

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

E. MEMORIA DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA 2

E9. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LAS MERCEDES

ÍNDICE

1. AUH-0901: EL PINO-----	5
1.1. Delimitación y descripción general-----	5
1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	6
1.3. Ordenación estructural-----	6
1.3.1. Categorización de suelo-----	6
1.3.2. Elementos estructurantes-----	7
1.4. Ordenación de áreas existentes-----	8
1.4.1. Trama urbana-----	8
1.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	9
1.4.3. Condiciones de la edificación-----	10
1.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	11
1.5. Áreas nuevas-----	12
1.5.1. Ámbito de gestión sistemática: Camino del Pino-----	12
1.5.2. Ámbito de gestión sistemática: Avenida de la República Argentina-----	13
1.5.3. Ámbito de gestión sistemática: Camino del Chopo-----	14
2. AUH-0902: ACHAMÁN JARDINA-----	16
2.1. Delimitación y descripción general-----	16
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	16
2.3. Ordenación estructural-----	17
2.3.1. Categorización de suelo-----	17
2.3.2. Elementos estructurantes-----	17
2.4. Ordenación de áreas existentes-----	18
2.4.1. Trama urbana-----	18
2.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados-----	19
2.4.3. Condiciones de la edificación-----	20
2.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	20
2.5. Áreas nuevas-----	21
2.5.1. Ámbito de gestión sistemática: Calle Achamán Jardina:-----	21
2.5.2. Ámbito de gestión sistemática: Calle Aythami.-----	23
3. AUH-0903: LAS CANTERAS-----	24
3.1. Delimitación y descripción general-----	24
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	25
3.3. Ordenación estructural-----	25
3.3.1. Categorización de suelo-----	25
3.3.2. Elementos estructurantes-----	26

3.3. Ordenación de áreas existentes-----	26
3.4.1. Trama urbana-----	26
3.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	27
3.4.3. Condiciones de la edificación -----	28
3.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	29
4. AUH-0904: CAMINO LAS PERAS -----	30
4.1. Delimitación y descripción general-----	30
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	31
4.3. Ordenación estructural -----	31
4.3.1. Categorización de suelo-----	31
4.3.2. Elementos estructurantes -----	31
4.4. Ordenación de áreas existentes-----	32
4.4.1. Trama urbana-----	32
4.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	32
4.4.3. Condiciones de la edificación -----	33
4.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	34
5. AUH-0905: EL BRONCO -----	35
5.1. Delimitación y descripción general-----	35
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	36
5.3. Ordenación estructural -----	36
5.3.1. Categorización de suelo-----	36
5.3.2. Elementos estructurantes -----	37
5.4. Ordenación de áreas existentes-----	38
5.4.1. Trama urbana-----	38
5.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	39
5.4.3. Condiciones de la edificación -----	40
5.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	41
5.5. Áreas nuevas -----	42
5.5.1. Ámbito de gestión sistemática en la calle los Claveles -----	42
6. AUH-0906: CAMINO EL RAYO -----	43
6.1. Delimitación y descripción general-----	43
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	43
6.3. Ordenación estructural -----	44
6.3.1. Categorización de suelo-----	44
6.3.2. Elementos estructurantes -----	45
6.4. Ordenación de áreas existentes-----	45
6.4.1. Trama urbana-----	45

6.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	46
6.4.3. Condiciones de la edificación -----	47
6.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	47
6.5. Áreas nuevas -----	48
6.5.1. Ámbito de gestión sistemática de Camino El Rayo -----	48
7. AUH-0907: FUENTE LAS NEGRAS -----	51
7.1. Delimitación y descripción general -----	51
7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	52
7.3. Ordenación estructural -----	52
7.3.1. Categorización de suelo -----	52
7.3.2. Elementos estructurantes -----	52
7.4. Ordenación de áreas existentes -----	53
7.4.1. Trama urbana -----	53
7.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	54
7.4.3. Condiciones de la edificación -----	54
7.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	55
7.5. Áreas nuevas -----	56
7.5.1. Ámbito de gestión sistemática: Fuente las Negras -----	56
8. AUH-0908: CRUZ DE LOS ÁLAMOS -----	58
8.1. Delimitación y descripción general -----	58
8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	59
8.3. Ordenación estructural -----	59
8.3.1. Categorización de suelo -----	59
8.3.2. Elementos estructurantes -----	59
8.4. Ordenación de áreas existentes -----	60
8.4.1. Trama urbana -----	60
8.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	61
8.4.3. Condiciones de la edificación -----	62
8.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	62
9. AUH-0909: LADERAS DE NAVA -----	64
9.1. Delimitación y descripción general -----	64
9.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	65
9.3. Ordenación estructural -----	65
9.3.1. Categorización de suelo -----	65
9.3.2. Elementos estructurantes -----	65
9.4. Ordenación de áreas existentes -----	66
9.4.1. Trama urbana -----	66

9.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	67
9.4.3. Condiciones de la edificación -----	68
9.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	68
10. AUH-0910: LAS MERCEDES -----	70
10.1. Delimitación y descripción general -----	70
10.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	71
10.3. Ordenación estructural -----	71
10.3.1. Categorización de suelo -----	71
10.3.2. Elementos estructurantes -----	72
10.4. Ordenación de áreas existentes -----	73
10.4.1. Trama urbana -----	73
10.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	74
10.4.3. Condiciones de la edificación -----	75
10.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	76
11. AUH-0911: JARDINA -----	78
11.1. Delimitación y descripción general -----	78
11.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	78
11.3. Ordenación estructural -----	79
11.3.1. Categorización de suelo -----	79
11.3.2. Elementos estructurantes -----	79
11.4. Ordenación de áreas existentes -----	80
11.4.1. Trama urbana -----	80
11.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	80
11.4.3. Condiciones de la edificación -----	81
11.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	82
12. AUH-0912: EL LOMO -----	83
12.1. Delimitación y descripción general -----	83
12.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	84
12.3. Ordenación estructural -----	84
12.3.1. Categorización de suelo -----	84
12.3.2. Elementos estructurantes -----	84
12.4. Ordenación de áreas existentes -----	84
12.4.1. Trama urbana -----	84
12.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	84
12.4.3. Condiciones de la edificación -----	85
12.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	86



1. AUH-0901: EL PINO

1.1. Delimitación y descripción general

El AUH El Pino se dispone en el extremo oeste del núcleo de Las Mercedes entre las AUH de Agüere Las Cañas y El Cristo por el oeste y Las Canteras por el este. Sus límites quedan definidos como sigue:

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

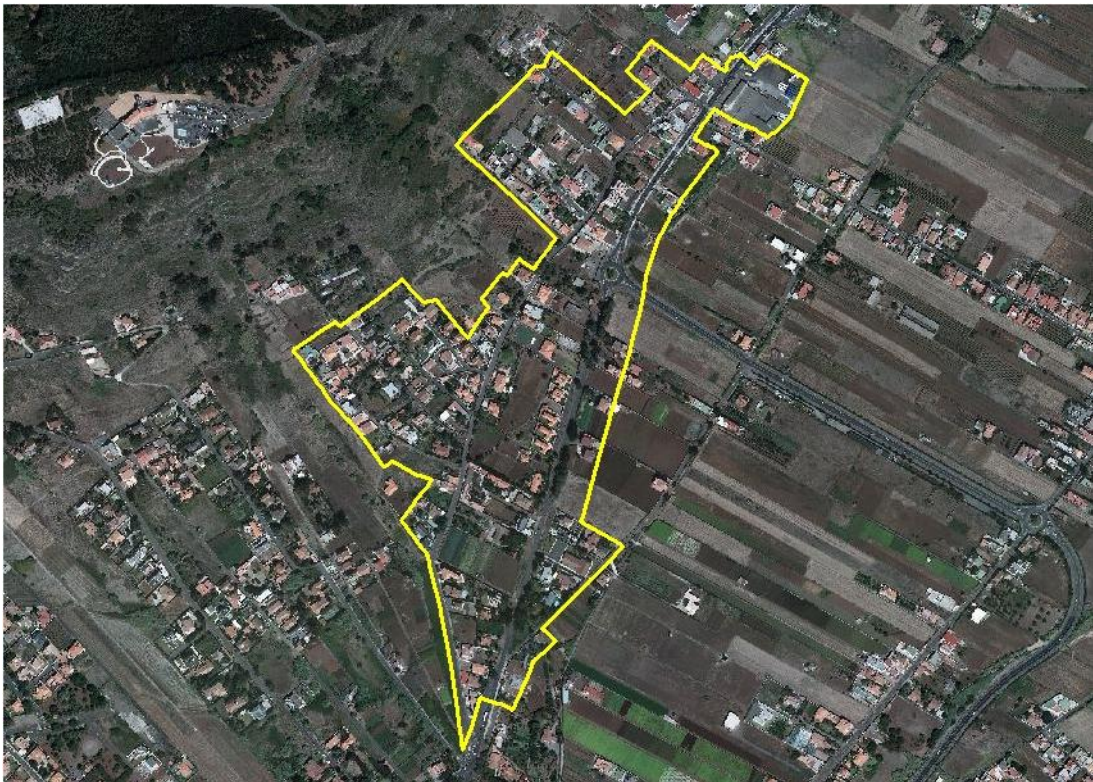


Figura 1.1: Delimitación del AUH

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



1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de la diversidad de zonas inconclusas con edificación residencial aislada. Debido al crecimiento progresivo de las edificaciones, sin previsión de nuevos viarios interiores ha dado lugar a algún vacío urbano y a la falta de continuidad de la trama urbana. Este problema se manifiesta de manera más notable en las deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) de los viarios y la carencia de una trama urbana que refuerce el interior del AUH. Así mismo, se ha detectado un déficit de dotaciones y de espacios libres públicos.

El objetivo principal de ordenación es completar la estructura viaria interior, conformando una trama urbana que resuelva los problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte.

Para reforzar y completar la trama urbana existente, es necesario actuar sobre el viario por medio de la ampliación de las secciones viarias (rectificación de alineaciones) y la finalización y urbanización de pequeños caminos de características rurales.

Asimismo, se pretende dotar a la zona de dotaciones y espacios libres por medio de actuaciones puntuales o por medio de ámbitos de gestión sistemática.

