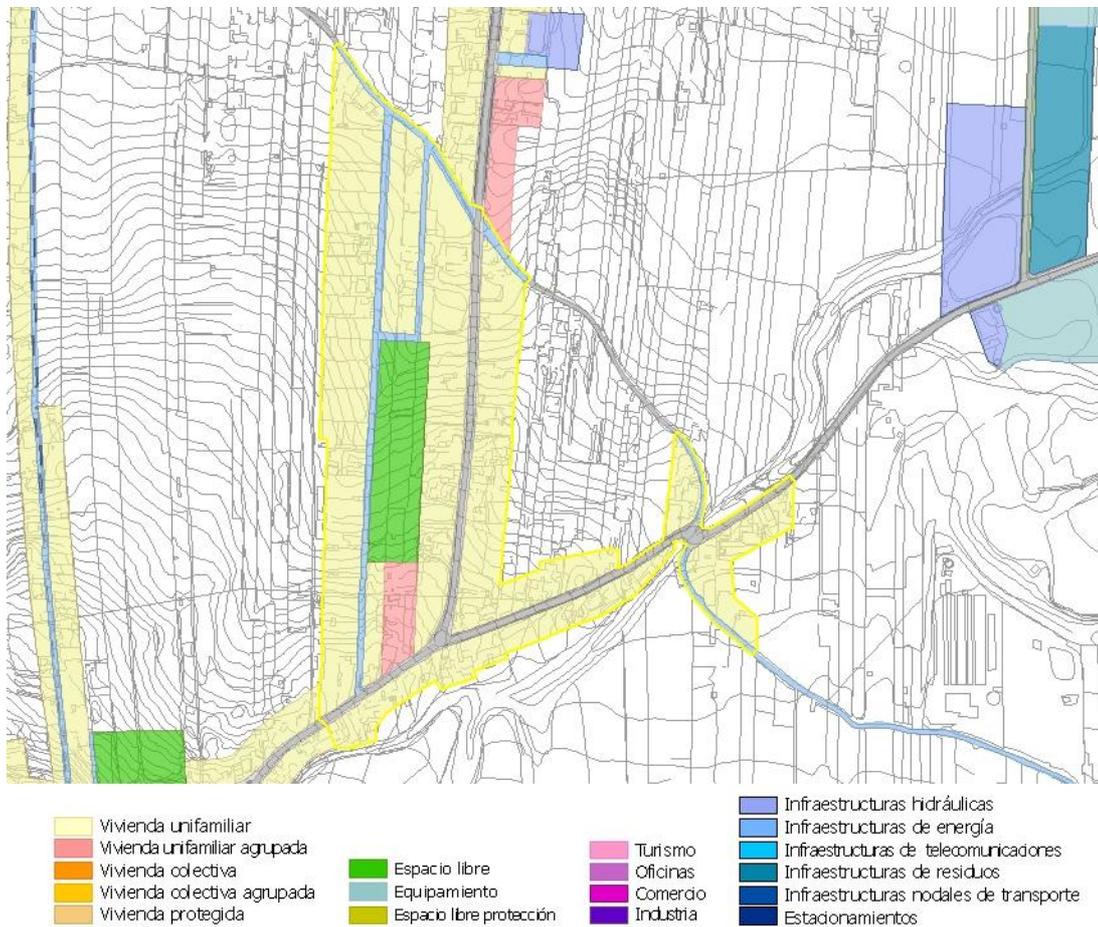


Figura 4.4: Ordenación pormenorizada



4.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH conllevan la delimitación de ámbitos de gestión asistemática. Éstas pueden dividirse en dos grupos:

- a) El ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, destinado a la mejora de la urbanización de los viarios existentes, así como a la obtención y urbanización de la pieza de espacio libre. Se delimita un ámbito que abarca la totalidad de las parcelas del AUH y las del asentamiento rural de la vecina AUH-Cruz Chica.
- b) El ámbito de gestión asistemática de modalidad A6, destinado a completar las obras de urbanización del camino Severiano Hernández, con el fin de que las parcelas adquieran condición de solar.



Figura 4.5: Ámbitos de gestión

5. AUH-0606: EL ORTIGAL

5.1. Delimitación y descripción general.

Esta AUH se sitúa en el límite suroeste del municipio, en el núcleo de Los Rodeos. Se trata de un asentamiento discontinuo que comprende tres conjuntos de edificaciones dispuestas de manera lineal en base a tres caminos (El Millo, Santa Ana y pasaje Las Viudas). Los caminos El Millo y Santa Ana conectan con los estructurantes camino Alfredo Hdez. Canino y el camino La Cañada, y el pasaje Las Viudas, es transversal al norte del Camino Alfredo Hdez. Canino. Los límites del AUH quedan definidos por:

- a) Al sur, por la vecina AUH-El Ortigal Alto.
- b) Al norte, por parte del AUH-Rodeo 1 y por suelo rústico de protección agraria.
- c) Al este, por suelo rústico de protección agraria.
- d) Al oeste, por el Municipio de Tacoronte y suelo rústico de protección agraria.

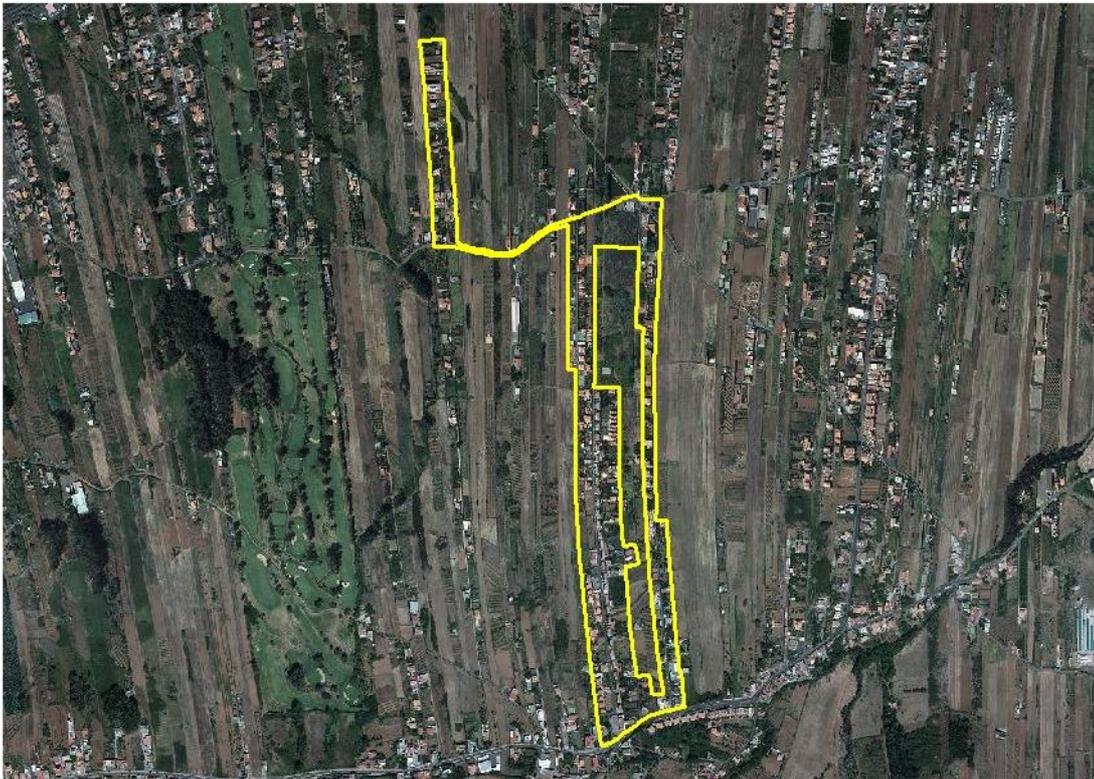


Figura 5.1: Delimitación del AUH

La delimitación de este asentamiento se produce a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada respecto a la edificación y al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales. Las edificaciones existentes definen el uso residencial de todo el asentamiento rural con tipología de viviendas unifamiliares. En el camino La Cañada se sitúan la mayor parte de los equipamientos comunitarios existentes en esta AUH, la Iglesia del Ortigal junto al colegio El Ortigal Alto y el centro cultural La Milagrosa. El otro dotacional se sitúa en el camino La Iglesia destinado al uso de infraestructura hidráulica.