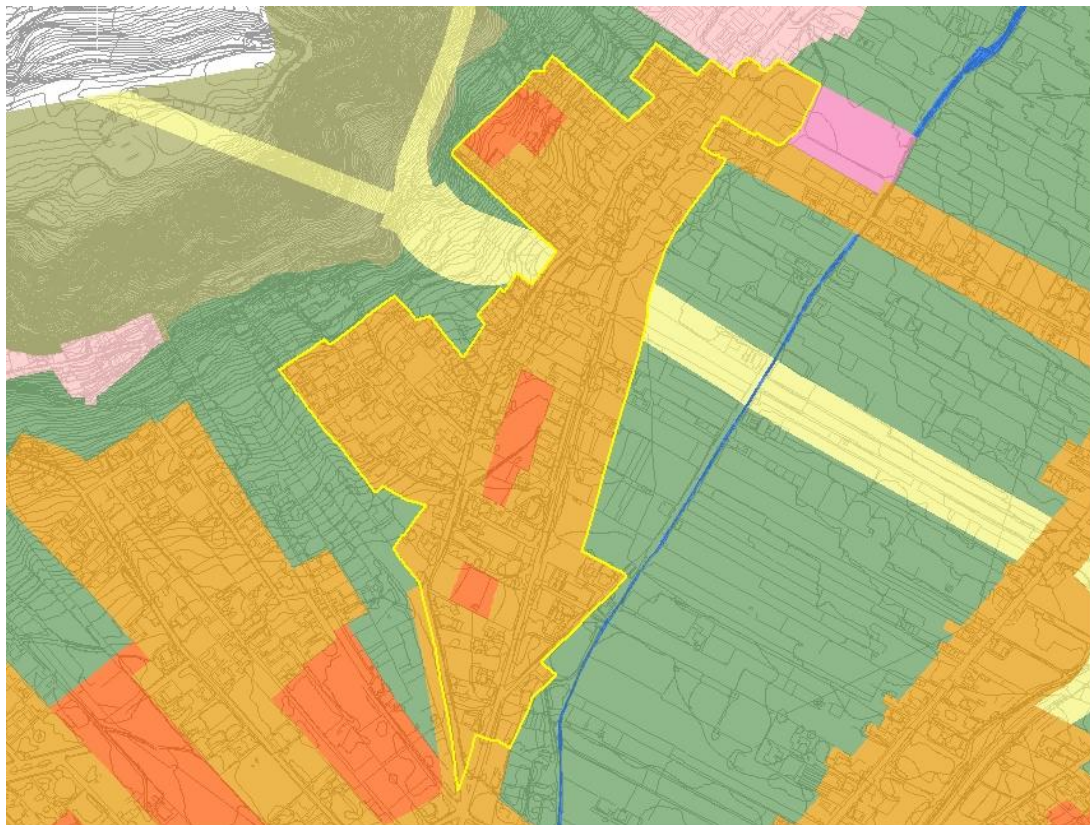
Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH mediante la regulación de las futuras edificaciones destinadas en su mayor parte a uso residencial.

1.3. Ordenación estructural

1.3.1. Categorización de suelo

Se trata de un área consolidada casi en su totalidad, por lo que la mayor parte se categoriza como suelo urbano consolidado, del mismo modo que el PGO-2004, aunque se producen algunos cambios en la delimitación tales como el remate de la trama urbana al noroeste del AUH, en el linde con el suelo rústico de protección agraria.

Se categorizan como suelo urbano no consolidado tres ámbitos, de los cuales dos corresponden a suelos vacantes interiores del AUH, y otro a un nuevo espacio de crecimiento necesario para completar la trama urbana existente.



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

Figura 1.2: Categorización del suelo

1.3.2. Elementos estructurantes

Desde el punto de vista viario, esta AUH queda estructurada básicamente por la Avenida de la República Argentina, que conecta el La Laguna con la zona norte del municipio (viario urbano de nivel 1), y su prolongación hacia el norte que se corresponde con la Carretera Tejina-La Laguna (viario territorial de nivel 1). Este viario estructurante a su vez es atravesado parcialmente por la Vía de Ronda (TF-13) y por su nueva prolongación hacia el oeste (viario territorial de nivel 1).

En esta AUH se define una única pieza de carácter estructurante (Sistema General) situada en el extremo norte del AUH, destinada al nuevo Intercambiador de Las Canteras (Infraestructura de Transporte) dando frente a la Carretera de Tejina-La Laguna.

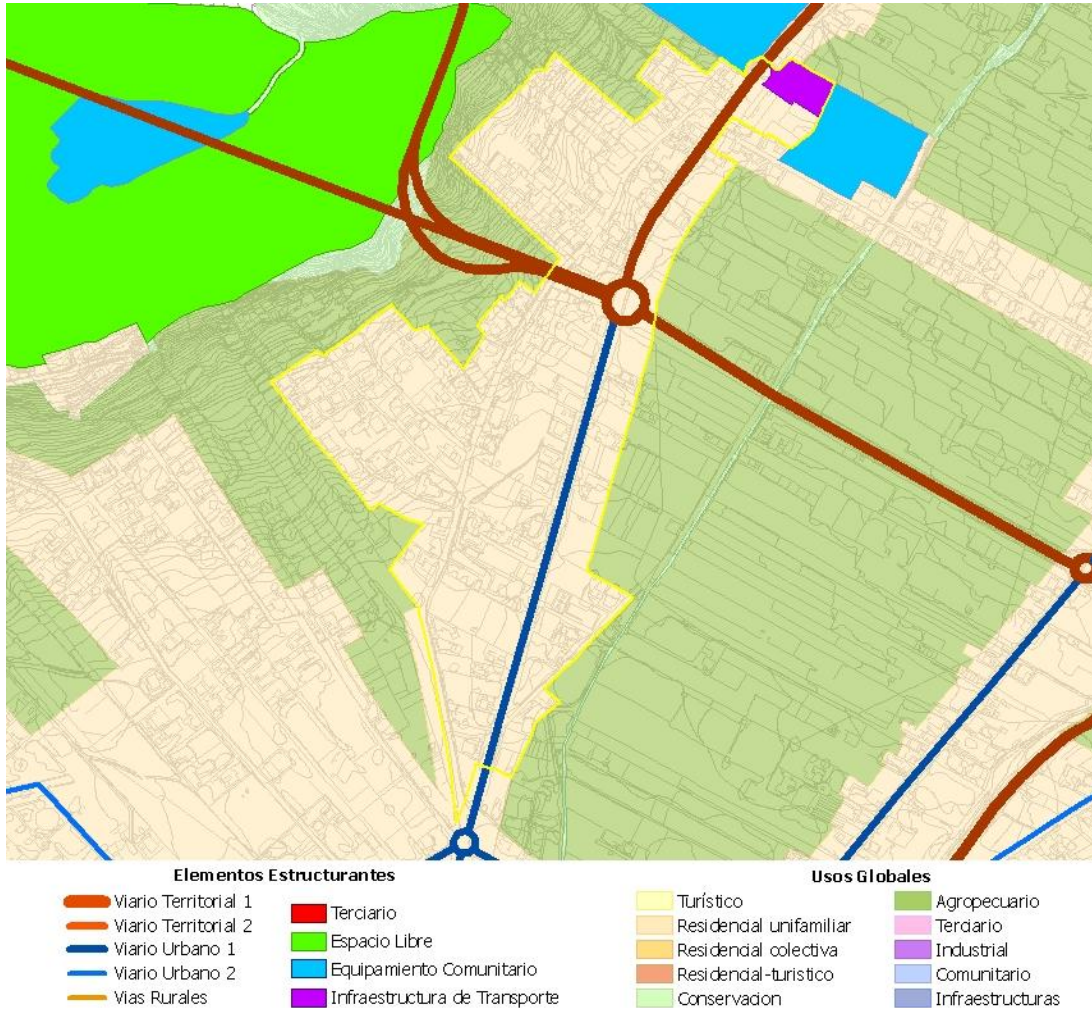


Figura 1.3: Elementos estructurantes

1.4. Ordenación de áreas existentes

1.4.1. Trama urbana

Además de los viarios estructurales definidos en el apartado anterior, completa la trama urbana de esta AUH una red de viarios locales, cuya jerarquía viaria se ha establecido en base al tráfico que soportan y su importancia en dar acceso al interior del AUH. De este modo, la red conformada por los viarios locales principales, organiza los tráficos dentro de la trama urbana del AUH canalizándolos hasta el viario local secundario. Están destinadas a albergar los tráficos motorizados principales. Sin embargo, los viarios locales secundarios tienen un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivadores de los tráficos de paso y velocidades altas, obligando al uso del viario local principal y/o a los viarios urbanos.

Se ha establecido como viario local principal, el camino del Pino que conecta por ambos extremos con el viario estructurante República Argentina, y los viarios transversales al mismo que dan acceso al resto del AUH (camino El Chopo, Enebro, La Triciada y la calle del Roble). El resto de viarios interiores de esta AUH son viarios locales secundarios cuya finalidad básica es resolver las necesidades de tráfico interior y dar acceso a los usos del AUH.



Siguiendo el criterio general de este PGO y en las áreas en las que esta AUH dispone de una trama urbana consolidada, las alineaciones se definen respetando al máximo las existentes. Únicamente cabe destacar las modificaciones necesarias con el objetivo de ampliar la sección de la Avenida de la República Argentina, del camino del Pino y las secciones de todos los viarios longitudinales (viarios de herencia rural) que se encuentran al noroeste del camino El Pino (caminos Barbuzano, Aceviño, El Cedro, El Cupreso, El Chopo, Enebro y las calles El Roble, Arce y Ébano) que solucionan pequeñas discontinuidades en las secciones y rasantes de las aceras, donde se afectan algunos jardines para dar continuidad al trazado. Las actuaciones que se plantean sobre el viario, vienen definidas en el apartado de gestión de esta AUH.

Se ha establecido para cada uno de los elementos viarios las siguientes secciones viarias:

- a) Para el tramo de la Avenida República Argentina al norte de la Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, se propone una sección tipo S.03 a modo de travesía, con una calzada de doble sentido de circulación, aceras en sus márgenes con aparcamiento en línea en un lateral y un carril bici que conecte Las Mercedes con el casco urbano en el otro lateral.
- b) Para el tramo de la Avenida República Argentina al sur de la Vía de Ronda (TF-13), viario urbano de nivel 1, se propone una sección tipo S.09 con una calzada central de doble sentido de circulación encargada de alojar los tráficos de paso y, adyacente a ésta, dos viales laterales con carácter local de coexistencia. En estas vías laterales de coexistencia el peatón tiene prioridad frente al resto de tráficos, coexistiendo el peatonal, los tráficos de acceso a las viviendas, carril bici y aparcamiento en línea. La calzada central con tráfico de paso y las vías laterales, con un carácter más tranquilo, se separan mediante una banda ajardinada continua con árboles de gran porte y hoja caduca.
- c) Para la futura prolongación de la Vía de Ronda Norte, viario territorial de nivel 1, se propone una sección tipo S.02 con una calzada de doble sentido de circulación, arcenes en sus laterales y en contacto con suelo rústico mediante una banda ajardinada que evite la consolidación en los márgenes de esta vía en la franja de dominio público.
- d) El tramo sur del camino El Pino se ordena con una sección tipo S.11 con una calzada de doble sentido de circulación y aceras en sus laterales sin incluir aparcamientos.
- e) El camino El Chopo, Enebro, la calle El Roble y el tramo norte del camino El Pino se ordenan con una sección tipo S.12 con una calzada con un solo carril unidireccional, y aceras a ambos lados, disponiendo de aparcamiento en línea cuando el ancho de la vía lo permite.
- f) El camino La Triciada se ordena con una sección tipo S.04 con una calzada de doble sentido y arcenes en sus laterales. Cuando limitan con piezas edificables se dispone una sección tipo S.18 de coexistencia.
- g) El viario local secundario se ordena mediante secciones de coexistencia del tipo S.16 con el fin de adoptar las medidas necesarias que eviten altas velocidades.