5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática detectada en el estudio y análisis del AUH se centra en los viarios. En líneas generales se manifiesta una carencia de servicios urbanísticos y deficiencias dimensionales por lo que el tráfico rodado se mezcla con el peatonal debido a la carencia de aceras en ciertos tramos viarios. Además, debido a su crecimiento espontáneo y descontrolado de la edificación, ésta se dispone de forma irregular respecto a los viarios lo que genera secciones viarias discontinuas. En la actualidad existen muy pocos espacios libres y dotaciones públicas en el área, por lo que el asentamiento no cumple con los requisitos mínimos establecidos legalmente.

El objetivo de ordenación respecto al viario es propiciar unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad de los viarios del AUH, proporcionando una sección mínima constante en casi todo su recorrido y dotándolos de servicios urbanísticos de tal modo que se garantice su funcionalidad. Para ello se procede a rectificar las alineaciones evitando la afección a la edificación, en la medida de lo posible.

Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo del AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas. Asimismo, se pretende reservar piezas en el interior del AUH destinadas a espacio libre público o equipamientos de tal forma que se cumpla con los requisitos mínimos exigidos.

5.3. Ordenación estructural

5.3.1. Categorización de suelo

La totalidad del suelo incluido en el AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, al igual que el PGO-2004, aunque variando ligeramente su delimitación. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y a la inclusión de los suelos destinados a uso dotacional en las parcelas vacantes interiores del asentamiento.

5.3.2. Elementos estructurantes

Los únicos viarios estructurantes incluidos en esta AUH son el camino Alfredo Hernández Canino, viario urbano de nivel 2, que da acceso a todos los viarios lineales del AUH, y un pequeño tramo del camino Vereda Alta, viario rural estructurante.

No existe ningún elemento de carácter estructurante destinado a equipamiento comunitario o espacio libre público.

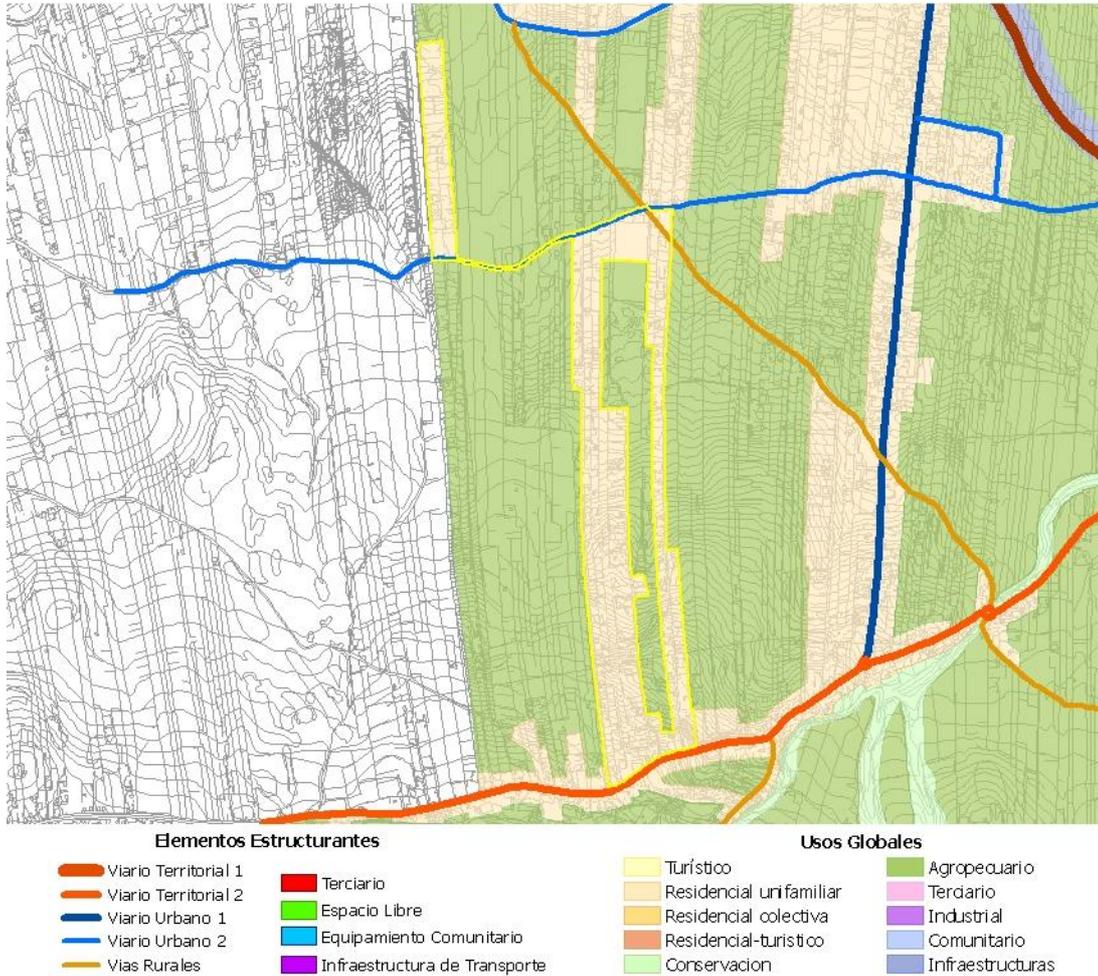


Figura 5.2: Elementos estructurantes

5.4. Ordenación de áreas existentes

5.4.1. Trama urbana

En la ordenación de la trama urbana de este AUH, se estima necesaria la reurbanización de todos los viarios caminos Alfredo Hernández, El Millo, Santa Ana, La Iglesia, calle de las Monjas, y Pasaje de las Viudas, dotándolos de los servicios mínimos urbanísticos exigidos y garantizando una sección mínima y continua para el tráfico rodado y peatonal.

El camino Alfredo Hernández Canino, viario urbano de nivel 2, es un viario de doble sentido de circulación sin aceras ni aparcamientos. Se rediseñará para ampliar su sección y completar sus servicios urbanísticos. Para ello, se establece una sección S.05, con una calzada de doble sentido de circulación, en un único carril, y apartaderos en los anchos existentes.

Los viarios longitudinales son viarios locales secundarios, y se les asigna una sección tipo S.18 de coexistencia, con un carril de doble sentido y aparcamiento donde la sección tenga suficiente ancho, respetando una servidumbre de acceso a las edificaciones. El diseño de la vía y elementos urbanos deben garantizar la baja velocidad del tráfico motorizado.

Todas las alineaciones se consideran principales y se definen respetando las edificaciones existentes.

Debido a la escasa dimensión viaria de todo el asentamiento, es imposible no afectar los espacios libres de las parcelas. Las rectificaciones son siempre no programadas de tal modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

5.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales definidos en la Memoria del Plan.

Se delimitan cuatro piezas de uso equipamiento comunitario para recoger los usos religioso, docente, cultural y de infraestructura hidráulica existentes.

Asimismo, se delimitan dos piezas de uso espacio libre público para recoger la plaza existente de la iglesia y la nueva reserva de suelo para espacio libre, según lo establecido legalmente para los asentamientos rurales.

5.4.3. Condiciones de la edificación

La ordenación de las piezas que forman esta AUH se hace en base al criterio de homogeneizar la edificación resultante y reconocer la realidad existente. Así, según el uso principal de la pieza, se han establecido los parámetros reguladores. En cualquier caso, se ha establecido una altura máxima permitida en todas las piezas lucrativas de 2 plantas.