1.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela (excepto en la unifamiliar agrupada).

No obstante, el régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen en el título correspondiente para cada uno de los usos principales. Se incluyen también dos piezas de equipamiento entre los que destaca un nuevo intercambiador.

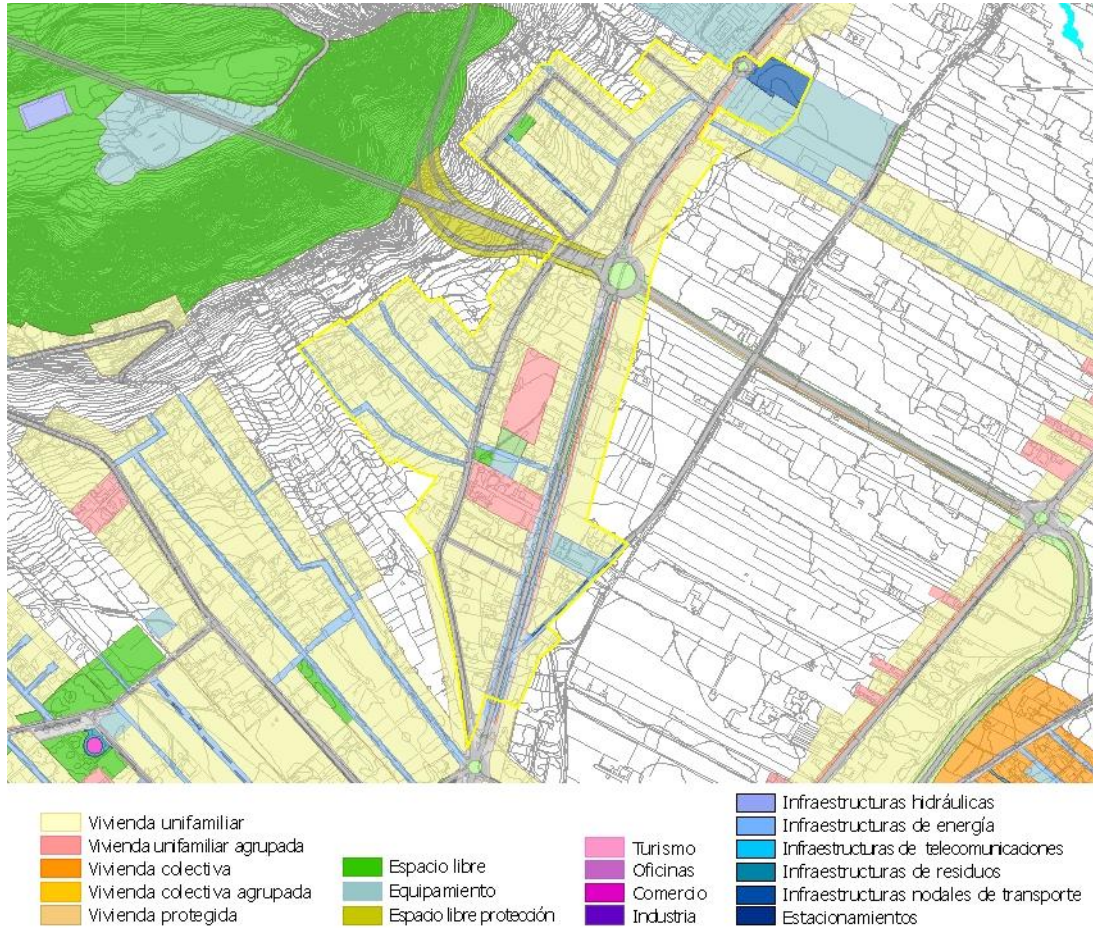


Figura 1.4: Ordenación pormenorizada

1.4.3. Condiciones de la edificación

La regulación de las condiciones edificatorias se establece en función de las características de cada una de las piezas y las condiciones edificatorias consolidadas en la zona. En esta AUH podemos agrupar el uso residencial en viviendas unifamiliares y viviendas unifamiliares agrupadas. Se han mantenido como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos en el PGO-2004. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza.

- En la edificación aislada con uso predominante de vivienda unifamiliar se estima necesaria la regulación de las condiciones de la parcela teniendo en cuenta el círculo mínimo inscribible y/o la longitud mínima de lindero frontal con la finalidad de mantener una cierta homogeneidad entre las segregaciones parcelarias resultantes. En cuanto a las condiciones de la edificación se fija la separación a linderos, el porcentaje de ocupación máximo y la posibilidad de producirse pareado lateral con la intención de mantener la tipología de edificación aislada predominante en el AUH.



- b) En la edificación abierta con uso de vivienda unifamiliar agrupada la parcelación es vinculante y por tanto, las determinaciones sobre la parcela no proceden. Se fijan separaciones a linderos, porcentaje de ocupación máximo y separación mínima entre edificios con la intención de mantener la tipología de edificación aislada predominante en el AUH.
- c) El equipamiento privado religioso situado en la Avenida República Argentina, se ha fijado la parcelación vinculante, y se regula en función de las características de la pieza con la finalidad de respetar la realidad existente.
- d) Con respecto al sistema general de infraestructuras de transportes (intercambiador), situado en el límite norte del AUH, se ha regulado en función de las características de la pieza estableciéndose una parcelación vinculante. De este modo, se evita la posible segregación de parcelas obteniendo de este modo el objetivo del PGO que es crear un Sistema General con cierta envergadura y que de servicio a la población.

De manera general, se establece una altura máxima de 2 plantas.

1.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH para las áreas existentes, se delimitan varios ámbitos de gestión que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos:

- a) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A2, que tienen por objeto la obtención y urbanización por medio del sistema de expropiación de las nuevas rotondas situadas en el viario estructurante Avenida de la República Argentina.
- b) Ámbito de gestión asistemática modalidad A3 destinado a, por medio de contribuciones especiales, completar la urbanización del camino del Pino.
- c) Ámbito de gestión asistemática modalidad A4, destinado a la obtención y urbanización de un espacio libre situado en el camino del Pino, adyacente a uno de nueva ejecución incluido en un ámbito de gestión sistemático.
- d) Ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5, destinados a la obtención y ejecución de nuevos tramos viarios situados en suelo urbano consolidado. En esta AUH se han delimitado cuatro ámbitos de modalidad A5 para dar acceso a los dos nuevos viarios (incluidos en suelo urbano no consolidado) que conectan el camino del Pino con la Avenida República Argentina. Así mismo, se han delimitado dos ámbitos más A5, situados en el extremo noroeste del AUH para conectar con el camino del Chopo y la calle Roble, el ámbito de gestión sistemática “camino del Chopo”.
- e) Ámbitos de gestión asistemática modalidad A6, delimitados en aquellos viarios situados en suelo urbano consolidado y de manera perpendicular a la calle El Pino, cuyo estado de urbanización no cumple con los servicios mínimos legalmente establecidos. Estos son: camino del Chopo, calle del Roble, camino Aceviño, camino Barbuzano, camino del Cedro, camino del Cupreso, calle Arce, calle Ébano.

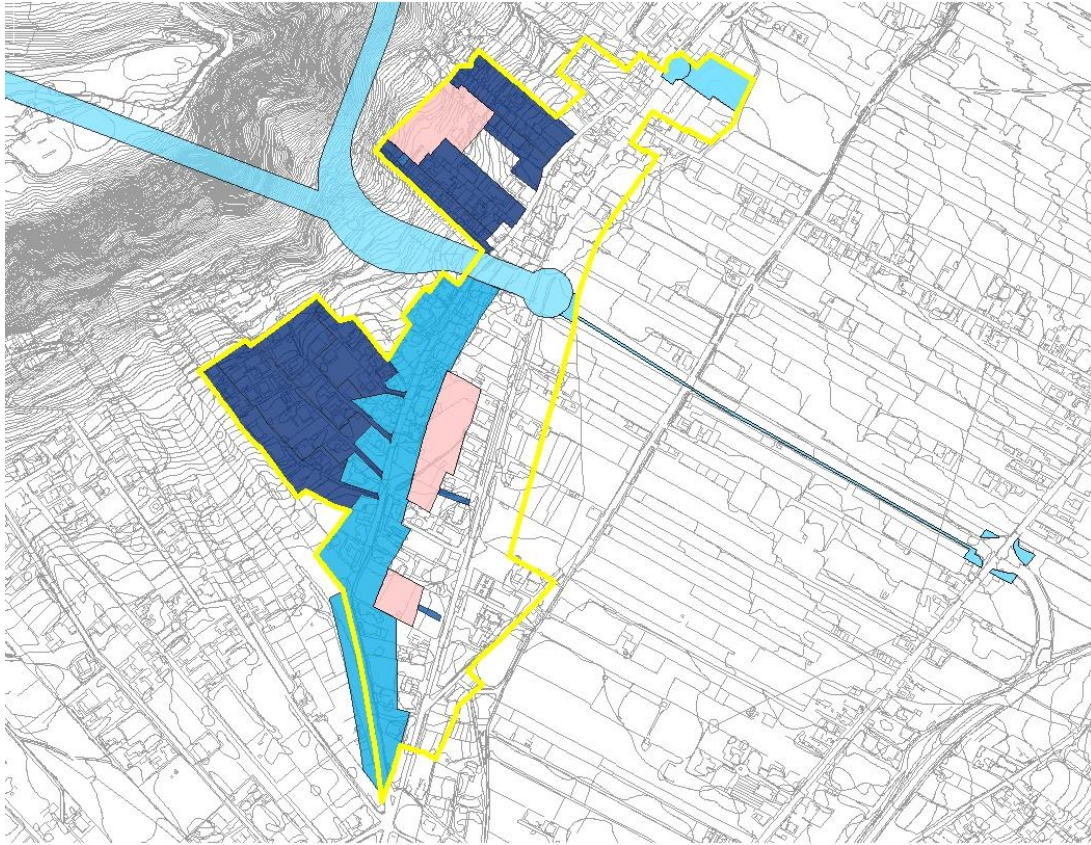


Figura 1.5: Ámbitos de gestión

1.5. Áreas nuevas

En esta AUH se delimitan tres ámbitos de gestión sistemática S2. Dos se sitúan de manera centralizada, abarcando los suelos interiores entre la Avenida República Argentina y el camino del Pino. El tercero, se sitúa en el extremo noroeste del AUH y contempla los suelos necesarios para completar la trama urbana existente. La altura máxima permitida en todos ellos es de 2 plantas, del mismo modo que para el resto de las piezas limítrofes. Estos ámbitos de gestión sistemática se describen y justifican a continuación.