Las piezas con uso principal residencial unifamiliar independiente, se ordenan con la intención de permitir la tipología edificatoria predominante (viviendas unifamiliares aisladas) y reconocer la estructura parcelaria existente. Para ello, se establece unos parámetros de longitud mínima de lindero frontal y parcela mínima homogéneos y propios a los de la zona. Estos parámetros se ven modificados en las piezas situadas en el pasaje Las Viudas y en el camino Vereda Alta, donde la estructura parcelaria o la dimensión y morfología de las piezas, requieren un ajuste de las mismas. Con respecto a la disposición de la edificación, se establece separaciones mínimas y homogéneas a todos sus linderos, propios de la edificación aislada. Sin embargo, en las piezas alargadas de gran longitud situadas en los viarios transversales al camino La Cañada, se les da una separación mínima lateral para impedir una excesiva colmatación y permitir la posible incorporación futura de viarios transversales. Se dispone una ocupación máxima media, en todo el AUH y acorde a la tipología y al uso establecido.

En las piezas del camino La Cañada, destinadas al uso de equipamiento comunitario, se ha establecido la parcelación vinculante y la edificabilidad máxima, a fin de reconocer la realidad existente. Sin embargo, en la pieza situada en el camino de La Iglesia destinada al uso de infraestructuras hidráulicas, únicamente se establece la altura máxima permitida, con la finalidad permitir el mayor aprovechamiento posible de la misma.

Las piezas del camino La Cañada están afectadas por la servidumbre de carreteras, por lo que se ha fijado una mínima área no ocupable (MANO) que delimita la parte afectada.

En las piezas destinadas a espacio libre público solamente se establecen parámetros reguladores de las posibles edificaciones de uso compatible al principal.

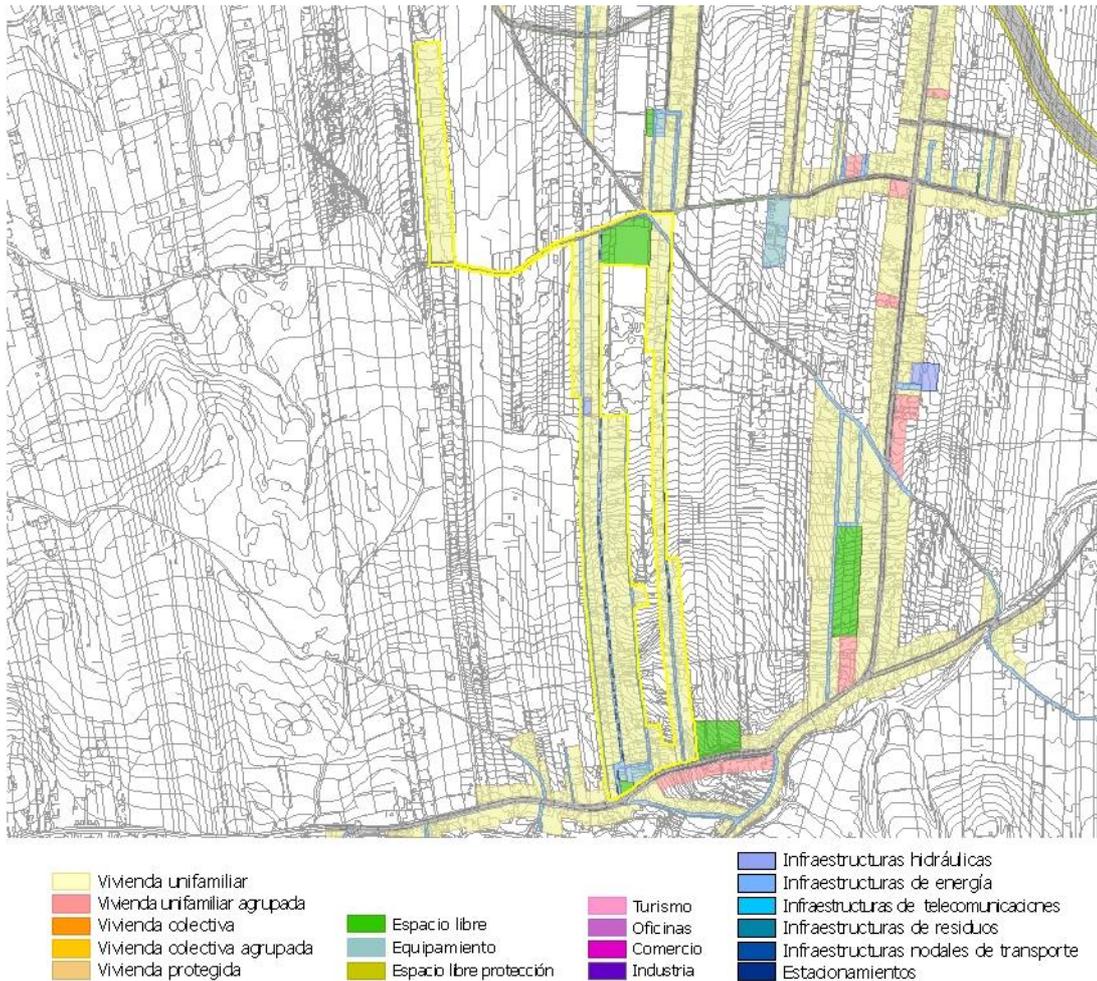


Figura 5.3: Ordenación pormenorizada

5.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH conllevan la delimitación de ámbitos de gestión asistemática. Éstas pueden dividirse en dos grupos:

- a) Se ha delimitado un ámbito de gestión asistemática de modalidad A2, destinado a obtener y ejecutar el suelo necesario para dar continuidad a la trama viaria existente, por medio de la conexión entre el camino Santa Ana y la calle Las Monjas.
- b) El ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, destinado a la mejora de la urbanización de los viarios existentes, así como a la obtención y urbanización de la pieza de espacio libre. Se delimita un ámbito que coincide con la delimitación del asentamiento rural.



6. AUH-0608: EL ORTIGAL ALTO

6.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea se dispone en el extremo suroeste del Término Municipal, en contacto con los municipios vecinos de El Rosario y Tacoronte. Su disposición en el territorio es lineal, en base a cuatro tramos viarios, los caminos La Cañada y El Guillén, y la calle de Los Andrés y el Camino Real. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al este, limita con la vecina AUH-0605: El Ortigal Bajo y con los suelos rústicos de protección agraria e hidrológica.
- b) Al oeste, linda con Tacoronte y con suelo rústico de protección agraria.
- c) Al norte, limita en parte con la AUH-0606: El Ortigal, con el Municipio de Tacoronte por medio de la calle Camino Real, y con suelo rústico de protección agraria.
- d) Al sur, limita con el suelo rústico de protección agraria y en parte, con el Término Municipal del Rosario.