1.5.1. Ámbito de gestión sistemática: Camino del Pino

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

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

La ordenación establecida se basa en un viario suroeste-noreste, que se prolonga desde el camino del Pino hasta la Avenida de la República Argentina (mediante la previa obtención y urbanización, con la delimitación de dos ámbitos de gestión asistemáticos de modalidad A5, con cargo al área de desarrollo). Se establece una sección viaria tipo S.12, con una calzada unidireccional, aceras en ambos márgenes y sin posibilidad de incluir aparcamiento debido a la escasa sección transversal, considerándose todas las alineaciones principales.

Como producto de esta ordenación, resultan dos piezas lucrativas de uso residencial cuyos parámetros reguladores se han establecido de tal forma que las edificaciones resultantes se integren con el entorno inmediato. Así, se ha establecido unas condiciones de parcelas acordes a las limítrofes y una separación mínima a linderos y una ocupación de parcela que den como resultado edificaciones aisladas o adosadas lateralmente. De este modo, la capacidad estimada total del ámbito de gestión es de 6 viviendas.



Figura 1.6: Ordenación del ámbito de gestión Camino del Pino

1.5.2. Ámbito de gestión sistemática: Avenida de la República Argentina

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

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



La ordenación establecida se basa en un viario suroeste-noreste de 7 m de ancho (1), que comunica el camino del Pino y la Avenida de la República Argentina (mediante la previa obtención y urbanización con la delimitación de dos ámbitos de gestión asistemáticos de modalidad A5, con cargo al área de desarrollo) y que delimita un nuevo espacio libre. A este nuevo viario se le asigna una sección viaria tipo S.12, con una calzada de un solo sentido, aceras en ambos márgenes y sin posibilidad de incluir aparcamiento debido a la escasa sección transversal, estableciéndose todas las alineaciones viarias como principales.

Como producto de esta ordenación, resulta una pieza lucrativa residencial situada al norte del nuevo viario, que se destina al uso principal de unifamiliar agrupada, en la que se establece una parcelación vinculante y un número máximo de unidades, con la finalidad de que las edificaciones resultantes funcionen en modo comunitario, compartiendo accesos y servicios. Asimismo, se ha establecido una ocupación máxima y una separación mínima a linderos y entre edificaciones que asegure el resultado de edificaciones aisladas.

Se establece un equipamiento comunitario, donde se establece la parcelación vinculante y edificabilidad máxima, y un espacio libre de transición con el uso residencial.

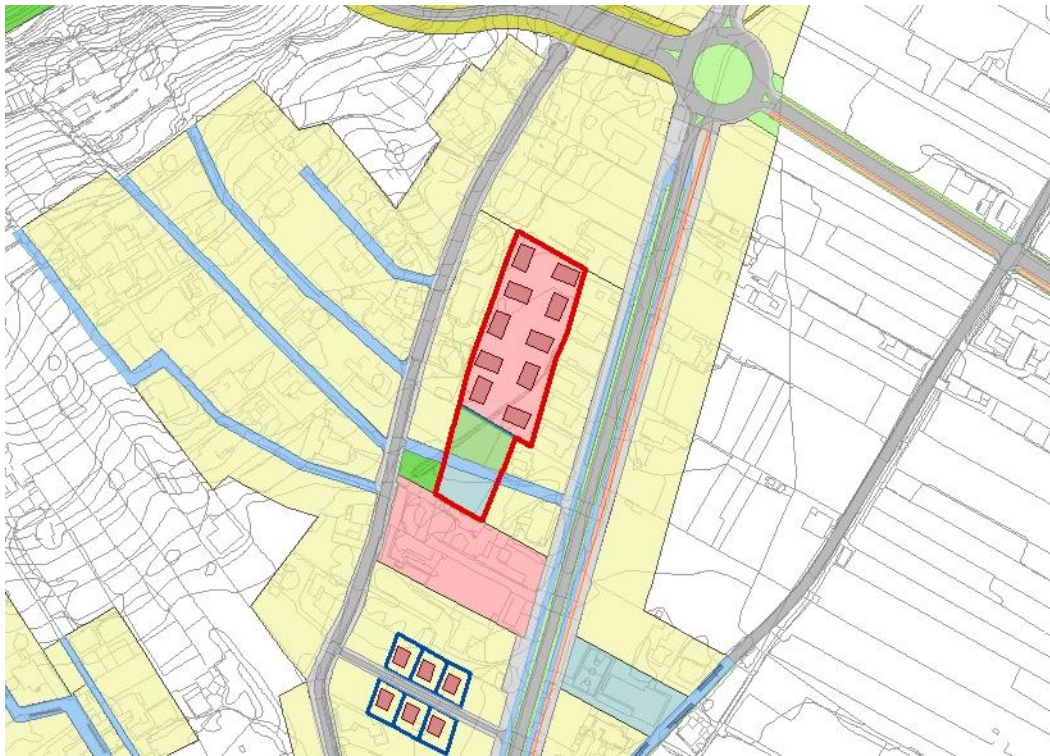


Figura 1.7: Ordenación del ámbito de gestión Avenida de la República Argentina

1.5.3. Ámbito de gestión sistemática: Camino del Chopo

Este ámbito, situado en el límite noroeste del AUH, comprende los terrenos interiores entre el camino del Chopo al suroeste y la calle del Roble al noreste, formando un polígono de 6.798 m²s. Al ser terrenos interiores sin frente a viario se delimitan como un ámbito de gestión en suelo urbano no consolidado, abarcando parte de siete parcelas privadas.

El objetivo fundamental de la ordenación de este ámbito radica en la necesidad de dar continuidad a la trama existente y en dar frente urbano a las parcelas interiores, rematando la trama por el norte del AUH en el encuentro con el suelo rústico.



La ordenación planteada tiene como objetivo resolver la problemática señalada asignando suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite la viabilidad del ámbito. Las condiciones urbanísticas de los terrenos y su entorno hacen obligado destinarlos, al menos parcialmente, a la construcción de viviendas unifamiliares.

De este modo, la ordenación establecida se basa en prolongar los viarios existentes (calle Arce y Ébano), uniéndolos transversalmente mediante un nuevo viario que enlaza con la trama existente por el suroeste con el camino El Chopo y por el noreste con la calle El Roble (mediante la previa obtención y urbanización con cargo al área de desarrollo). A este nuevo viario se le asigna una sección viaria tipo S.12, con una calzada de un solo sentido, aceras en ambos márgenes y aparcamientos en línea en uno sólo de los márgenes, estableciéndose todas las alineaciones viarias como principales.

Como producto del trazado del nuevo viario, resultan cinco piezas lucrativas que se destinan al uso residencial de vivienda unifamiliar. En todas ellas se han establecido unos parámetros urbanísticos que den como resultado una división parcelaria similar a la existente en la zona. Del mismo modo se ha procedido con los parámetros relacionados con la edificación y la ubicación de ésta en la parcela. Así, se ha establecido una ocupación máxima y una separación mínima a linderos, permitiéndose el adosamiento lateral de la edificación, de tal modo que el resultado sea el de edificaciones aisladas, similar al del entorno inmediato, consiguiendo de este modo la integración de la unidad de actuación en la zona.

Con la finalidad de dar servicio a la totalidad de la unidad de actuación, se ha localizado de manera centralizada y apoyada en el nuevo viario transversal, una pieza demanial destinada a uso de espacio libre público.



Figura 1.8: Ordenación del ámbito de gestión Camino del Chopo

2. AUH-0902: ACHAMÁN JARDINA

2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Achamán-Jardina, está situada en el núcleo de Las Mercedes y queda delimitada al norte, sur y este, con suelo categorizado como rústico de protección agraria y al oeste con el AUH-0906: camino El Rayo y con suelo rústico de protección hidrológica.



Figura 2.1: Delimitación del AUH

Esta AUH, con uso principal residencial unifamiliar, se caracteriza por presentar una estructura de trama urbana que se ha desarrollado a partir de viarios perpendiculares a la calle Achamán Jardina (prolongación del camino de la Rúa). La calle Aythami, situada de manera centralizada en el AUH y perpendicular a la calle Achamán Jardina, marca la diferencia de la estructura parcelaria entre el norte y el sur del AUH. Así, la edificación situada en el sur del AUH se sitúa apoyada en los viarios de origen rural (suertes largas) perpendiculares a la calle Achamán Jardina. Sin embargo, al norte del AUH, la estructura parcelaria existente es totalmente contraria, de tal modo que la edificación se apoya en viarios paralelos a la calle Achamán Jardina, propios de pequeños abancalamientos del terreno de origen agrario.

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

Esta AUH se caracteriza principalmente por tener varios viarios existentes sin salida que parten de manera perpendicular a la calle Achamán Jardina. Por tanto, la problemática principal a solucionar por el presente PGO es la carencia de continuidad de la trama urbana en el interior del AUH. Así mismo, presenta deficiencias en los niveles de urbanización de su trama viaria (dimensionales y de servicio) y carencia absoluta de dotaciones y espacios libres públicos.