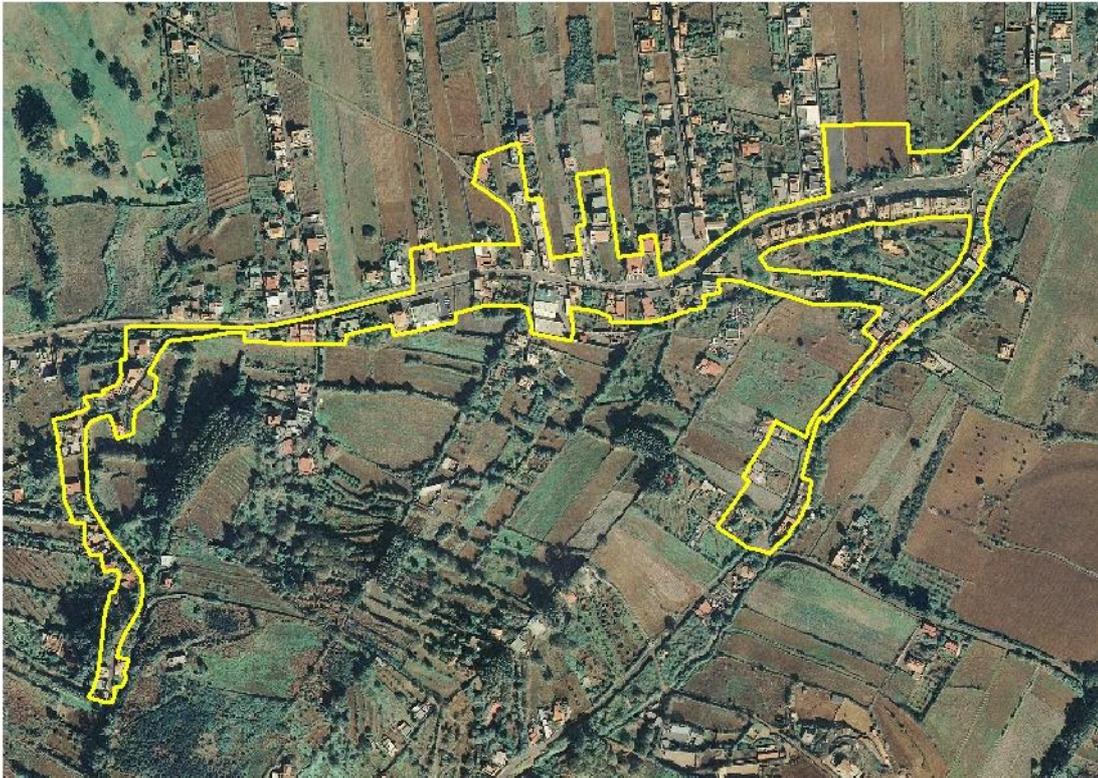


Figura 6.1: Delimitación del AUH

La delimitación del asentamiento se hace a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada tanto con respecto a la edificación como al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por el PGO respecto a asentamientos rurales.

Esta AUH forma parte de una unidad territorial vertebrada por el camino La Cañada y que linda con suelo rústico de protección agraria. En base a este eje de origen rural se han ido abriendo viarios transversales de escasa dimensión, que terminan a veces en fondo de sacco. Éstos han permitido la ocupación edificatoria, en general con viviendas unifamiliares, aunque también hay pequeñas actividades de producción industrial.

6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

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

El objetivo principal de ordenación para esta AUH, es propiciar un mejor encaje en la unidad territorial en la que se integra y, desde esta base, plantear unas limitadas intervenciones para completar y mejorar determinados viarios, a fin de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos, como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Así, el criterio general es dotar al viario público existente de una sección mínima así como la ordenación de las alineaciones. Para ello se asumen tres escalas en lo que se refiere a los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala territorial, mejorar el eje estructurante existente (camino La Cañada y calle Camino Real, TF-237) para una conexión homogénea con el vecino Término Municipal de Tacoronte. El principal problema de este viario consiste en la urbanización por fases que existe en la actualidad. Gran parte del viario se encuentra urbanizado con una sección homogénea en torno a los 13 metros, pero en algunos tramos la edificación se ha ubicado, especialmente en las edificaciones más antiguas, sobre la directriz de la nueva urbanización, resultando secciones heterogéneas que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización, por lo que se prevé la progresiva ampliación de las secciones viarias.
- b) A escala del conjunto del AUH se plantea completar determinados viarios interiores para su urbanización. En los viarios transversales de la zona norte, que conectan con el camino de la Cañada, se da la misma problemática con respecto a las dimensiones, sobre todo por la falta de continuidad originada por los fondos de saco. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación desordenada de la edificación lo que ha dado por resultado secciones viarias insuficientes (como el camino Fiscal, Candelaria Hernández, con secciones inferiores a 4 metros) y con la ausencia de zonas de aparcamiento.
- c) A escala local, y sobre todo en el asentamiento rural, las actuaciones se limitan a prever, siempre que sea factible, la progresiva ampliación de las secciones viarias.

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

6.3. Ordenación estructural

6.3.1. Categorización de suelo

Esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, como lo hacía el PGO-2004, si bien hay algunos cambios en la delimitación. Su extensión responde al reconocimiento de la edificación existente y a la inclusión de los suelos destinados a uso dotacional en las parcelas vacantes anexas al mismo.



6.3.2. Elementos estructurantes

Este AUH se organiza a partir de los siguientes viarios estructurantes:

- a) El Camino la Cañada y la calle Camino Real (TF-237), viario territorial de nivel 2, que continúa al este del AUH por el camino Barranco el Rodeo. Es el eje principal del AUH, ya que la edificación y los viarios locales se estructuran en base a él. Actualmente reúne las características adecuadas y los servicios urbanísticos mínimos para este tipo de vía aunque se han rectificando puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total y se ha rediseñado su sección acorde con este carácter.
- b) El camino Guillén, con carácter de vía rural, que continúa hacia el asentamiento rural de Guillén y conecta con el término municipal del Rosario.

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

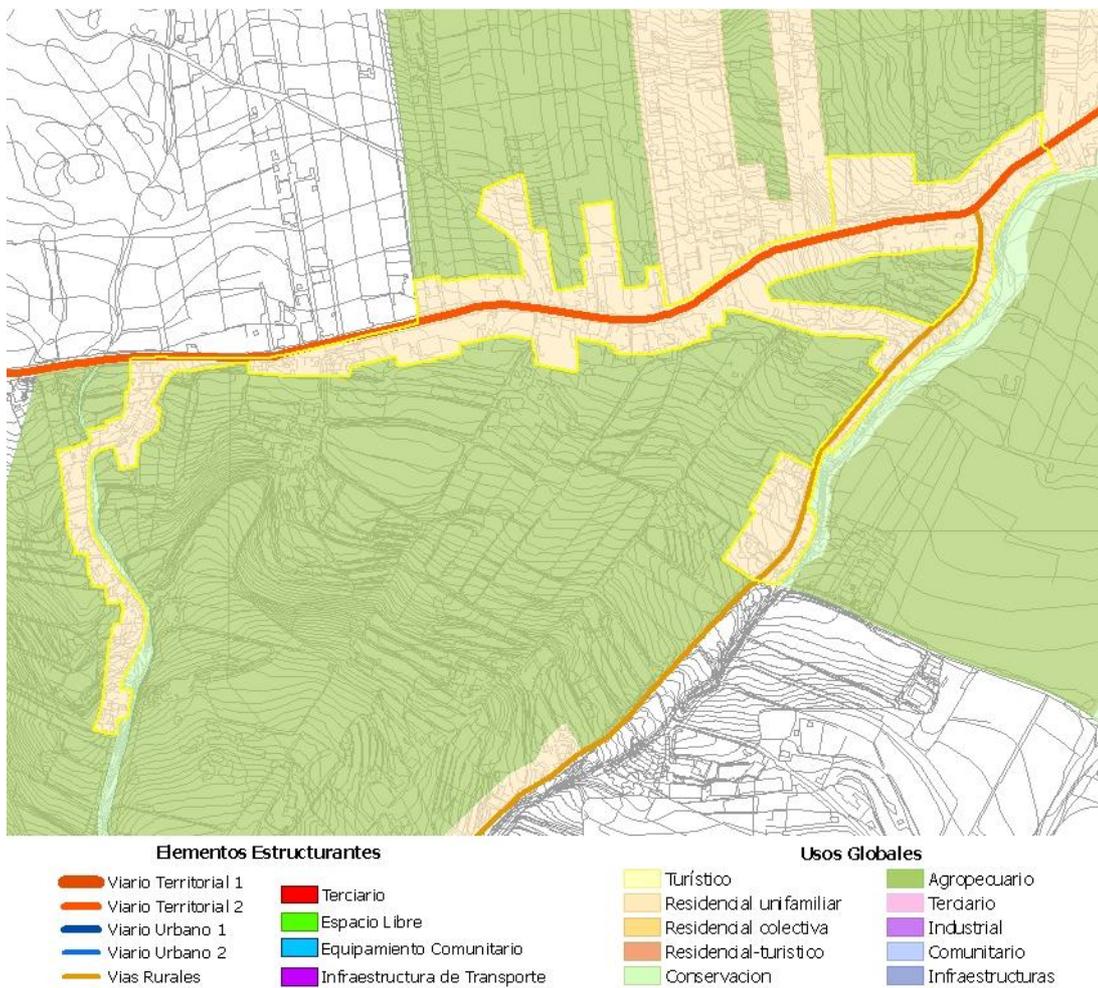


Figura 6.2: Elementos estructurantes



6.4. Ordenación de áreas existentes

6.4.1. Trama urbana

La trama urbana de esta AUH lineal, está formada por los viarios estructurantes (caminos La Cañada, Guillén y calle Camino Real) y sus transversales (caminos La Higuera, Candelaria Hernández, Fiscal, Dianas, Guindero y calle de Los Andrés).

En líneas generales, la ordenación de esta AUH mantiene los trazados viarios existentes, si bien en muchos tramos, dada la escasa dimensión de sus secciones, se rectifican las alineaciones para ampliarlos, evitando dentro de lo posible afecciones a los edificios. Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

El tramo del camino La Cañada y de la parte de la calle Camino Real que se encuentra dentro de esta AUH, es de especial importancia al formar el eje organizador del asentamiento rural. Tiene una longitud aproximada de 1.200 m, con una pendiente sensiblemente ascendente hacia el oeste y una sección en torno a los 14 m. Es un viario cuya ordenación se realiza mediante secciones de tipo S.03 (calzada de doble sentido, aparcamiento en línea en función del ancho disponible y aceras a ambos lados), y S.11 (calzada de doble sentido, con aceras a ambos lados y sin aparcamientos).

El Camino Guillén, con un ancho en torno a los 7 metros, se ordena mediante una sección tipo S.05, con una calzada de doble sentido de circulación, sin aparcamiento y arcenes en sus extremos. Sin embargo, el primer tramo que parte del camino La Cañada hasta el camino La Higuera se ordena mediante una sección tipo S.16 de coexistencia, debido a la escasa dimensión del mismo. 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.

Los caminos La Higuera, Candelaria Hernández, Fiscal, Dianas, Guindero y calle de Los Andrés, se consideran viarios locales secundarios, con anchos de 6 y 5 metros (e incluso de 4 metros), diseñados con secciones tipo S.16, previstas para la coexistencia en los tráficos peatonales y vehiculares.

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

6.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de la mayoría de las piezas de esta AUH es el residencial unifamiliar, diferenciándose entre vivienda unifamiliar independiente o agrupada. Así, se ha delimitado tres piezas de uso principal vivienda unifamiliar agrupada con la finalidad de reconocer grupos de parcelas que comparten zonas comunes, tanto de acceso como de aparcamientos bajo rasante. 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 ha delimitado una pieza de espacio libre público situada en el extremo este del AUH, en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices de Ordenación.

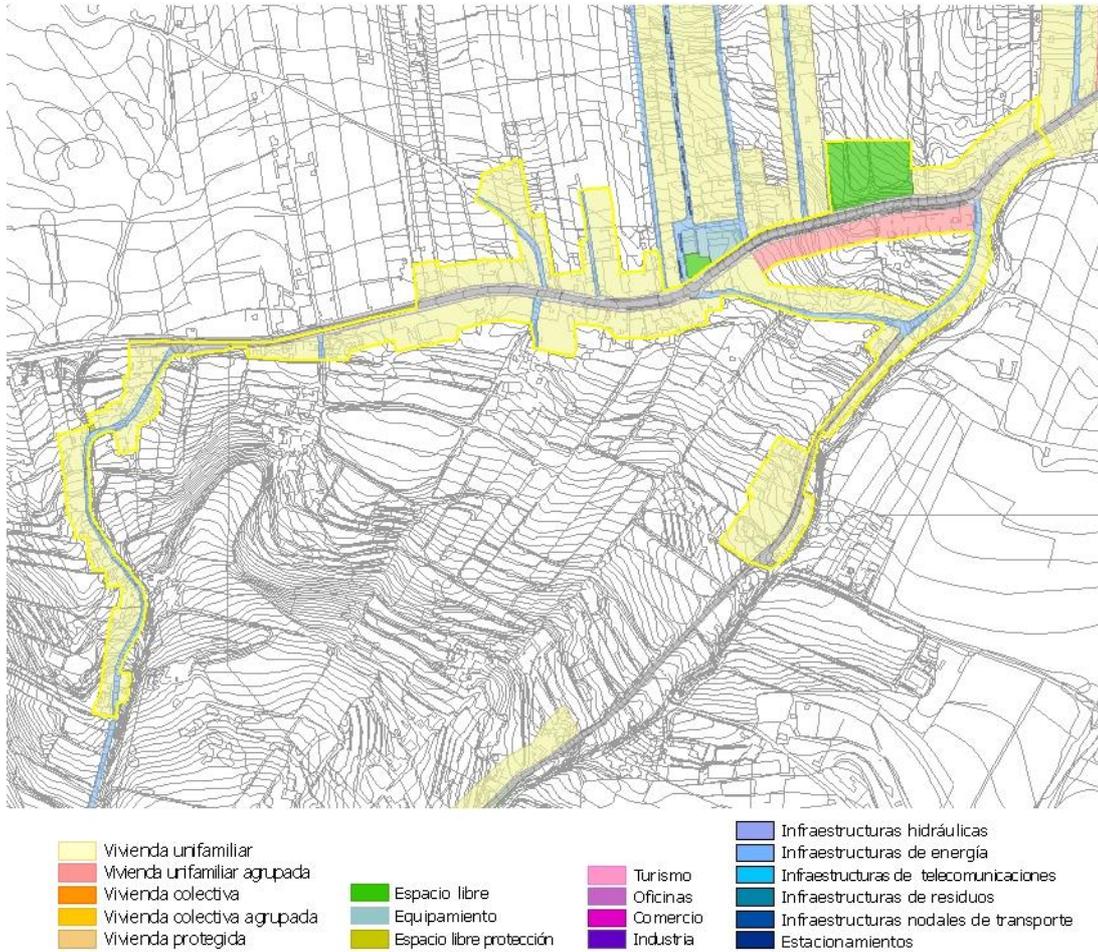


Figura 6.4: Ordenación pormenorizada

6.4.3. Condiciones de la edificación

En la ordenación de las piezas incluidas en esta AUH, se ha mantenido el criterio de reconocer la realidad existente. Por esta razón, se establecerán parámetros que permitan homogeneizar la edificación resultante en base a la edificación existente, por lo que se establece la altura máxima de todo el AUH en 2 plantas.

Los parámetros urbanísticos se han establecido en base al uso principal de la pieza, distinguiéndose entre piezas de uso de vivienda unifamiliar (independiente y agrupada) y de espacio libre público:

- a) Piezas con uso residencial unifamiliar agrupada: para reconocer grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria que comparten usos comunes. Para su ordenación se ha establecido la parcelación vinculante, para generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se establece también el número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones. El resto de los parámetros se establecen en base a la realidad existente, como son la ocupación máxima de la edificación y su disposición en la parcela.



- b) Piezas con uso residencial unifamiliar independiente: se ha establecido de manera homogénea y en base a la estructura de la propiedad, los parámetros parcelarios y el porcentaje de ocupación máxima. La disposición de la edificación, se ordena por medio de separaciones mínimas a linderos. Asimismo, se ha establecido un fondo máximo edificado en todas las piezas, excepto en las de morfología estrecha, donde no procede su disposición. Las piezas situadas en el camino de La Cañada y en el camino Real, están afectadas por la servidumbre de carreteras, por lo que se ha delimitado una mínima área no ocupable (MANO) que delimita la parte afectada.
- c) En la pieza con uso principal de espacio libre público se establece únicamente los parámetros reguladores para la posible edificación ligada a los usos compatibles.

6.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para viabilizar la ordenación planteada para esta AUH, se delimitan varios ámbitos de gestión que se llevan a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en asentamiento rural).

- a) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 que abarca todo el asentamiento para la obtención y urbanización de la pieza de espacio libre calificada en esta AUH, en cumplimiento de las exigencias de las Directrices, y la urbanización de los viarios que carecen de las condiciones óptimas de servicios urbanísticos.
- b) Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6 en los que se incluyen grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso (camino Fiscal y camino Candelaria Hernández) para la mejora de las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios.