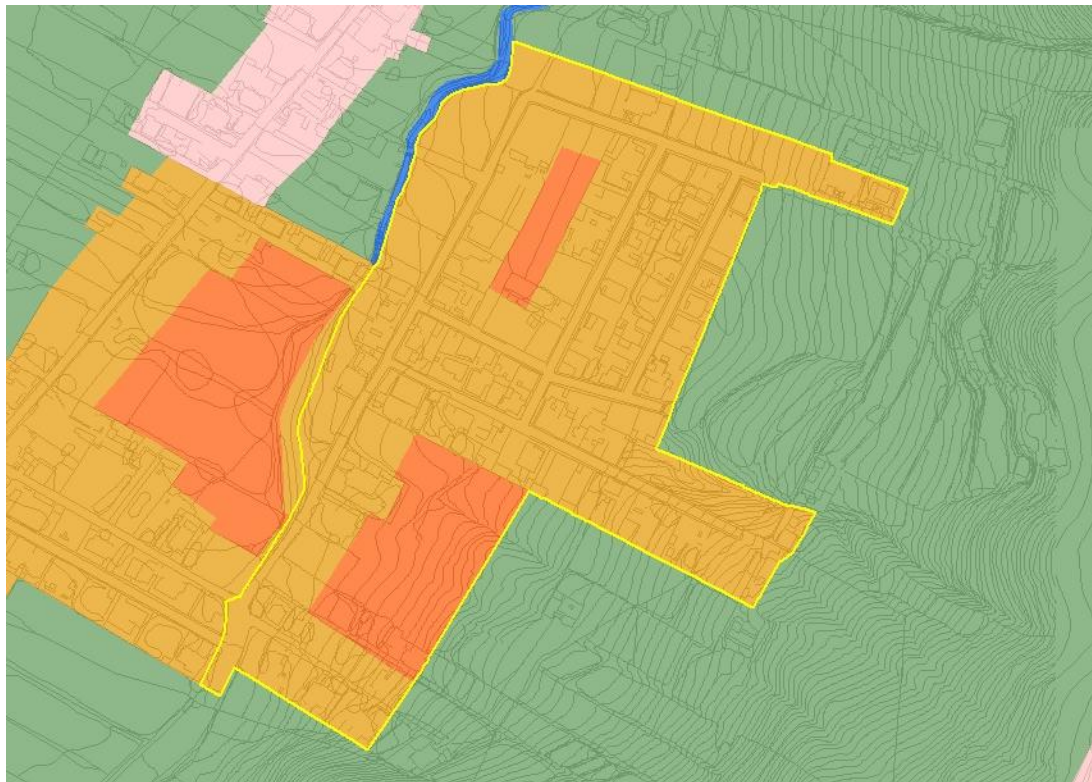


Por tanto, uno de los objetivos fundamentales de ordenación del presente PGO es programar actuaciones de mejora de la trama viaria con el objetivo de aumentar su sección y mejorar sus servicios. Así mismo, se pretende completar la trama urbana mediante tres gestiones sistemáticas en suelo vacante categorizado como suelo urbano no consolidado de tal forma que permita, no sólo completar la urbanización del ámbito, sino que además se reserven piezas de espacios libres y equipamiento con el fin de garantizar su funcionalidad al contar con todos los servicios precisos.

2.3. Ordenación estructural

2.3.1. Categorización de suelo

Esta AUH se categoriza mayoritariamente, como suelo urbano consolidado excepto el suelo vacante interior y el situado en el extremo este, que se categorizan como suelo urbano no consolidado.



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

Figura 2.2: Categorización del suelo

2.3.2. Elementos estructurantes

En esta AUH no existen viarios estructurantes a nivel territorial. El único viario de carácter estructurante incluido en el AUH es el tramo inicial de la calle Achamán Jardina (vulario urbano de nivel 2) que es continuación del camino de la Rúa (vulario urbano de nivel 2) y da acceso al AUH donde finaliza.

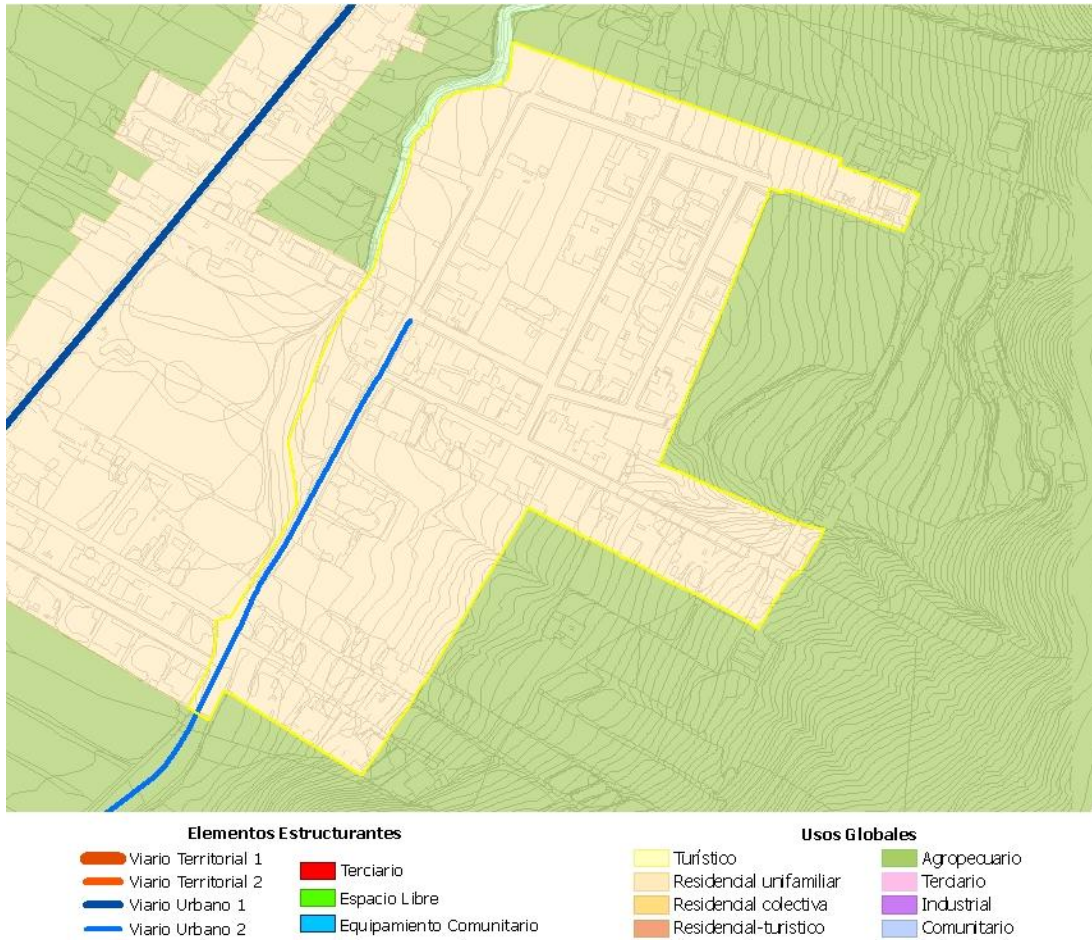


Figura 2.3: Elementos estructurantes

2.4. Ordenación de áreas existentes

2.4.1. Trama urbana

La ordenación de la trama urbana de esta AUH conlleva la creación de nuevos viarios, evitando afectar a las edificaciones existentes. Por esta razón se establece un esquema funcional a modo de “anillos” que enganchen en la calle Achamán Jardina. De este modo, se sitúa dos anillos: uno al norte de calle Paiva y el otro al sur, ambos viarios locales principales. El anillo situado al norte está formado por las calles Achinech, Aythami y Añoranza que une las dos anteriores. El anillo situado al sur está compuesto por la calle de los Huaracheros y el nuevo viario situado al norte y al este (incluido en suelo urbano no consolidado).

Estos anillos conforman en su interior agrupaciones de manzanas (denominadas macromanzanas en el presente Plan), y son los encargados de organizar los tráficos motorizados principales dentro de la trama urbana del AUH. Dentro de las “macromanzanas” se ubican los viarios locales secundarios de coexistencia, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivador de los tráficos de paso de velocidades altas, obligando al uso del viario secundario. Las alineaciones viarias se definen respetando en lo posible las existentes, aunque se plantean algunas rectificaciones a lo largo de la calle Achamán Jardina con el fin de mantener una sección continua del mismo y mejorar sus servicios. El resto de las actuaciones se describen y justifican en el apartado de gestión de esta AUH.

Se ha establecido para cada uno de los elementos viarios existentes de esta AUH las siguientes secciones viarias:

- a) Para viario urbano de nivel 2, la calle Achamán Jardina, , en el tramo comprendido entre las calles Aythami y la calle de los Huaracheros, se propone una sección tipo S.11, con una calzada de doble sentido y aceras laterales sin aparcamientos. Para evitar mayores afecciones se dispone una banda lateral en el lado este, entre las calles Aythami y Paiva. El tramo restante, local principal, se ordena con sección S.12.
- b) Para viarios locales principales, las calles Los Huaracheros, Aythami, Añoranza y Achinech, se propone una sección tipo S.12 con una calzada unidireccional, aceras en sus laterales y aparcamiento en línea cuando el ancho disponible lo permite.
- c) El viario local secundario, se ordena mediante una sección tipo S.16 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten altas velocidades mejorando la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

2.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal del AUH es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que establece el título correspondiente para cada uso principal.

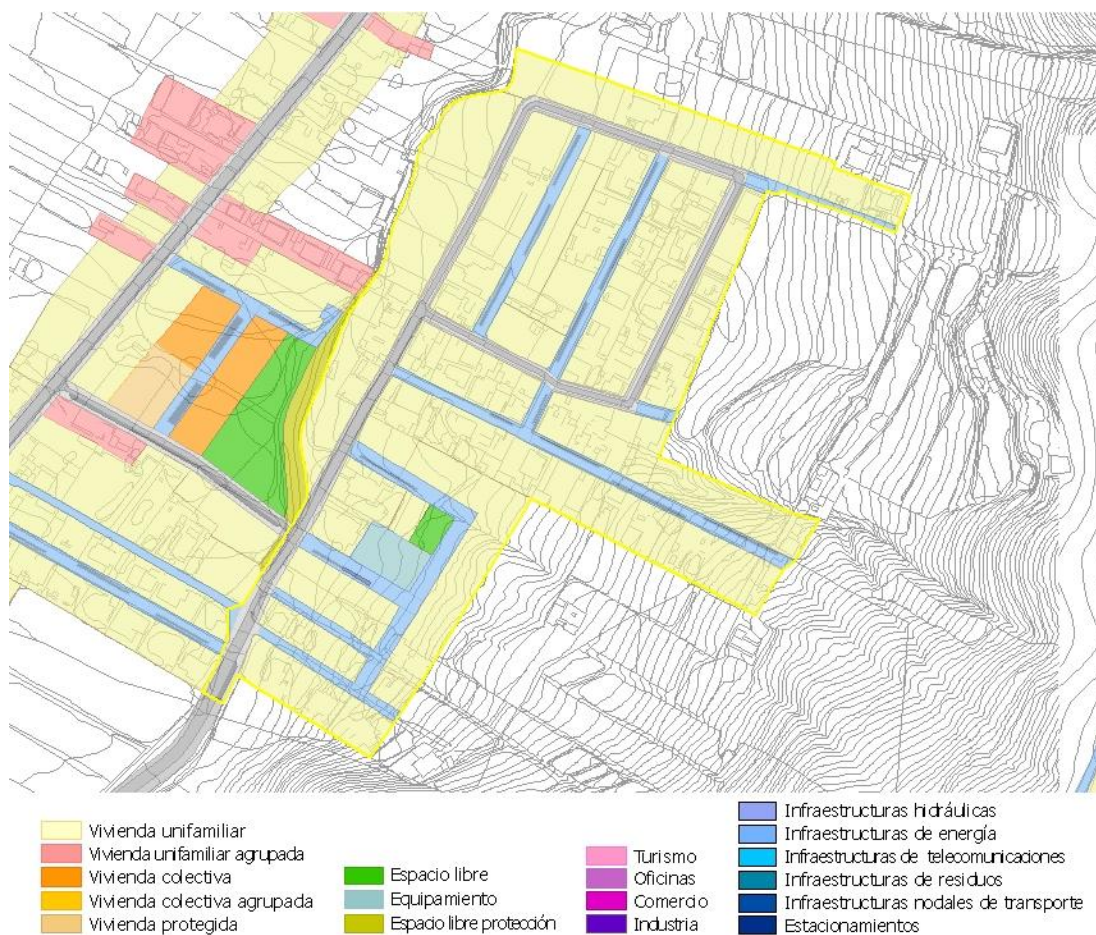


Figura 2.4: Ordenación pormenorizada



2.4.3. Condiciones de la edificación

La regulación de las condiciones edificatorias se establece en función de las características de cada una de las piezas y las condiciones edificatorias consolidadas. Así, al tratarse en su mayor extensión de suelo urbano consolidado, se han mantenido como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros del PGO-2004. Se ordena como sigue:

- a) En vivienda unifamiliar aislada, se regula la parcelación en base a la longitud mínima de lindero frontal y/o el círculo mínimo inscribible, con el objeto de que las futuras subdivisiones parcelarias sean acordes al entorno. Para la disposición se fija la separación mínima a linderos y el porcentaje máximo de ocupación. En las piezas de gran fondo ha sido necesario establecer un fondo edificable máximo. En líneas generales, se permite el pareado lateral, dado que el posible adosamiento en uno de los extremos de la edificación, no modificaría en modo alguno la imagen de edificaciones aisladas.
- b) En vivienda unifamiliar adosada, situadas en la calle Aythami, se ha establecido la longitud mínima de lindero frontal para regular las futuras divisiones parcelarias, de tal forma que sean acordes al entorno inmediato. Con respecto a la disposición de la edificación, se establece una separación a lindero lateral igual a 0 para obligar el adosamiento de la misma. El resto de los parámetros se han establecido en función de la ubicación de la pieza, pretendiendo mantener un tratamiento homogéneo y respetar el contacto entre edificaciones de otras piezas.

Se ha establecido una altura máxima de 2 plantas en las piezas lucrativas.

2.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística de las áreas existentes, requieren la delimitación de diferentes ámbitos de gestión asistemáticos.

- a) Se ha delimitado tres ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5, en el extremo sur para ejecutar tres nuevos tramos viarios perpendiculares a la calle Achamán Jardina que den acceso a la unidad de actuación “calle Achamán Jardina”. En el extremo norte, se ha delimitado un ámbito de gestión, perpendicularmente a la calle Achinech que da acceso a la unidad de actuación “calle Aythami”. Todos los ámbitos asistemáticos de modalidad A5, tienen la función de completar y mejorar el funcionamiento de la trama urbana existente.
- b) Ámbito de gestión asistemática de modalidad A6, al sur del AUH se sitúa la calle de los Huaracheros (transversal a la calle Achamán Jardina), de sección estrecha, sin salida, y sin posibilidades de giro. Para ampliar su sección, completar su urbanización y permitir la conexión con la gestión sistemática limítrofe, es necesario delimitar un ámbito. Al norte del AUH, se delimita otro ámbito de esta modalidad para dar continuidad a la calle Achinech, ampliar su sección y urbanizarlo.

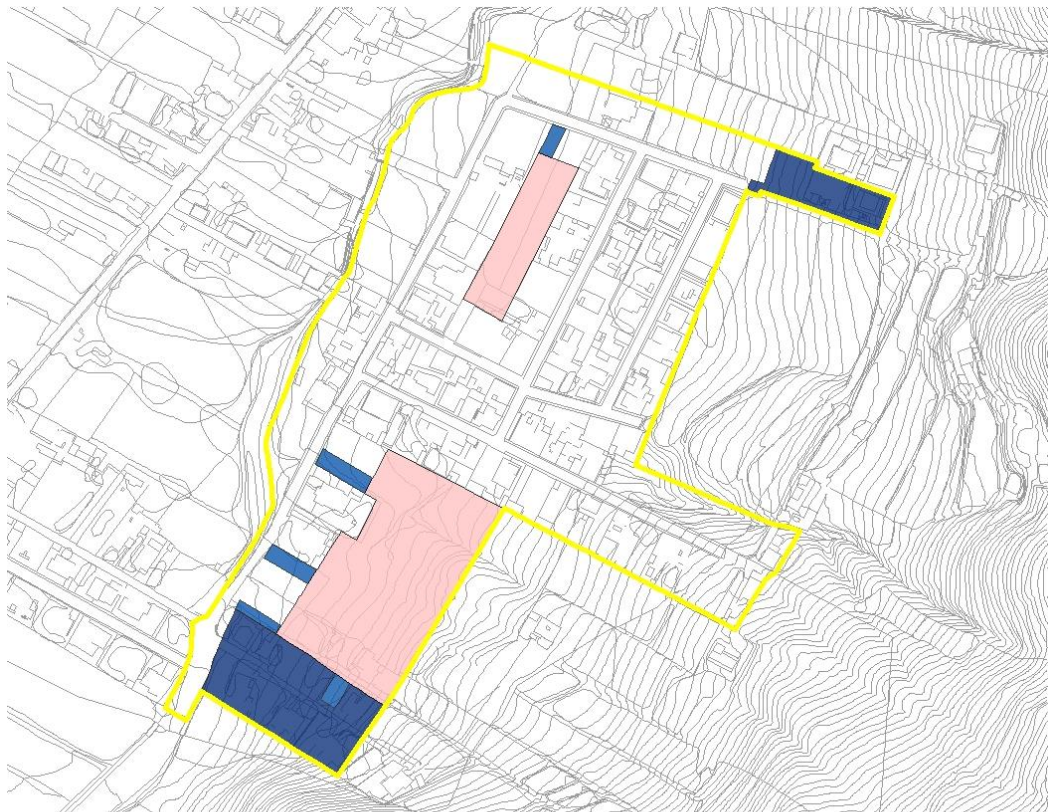


Figura 2.5: Ámbitos de gestión

2.5. Áreas nuevas

En esta AUH se delimitan dos ámbitos de gestión sistemática de modalidad S2. Uno de ellos se sitúa en el extremo este del AUH (al sur) con la finalidad de completar y dar salida a los viarios existentes. Al norte del AUH se sitúa el otro ámbito de gestión sistemática que abarca los suelos vacantes interiores y sin acceso situados entre la calle Aythami y la calle Achinech. De manera genérica se ha limitado la altura máxima permitida de todas las piezas resultantes de la ordenación en 2 plantas, del mismo modo que para el resto del núcleo de Las Mercedes. Estos ámbitos de gestión sistemática se describen y justifican a continuación.

2.5.1. Ámbito de gestión sistemática: Calle Achamán Jardina:

Este ámbito, con una superficie de 9.635,69 m²s, se localiza al sur del AUH, en la bolsa de suelo vacante situada al este de la calle Achamán-Jardina, lindando con suelo rústico de protección agraria. Dada la ausencia de urbanización, estos terrenos se clasifican como suelo urbano no consolidado a gestionar a través de una Unidad de Actuación.

La trama viaria del suelo urbano consolidado de esta AUH carece de continuidad, por lo que el objetivo principal de la ordenación del presente ámbito es resolver la problemática urbanística existente por medio de la asignación del suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite el desarrollo del mismo. De este modo, la ordenación del ámbito se basa en prolongar las calles Los Huaracheros y Trio Ucanca y crear nuevos viarios paralelos a ellas (y perpendiculares a la calle Achamán Jardina), que desemboquen en un nuevo viario transversal que a su vez, remate y organice la nueva trama urbana. De este modo, la nueva ordenación junto con la trama viaria existente, tiene un esquema funcional a modo de anillo.



Con respecto al uso global del ámbito, tanto las condiciones urbanísticas de estos terrenos como de su entorno, los hacen viables para destinarlos exclusivamente a vivienda unifamiliar aislada. En cuanto a la reserva de espacio libre, ésta se sitúa de manera centralizada en el ámbito, por medio de una pieza apoyada en el nuevo viario transversal.

El esquema viario establecido se basa en la continuidad de los dos viarios existentes ya mencionados, ampliando su sección lo máximo posible, y la creación de tres nuevos viarios de 10 metros de sección continua. Todos los viarios se establecen de un solo sentido de circulación y con tratamiento homogéneo en función de su jerarquía. De este modo, a los viarios que forman parte de la nueva estructura de anillo (viario local principal), se le asigna una sección viaria tipo S.12 correspondiente a una única calzada de tránsito rodado, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea allí donde la sección lo permita. A los viarios interiores de este nuevo anillo viario (viario local secundario), se le asigna una sección S.16, correspondiente con una calzada de coexistencia con aparcamientos allí donde la dimensión de la vía lo permita. Todas las alineaciones establecidas son principales, permitiendo el acceso a las piezas lucrativas resultantes y al espacio libre.

Las condiciones de ordenación de las tres piezas lucrativas residenciales se han establecido con la premisa principal de armonizar con su entorno. De este modo, todos los parámetros que regulan la parcelación y la edificación, se mantienen como en las piezas limítrofes del suelo urbano consolidado. En la pieza situada en el extremo oeste de la unidad de actuación, se ha delimitado tres mínimas áreas no ocupables (MANO) con la finalidad de permitir la continuidad de la trama viaria existente, si fuera necesario.

En la pieza de espacio libre situada de manera centralizada, solamente se establecen parámetros urbanísticos que regulen la posible edificación aislada de pequeña ocupación para el uso compatible al de espacio libre.



Figura 2.6: Ordenación del ámbito de gestión Calle Achamán - Jardina



2.5.2. Ámbito de gestión sistemática: Calle Aythami.

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

La problemática fundamental del ámbito radica en la ausencia de viario interior que permita el desarrollo edificatorio del mismo, así como dar continuación al viario existente perpendicular a la calle Aythami. Por tanto, la ordenación planteada para este ámbito de gestión tiene como objetivo resolver esta problemática asignando suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite su desarrollo.

El uso principal de este ámbito de gestión es el residencial unifamiliar, atendiendo a las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno. La ordenación se estructura en base a un viario local secundario en dirección norte-sur que es la prolongación de un tramo perpendicular a la calle Aythami y que llega hasta la calle Achinech. Se ha establecido un diseño urbano correspondiente a un viario de coexistencia, con un único sentido de circulación y aparcamientos de manera alternativa a ambos bordes del mismo (sección S.16). Todas las alineaciones se consideran principales.

Como resultado de esta ordenación, resulta una única pieza lucrativa residencial en la que las condiciones de ordenación establecidas, buscan la armonización con el entorno. Por tanto, los parámetros urbanísticos establecidos son los mismos que para las piezas de mismo uso principal situadas en el suelo urbano consolidado limítrofe, con la finalidad de completar de manera homogénea la manzana en la que se incluye.