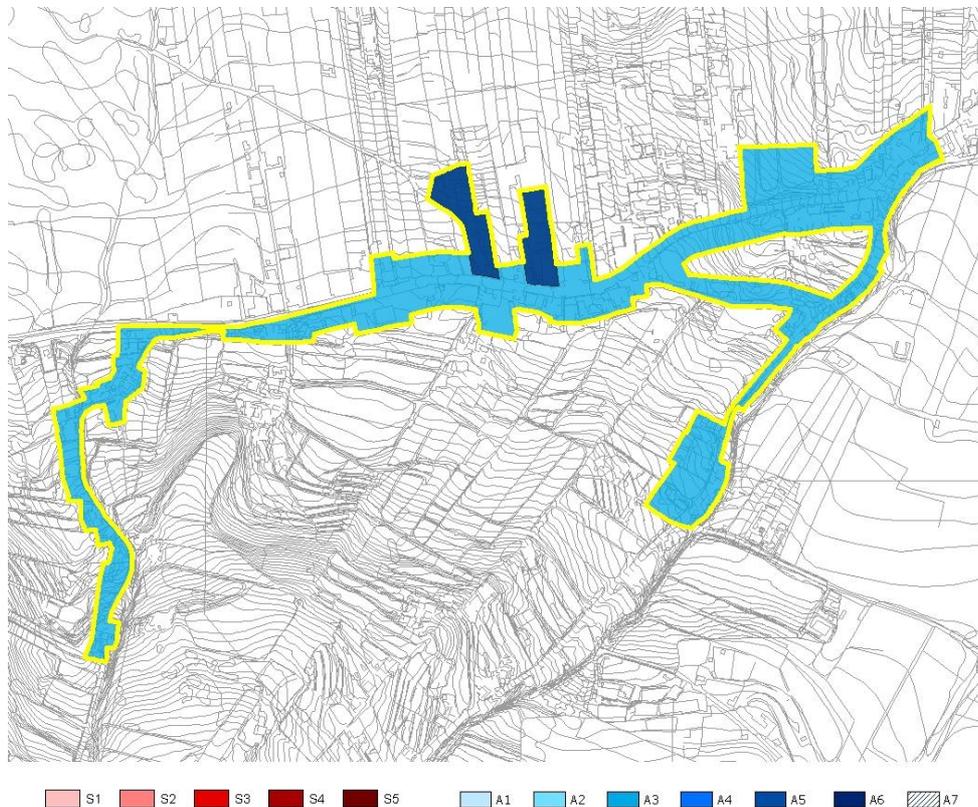


Figura 6.5: Ámbitos de gestión



7. AUH-0609: GUILLÉN

7.1. Delimitación y descripción general.

Esta Área Urbanística Homogénea, situada en el extremo suroeste municipal, en el núcleo de Los Rodeos, comprende el conjunto de edificaciones con suficiente concentración que se disponen a lo largo de tres ejes lineales, el camino La Milagrosa, parte del camino Lomo del Trazo y parte del camino Guillén.

Sus límites quedan definidos por:

- Al noroeste, por el municipio de Tacoronte.
- Al sureste, por el municipio de El Rosario.
- Al suroeste, por el suelo rústico de protección paisajística.
- El resto del AUH limita con suelo rústico de protección agraria, menos una pequeña parte en contacto con suelo rústico de protección hidrológica.

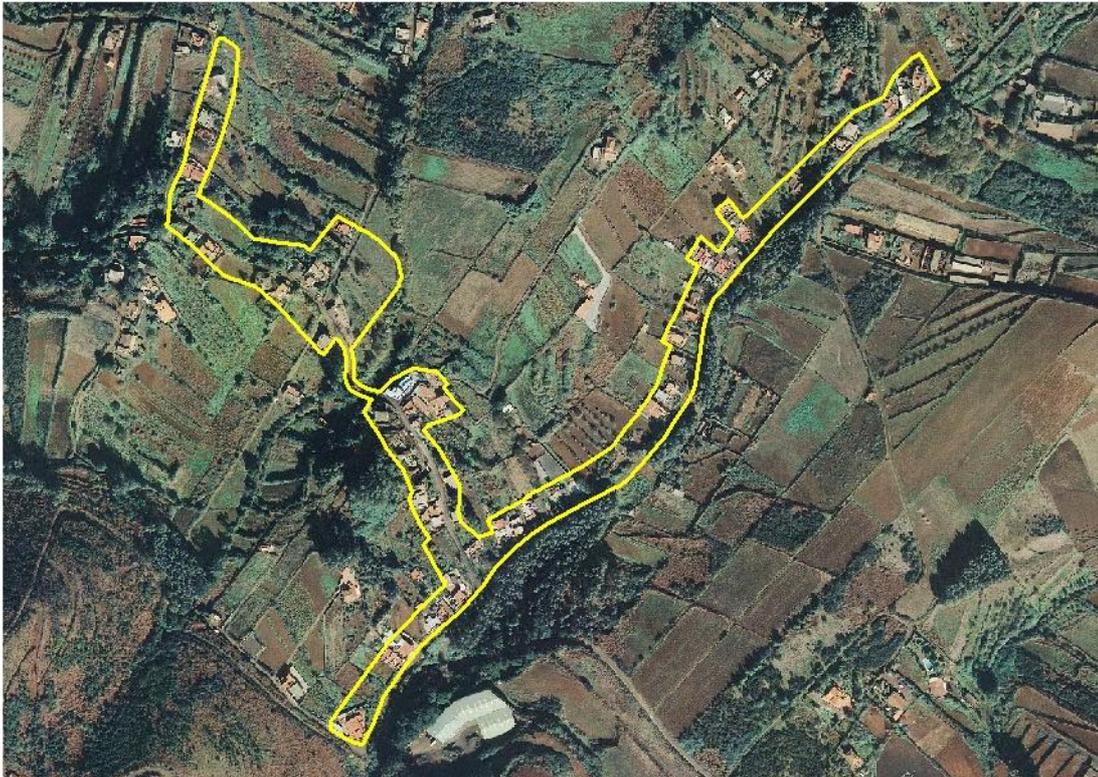


Figura 7.1: Delimitación del AUH

Se trata de un asentamiento rural. Su situación es periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General. La delimitación de este asentamiento se hace a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada tanto con respecto a la edificación como al parcelario, respondiendo a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales.

Las edificaciones existentes definen el uso residencial de todo el asentamiento rural con tipología de vivienda unifamiliar.

7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

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

- a) Un tramo de los caminos Guillén, La Milagrosa y Lomo del Trazo, tienen ciertas deficiencias dimensionales y de servicios urbanísticos. El tráfico rodado se mezcla con el peatonal debido a la inexistencia de aceras y la edificación se dispone de manera irregular con respecto al viario. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación descontrolada de la edificación, lo que ha dado por resultado secciones variables del viario con la ausencia generalizada de zonas de aparcamiento en el mismo debido a la escasa sección viaria.
- b) En las vías transversales que parten del Camino de la Milagrosa se da la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos y dimensionales.
- c) En el camino La Milagrosa se dispone el único equipamiento y espacio libre del AUH (Ermita La Milagrosa y plaza), siendo su tamaño insuficiente para dar servicio a la totalidad del asentamiento rural.
- d) En el tramo del Camino Guillén se detecta la presencia de dos agrupaciones de viviendas interiores accesibles únicamente desde una serventía privada, de escasa dimensión y transversal a la vía principal. Estas parcelas no tienen la consideración de parcelas exteriores y por tanto no podrían ser edificables.

El objetivo de ordenación respecto al viario es propiciar desde este PGO unas operaciones de intervención y terminación, a fin de garantizar una correcta funcionalidad del mismo. Para ello el criterio general es ordenar las alineaciones de la edificación, con la finalidad de dotar al viario de una sección mínima que garantice su funcionalidad. Así mismo, se pretende la reurbanización del viario para dotarlo de los servicios urbanísticos mínimos exigidos y garantizar un diseño óptimo para albergar el tráfico rodado y peatonal, e incluir aparcamientos donde la sección del viario lo permita.

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

7.3. Ordenación estructural

7.3.1. Categorización de suelo

La totalidad del AUH, se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, del mismo modo que en el PGO-2004 aunque con un perímetro modificado. El presente PGO ha dejado en suelo rústico de protección agraria las edificaciones situadas en el tramo sur del camino Lomo del Trazo, las cuales se encuentran en mal estado de conservación (algunas en estado ruinoso, poco consolidadas y con malas condiciones de urbanización).

7.3.2. Elementos estructurantes

El único viario estructurante del AUH es el camino Guillén, vía rural, que realiza una doble función: por un lado conecta el asentamiento con el resto del territorio (tanto con el municipio de La Laguna como con el del Rosario) y por otro, organiza la trama urbana del mismo.

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

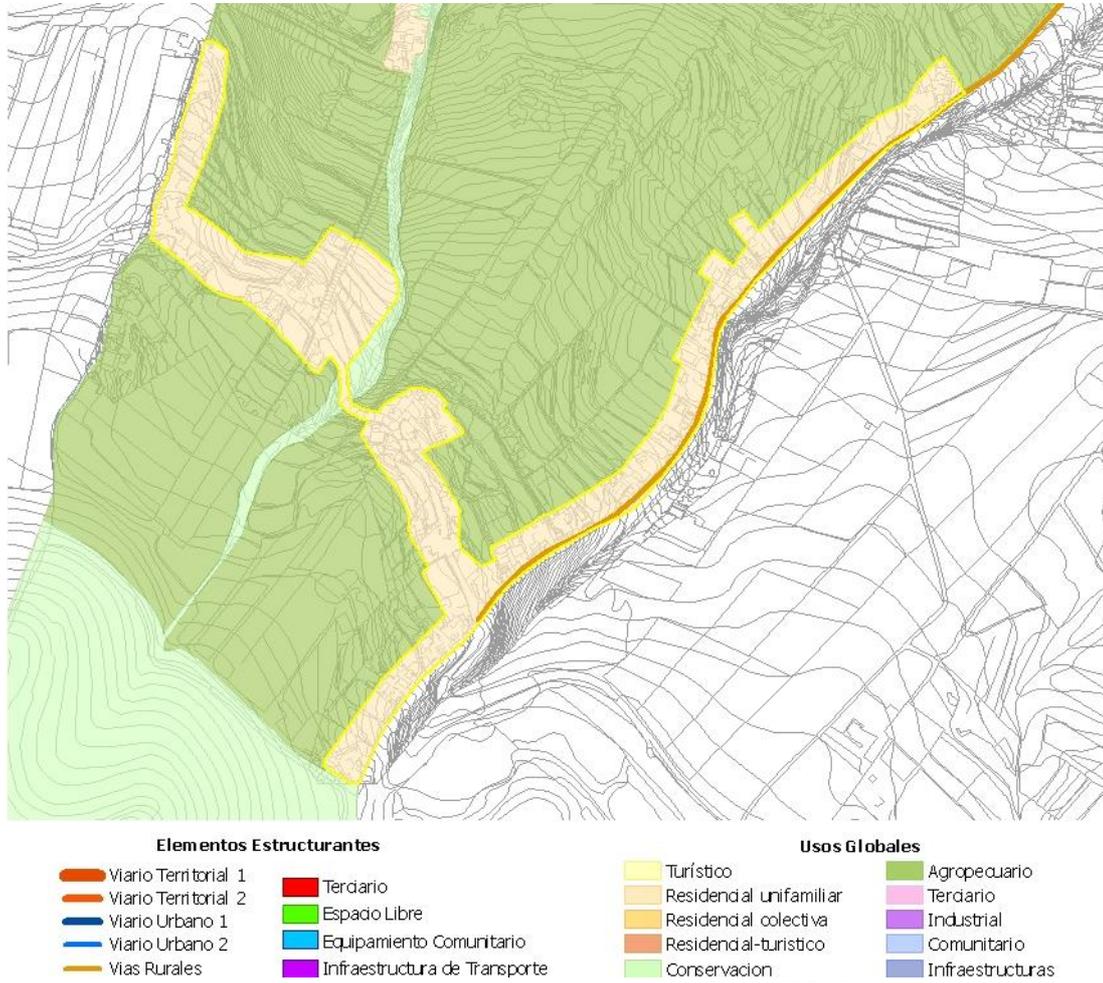


Figura 7.2: Elementos estructurantes

7.4. Ordenación de áreas existentes

7.4.1. Trama urbana

Como se ha mencionado anteriormente, la disposición de esta AUH es lineal, en base a los caminos Guillén, La Milagrosa y Lomo del Trazo, y a sus transversales.

El tramo del camino Guillén, vía rural de carácter estructurante y que atraviesa el asentamiento rural, es especialmente importante por ser el único eje organizador del AUH. Limita por el sur del asentamiento con el municipio del Rosario, con una longitud aproximada de 900 metros, una pendiente ascendente hacia el sur y una sección que varía entre los 4 y 7 metros. Dada su escasa sección y el uso que se espera de este viario, se plantea una ordenación de sección tipo S.05, con un único carril de 4,50 m de doble sentido, aceras en el lateral edificado y una franja continua ajardinada que separa el viario del suelo rústico. Esta franja continua tiene un ancho variable según la disponibilidad de terreno.

El camino Lomo del Trazo, viario local secundario, tiene una longitud en torno a los 200 m, con una pendiente ascendente hacia el sur y una sección que varía entre los 3'5 y 4'5 m.

Dada su escasa anchura y a su jerarquía viaria, se ordena mediante una sección del tipo S.18 donde coexiste el tráfico rodado con el peatonal.

El camino de la Milagrosa, viario local secundario, conecta el camino Lomo del Trazo con el camino Guillén. Hay un primer tramo con pendiente descendente desde el camino Guillén hasta la Ermita de la Milagrosa y un tramo ascendente hasta el camino Lomo del Trazo. El camino de la Milagrosa se bifurca por la calle de los Andrés (esquina Ermita de la Milagrosa). Dada su jerarquía viaria, se ordena mediante una sección S.18 donde coexiste el tráfico rodado con el peatonal.

Las alineaciones viarias se definen respetando las edificaciones existentes, pero dada la escasa dimensión de las secciones, es imposible no afectar espacios libres de las parcelas. En cualquier caso, estas rectificaciones son siempre no programadas. Todas las alineaciones viarias que limitan con las piezas se consideran principales.

7.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal predominante de este AUH es el residencial unifamiliar independiente, no admitiéndose más de una vivienda por parcela, y prohibiéndose expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. En el camino Guillén, se delimitan dos piezas de uso principal residencial unifamiliar agrupado, con la finalidad de reconocer grupos de parcelas que carecen de frente viario.

En el camino La Milagrosa, se ha calificado la pieza correspondiente a la Ermita de la Milagrosa como equipamiento y junto a ésta se delimitan una pieza destinada a espacio libre público, que absorbe la existente plaza de la Ermita y la nueva reserva de suelo destinada a dar servicio a la totalidad del asentamiento. La dimensión de esta pieza se establece en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices, como se justifica en la Memoria de este PGO.

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales definidos en la Memoria de este PGO.