Figura 2.8: Ordenación del ámbito de gestión Calle Aythami

3. AUH-0903: LAS CANTERAS

3.1. Delimitación y descripción general

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

Queda conformada por los siguientes límites:

- Al noroeste, el término municipal de Tegueste y el suelo rústico de protección agraria y paisajística.
- Al sureste, suelo rústico de protección agraria y el AUH-0907: Fuente Las Negras.
- Al noreste, suelo rústico de protección agraria y el AUH-0909: Laderas de Nava.
- Al suroeste, suelo rústico de protección agraria y el AUH-0901: El Pino.



Figura 3.1: Delimitación del AUH

La zona más consolidada por la edificación coincide con los terrenos que alcanzan mayor pendiente donde se localizan los viarios de los caminos Zapata, Cañada de Arriba y La Victoria. A medida que la topografía es más llana la edificación se sitúa más diseminada. Así, en la zona de planicie (“zona baja”) la estructura parcelaria es más amplia, y a medida que se gana en altura, el parcelario se ve comprometido con los límites de la edificación (“zona alta”). En la zona alta, predomina la combinación de zonas residenciales de baja densidad a borde de viario y las zonas de cultivos en las traseras edificadas.

Por norma general, la disposición viaria del lugar es lineal con manzanas alargadas que carecen de viarios transversales que formen un tejido útil.

El uso mayoritario del AUH es el residencial unifamiliar. Generalmente el tejido edificatorio está poco delimitado y mantiene una disposición lineal a lo largo del viario.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema del AUH se basa en la disposición y el estado actual de los viarios, careciendo de trama en todo el ámbito. Muchos de estos viarios surgen como servidumbres de paso que poco a poco se han ido consolidando como viarios públicos pero que no gozan de encintado de aceras, alumbrado e incluso, en algún caso, asfaltado. La disposición irregular de las edificaciones como consecuencia del crecimiento desordenado y espontáneo hace que se encuentren anchos variables y que se mezcle el tráfico peatonal con el rodado por carecer de continuidad en las aceras. Se detectan viviendas unifamiliares interiores accesibles únicamente desde serventías privadas por el camino Viejo Las Mercedes.

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

Además, el AUH carece de suficientes espacios libres y dotaciones, por lo que no cumplen con los requisitos mínimos exigidos legalmente. Esto a su vez se ve agravado por la carencia de suelo vacante de cierta dimensión que propicie la implantación de nuevas reservas de espacio libre.

El objetivo de la ordenación respecto al viario es propiciar desde el Plan unas operaciones de intervención y culminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad del mismo. Así, se pretende establecer secciones constantes en todos los tramos o, al menos, unas secciones mínimas que mejoren la funcionalidad, lo que deriva en algunas rectificaciones de alineaciones viarias.

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

El Plan propiciará medidas que permita la gestión para implantar y ejecutar nuevas piezas destinadas a espacio libre y resolver la carencia existente.

3.3. Ordenación estructural

3.3.1. Categorización de suelo

Esta Área Urbanística Homogénea se categoriza en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural. El PGO-2004 ya establecía esta categorización, si bien no exactamente con la misma delimitación tras haber examinado las edificaciones existentes.

3.3.2. Elementos estructurantes

El crecimiento urbano de la presente AUH ha sido en torno a los siguientes viarios estructurantes, la Carretera General a Punta Hidalgo (TF-13), viario territorial de nivel 1, que conecta La Laguna con el municipio de Tegueste y el camino de las Mercedes (TF-12), viario territorial de nivel 1, que une La Laguna con el término municipal de Santa Cruz, pasando por el Parque Rural de Anaga.

Los elementos estructurantes no viarios se sitúan en contacto con el suelo rústico. En el extremo suroeste el equipamiento militar, sistema general comunitario institucional, “Pabellones Militares Las Mercedes”. Al noreste se encuentra el sistema general comunitario deportivo “Terrero Insular de Lucha”, entre la Carretera de Las Mercedes y el camino Viejo.

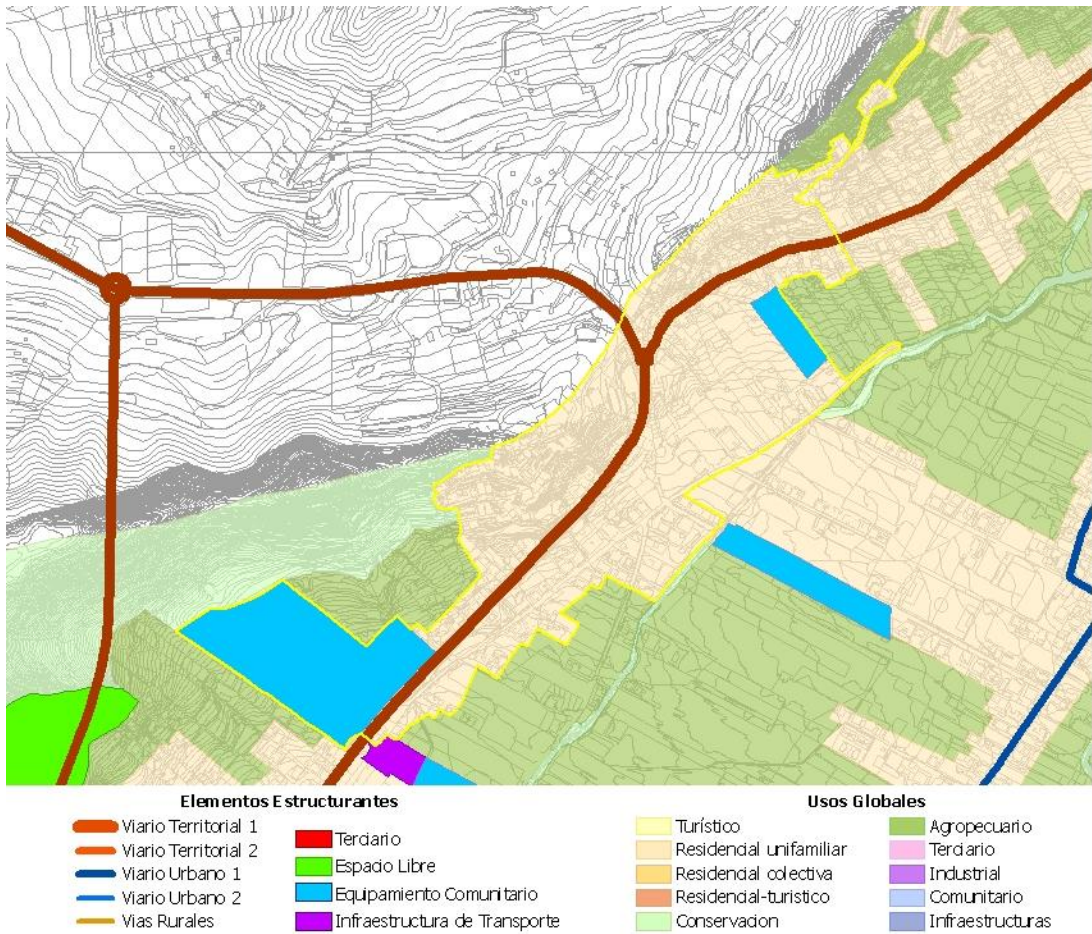


Figura 3.2: Elementos estructurantes

3.3. Ordenación de áreas existentes

3.4.1. Trama urbana

El tramo de la Carretera General a Punta Hidalgo dentro del AUH (viario territorial de nivel 1), tiene una sección variable y se ordena con una sección S.03, con una calzada de doble sentido de circulación, aparcamientos en un lateral y aceras en sus extremos. Se dispone además un carril bici en una de las aceras continuando con el trazado que discurre desde la Avenida República Argentina. En el trazado de las alineaciones, se ha intentado no crear afecciones en la edificación existente, pero existen puntos donde es inevitable.

El tramo viario de la carretera camino de las Mercedes (viario territorial de nivel 1), tiene una sección de viario insuficiente, dada su relevancia, por lo que es necesario modificar el trazado de sus alineaciones, evitando afectar a las edificaciones existentes, en la medida de lo posible. Por esta razón, el viario resultante no tiene una sección continua, ya que la edificación, en determinados casos, está al borde de Carretera. El diseño interior viario se realiza con sección S.03, con calzada de doble sentido, aparcamiento en línea y aceras laterales.

El resto de los viarios son viarios locales principales o secundarios. El tramo oeste del camino Viejo Las Mercedes y la calle Tarajal, conectan en forma de L con el viario territorial de nivel 1, Carretera General a Punta Hidalgo, y dan acceso a una pequeña trama de viarios locales secundarios, por lo que se establecen con la jerarquía de viarios locales principales. Estos viarios tienen una sección variable. El diseño interior se establece con una sección tipo S.12 con una calzada de un solo sentido de circulación y aceras a ambos lados.

La mayoría de los viarios locales secundarios se establecen de coexistencia o peatonales, y con secciones tipo S.16 o S.18, excepto el camino La Triciada al que se le asigna una sección tipo S.14, con una calzada de único sentido de circulación y aceras en contacto con las edificaciones. El diseño de los viarios de coexistencia garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

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

3.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En esta AUH el uso mayoritario es el residencial unifamiliar y se corresponde con la mayoría de piezas. Se delimitan 3 piezas de uso residencial unifamiliar agrupada que permiten la ocupación de parcelas que carecen de frente viario y se encuentran edificadas.

Se califican las dos piezas de los elementos estructurantes con uso dotacional (Terrero Insular de Lucha y los Pabellones Militares Las Mercedes).