7.4.3. Condiciones de la edificación

Los parámetros urbanísticos de las piezas, se han establecido siguiendo el criterio de homogeneizar la edificación y el reconocimiento de la realidad existente. Éstos se establecerán en base al uso principal de la pieza. Dadas las características de edificación y de parcelación se han establecido dos tipos de piezas para regular el uso residencial unifamiliar:

- a) Piezas con uso residencial unifamiliar independiente: Al tratarse de un área homogénea, se han fijado los mismos parámetros urbanísticos en las piezas destinadas a este uso principal. De este modo, se pretende reconocer la realidad existente y establecer unos parámetros propios de la tipología de vivienda unifamiliar aislada. Para ello, se ha establecido un frente mínimo y una superficie mínima de parcela que responda a la estructura parcelaria existente, y separaciones a todos los linderos propios de la tipología aislada.
- b) Piezas con uso residencial unifamiliar agrupado: para reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria que han dejado un viario de uso comunitario para acceder a cada una de las parcelas. Para la ordenación de estas piezas se establece la parcelación vinculante para generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes, y un número máximo de viviendas por pieza para regular futuras subdivisiones. El resto de los parámetros se establecen del mismo modo que en las piezas limítrofes.



En cualquier caso, la altura máxima permitida es de 2 plantas en todas las piezas residenciales.

Con respecto al uso de equipamiento comunitario correspondiente a la Ermita de La Milagrosa, únicamente se establece para su ordenación la parcelación vinculante, con la finalidad de evitar posibles segregaciones parcelarias de la misma y que funcione como una unidad. La edificación se regula por medio de la edificabilidad máxima permitida, con la finalidad de reconocer la realidad existente.

Para regular la pieza destinada a espacio libre público se establece únicamente los parámetros reguladores para la posible edificación ligada a los usos compatibles.

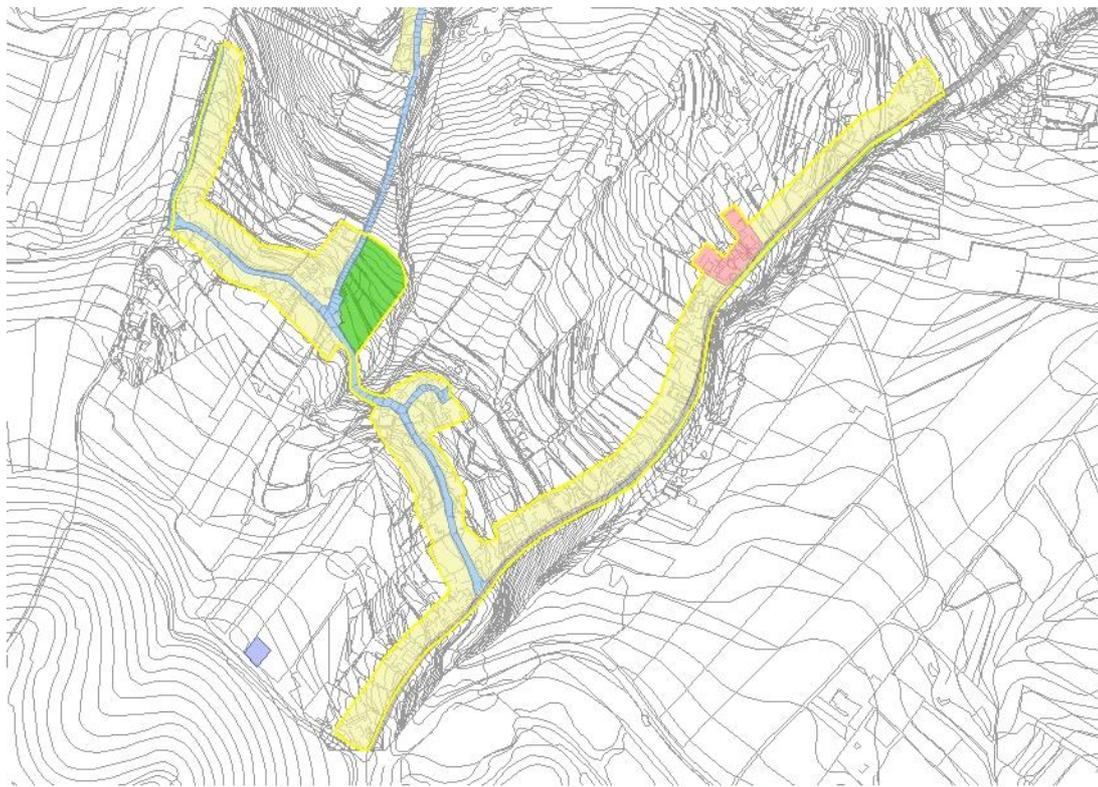


Figura 7.3: Ordenación pormenorizada

7.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para viabilizar la ordenación planteada para esta AUH, es necesario delimitar unos ámbitos de gestión asistemática que dependerán de las actuaciones para la mejora urbanística planteadas:

- a) Para la mejora de la urbanización de los viarios existentes y para la obtención y urbanización de las piezas de espacios libres, se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, que incluye a la totalidad de los propietarios del AUH.



- b) Se ha delimitado un ámbito de gestión asistemática de modalidad A6 que incluye la totalidad de parcelas que acceden por EL camino de la Milagrosa, para completar las obras de urbanización de un viario transversal al camino. De este modo, las parcelas incluidas adquirirán la condición de solar.

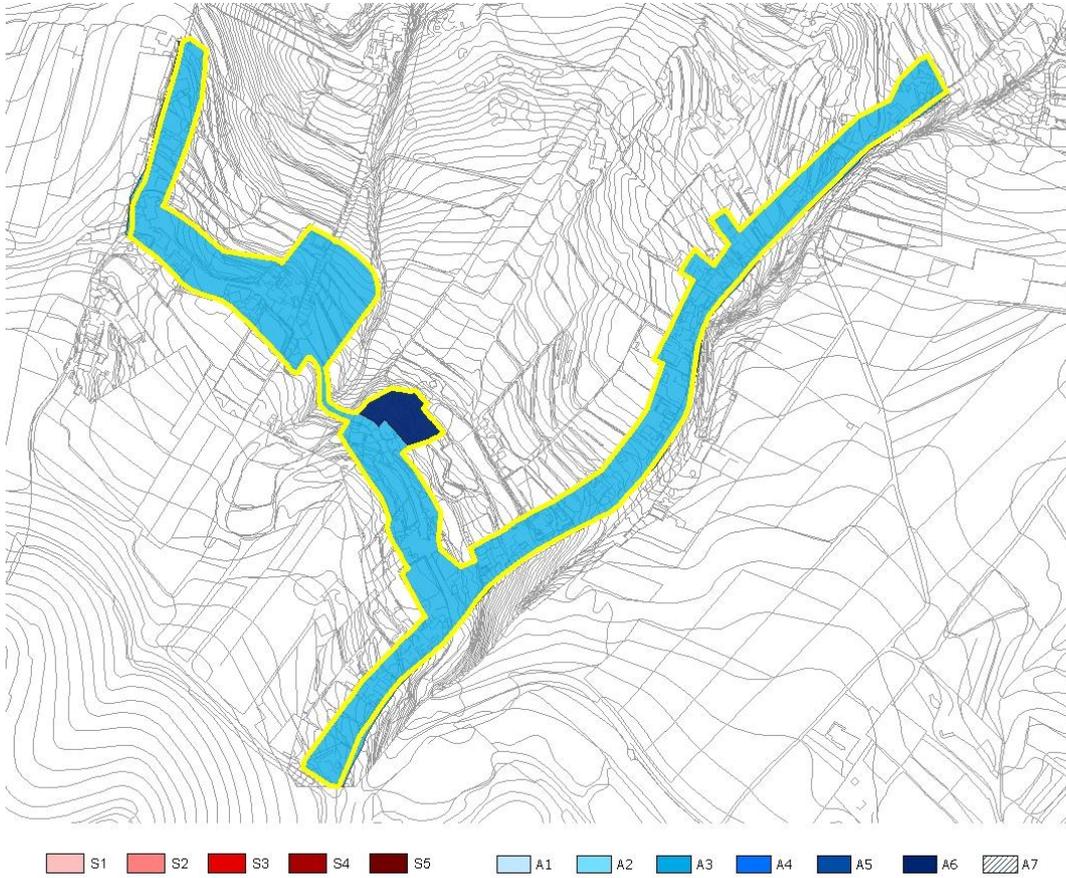


Figura 7.5: Ámbitos de gestión