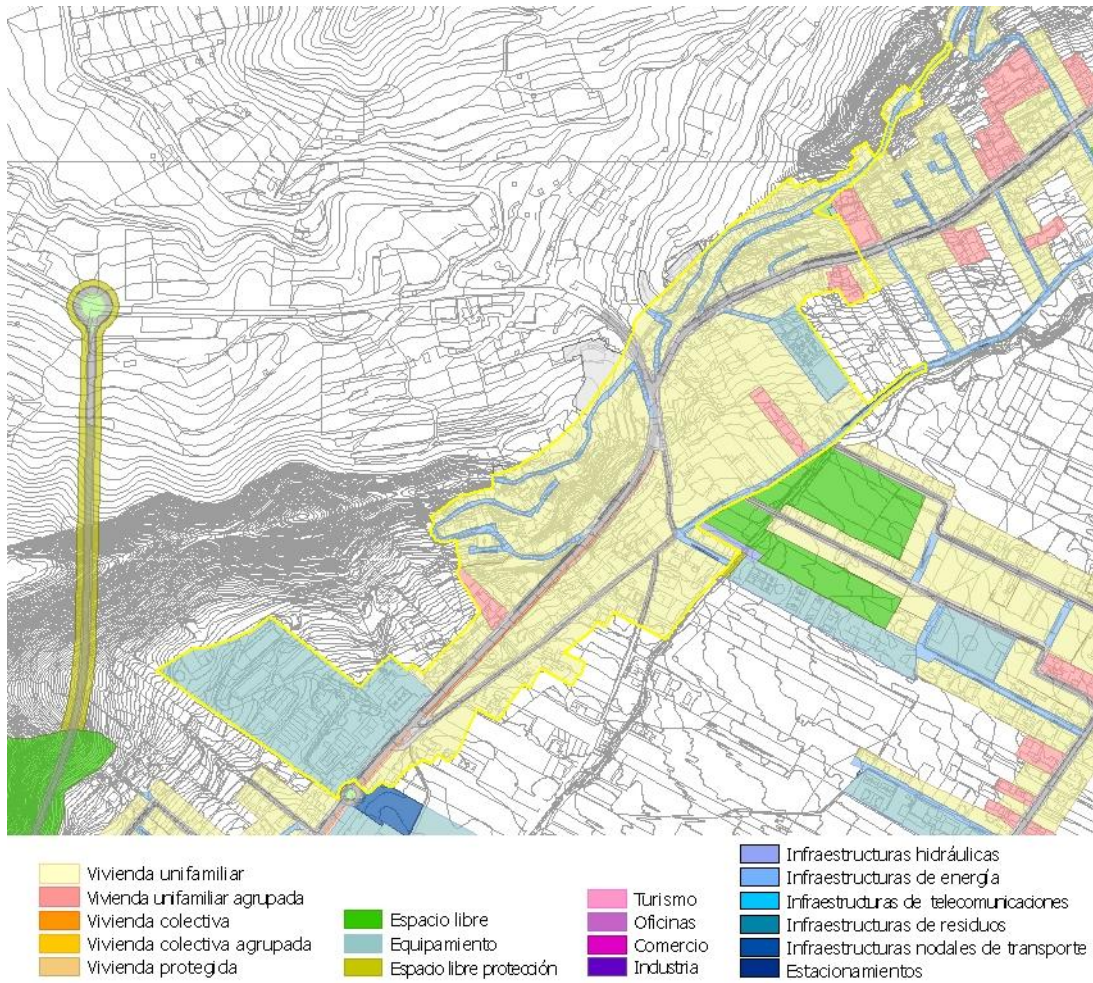


Figura 3.4: Ordenación pormenorizada

3.4.3. Condiciones de la edificación

Los parámetros de ordenación de las piezas se establecen respetando el criterio de crear cierta homogeneidad en el AUH por medio de la parcelación y la edificación. De este modo, se han establecido los parámetros según el uso principal de las piezas.

Así, para las piezas de uso principal el residencial unifamiliar, se establece de manera homogénea para toda el AUH, los mismos valores para los parámetros que regulan las futuras subdivisiones parcelarias.

El resto de los parámetros, disposición de la edificación, dependen de la ubicación de la pieza dentro del asentamiento. De esta forma, se ha tratado de manera homogénea las edificaciones resultantes en la “zona baja” del asentamiento con respecto a las piezas de la “zona alta”, mucho más consolidada. En la zona baja, se establece de tal forma que el resultado tipológico sea el de vivienda unifamiliar aislada, limitándose la ocupación de la misma en la parcela con un porcentaje apropiado para la tipología resultante. En la zona alta, se establece con la finalidad de obtener vivienda unifamiliar adosada, sin limitarse la ocupación máxima, con la finalidad de adaptarse a la realidad existente ya consolidada. De este modo, se pretende crear un frente de fachada continuo. En las piezas de gran profundidad parcelaria, se establece un fondo edificable máximo.



Las piezas con uso residencial unifamiliar agrupado se establecen con el fin de reconocer grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado un viario de uso comunitario a través del cual se accede a cada una de las parcelas. Así, en ellas se ha establecido la parcelación vinculante con el objetivo de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación del viario que se tiene de acceso a las viviendas. Se implanta el número máximo de unidades con el fin de reglar futuras subdivisiones.

En algunas piezas que cuentan con preexistencias edificatorias, situadas en el camino Las Mercedes, y donde las separaciones mínimas a lindero frontal por aplicación del Reglamento de Carreteras dejan inedificable la pieza residencial, y atendiendo al carácter de travesía urbana de esta vía, se establecen separaciones mínimas a lindero frontal como límite de la edificación, inferiores a las dictadas por el Reglamento de Carreteras. Se ha establecido una altura máxima de 2 plantas para la totalidad del AUH.

3.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para poder llevar a cabo las actuaciones de mejora que se plantean en esta AUH, ha sido necesario delimitar ámbitos de gestión asistemática. Son los que siguen:

- a) ámbito de gestión asistemática A2, para la ampliación o modificación del viario territorial, en la Carretera General a Punta Hidalgo (TF-13), con el objetivo de obtener y urbanizar el suelo destinado a ejecutar la nueva rotonda proyectada.
- b) ámbito de gestión asistemática A3, sobre los asentamientos de Las Canteras y Fuente las Negras, para la reserva de suelo destinada a espacios libres, dada la topografía del AUH y la escasez de espacios interiores que permitan la implantación de nuevas piezas de espacio libre de cierta envergadura. Por medio de este ámbito se certifica el cumplimiento de los estándares de las Directrices sobre espacios libres y se mantiene y dota a los viarios existentes de aceras y alumbrado público.

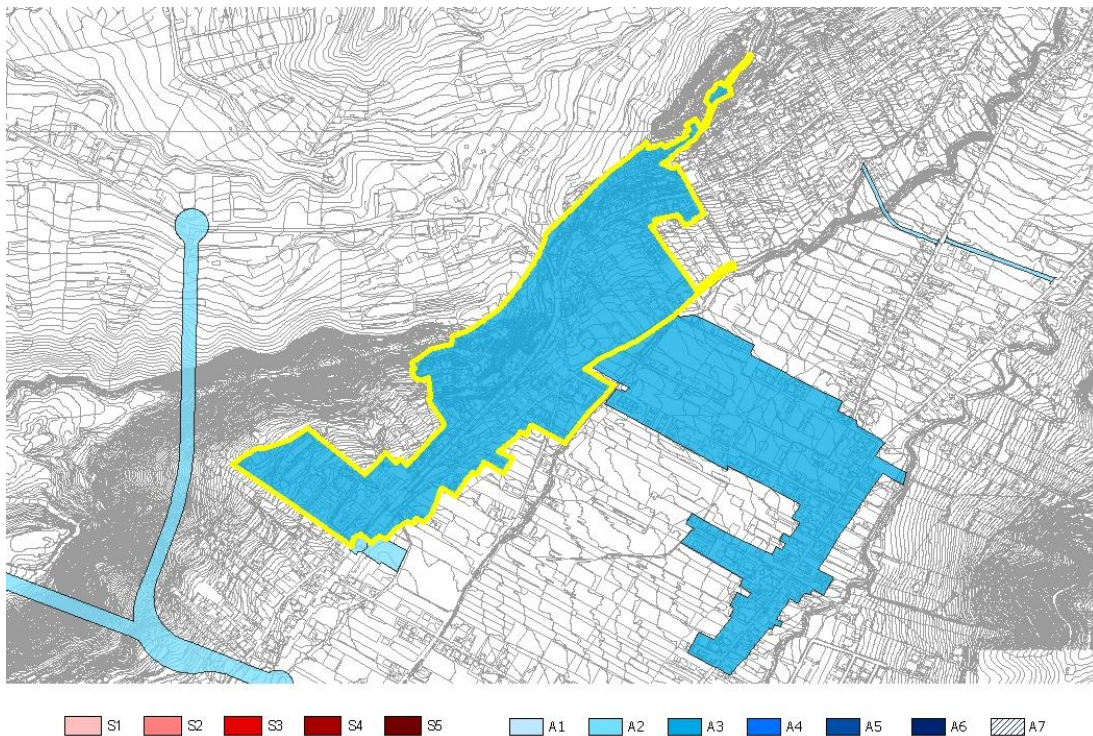


Figura 3.5: Ámbitos de Gestión.

4. AUH-0904: CAMINO LAS PERAS

4.1. Delimitación y descripción general

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

- a) Al noreste, limita con la AUH-0906: camino del Rayo, y suelo rustico de protección de infraestructuras.
- b) Al suroeste, su límite queda definido por el camino Félix Torres que marca el linde con el AUH-1014: La Rúa y el AUH-0816: El Cristo.
- c) Al sureste, linda con el AUH-0905: El Bronco y queda delimitada por el camino La Rúa que linda con el suelo rústico de protección agraria que la separa del AUH-0912: El Lomo.
- d) Al noroeste, limita con suelo rústico de protección agraria en toda su extensión, que la separa del AUH-0901: El Pino.



Figura 4.1: Delimitación del AUH

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

La estructura de esta AUH se basa principalmente en los viarios longitudinales que organizan la trama urbana y la ubicación de la edificación. Éstos son:

- a) La Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, que cruza el área transversalmente conectándose al norte con el camino de las Mercedes (TF-113).
- b) El Camino de las Mercedes (TF-113), vía urbana de nivel 1, cuyo origen parte del camino de las Peras (al suroeste del AUH) y conecta en su extremo noreste con la Vía de Ronda. Organiza y da acceso al área más consolidada por la edificación.
- c) El Camino La Rúa, vía urbana de nivel 2, que parte en su extremo sur de la conexión entre el viario urbano de nivel 1 camino Félix Torres y la Vía de Ronda y desemboca en su extremo norte con el extremo este del camino El Rayo.

4.4. Ordenación de áreas existentes

4.4.1. Trama urbana

La trama viaria de esta AUH, viene definida únicamente por el viario estructurante definido en el apartado anterior. Por tanto, este AUH se caracteriza por tener una estructura urbana lineal, es decir, franjas edificadas cuyo fondo se adapta, en la medida de lo posible, a la realidad parcelaria en torno a las vías estructurantes.

El diseño interior viario se hace en función a su jerarquía y al tráfico que soportan:

- a) La Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, se ordena mediante una sección S.02, con calzada de doble sentido de circulación, arcenes en ambos lados y franjas ajardinadas.
- b) El camino de las Mercedes, viario urbano de nivel 1, se ordena mediante una sección tipo S.08, con una calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en un lateral y un carril bici en el otro.
- c) El camino La Rúa, viario urbano de nivel 2, se ordena mediante una sección S.10, con una calzada de doble sentido de circulación, banda de aparcamiento en línea en uno de sus extremos y aceras a ambos lados.

Siguiendo el criterio general del presente PGO las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes con algunas rectificaciones que permitan la mejora de la trama viaria. En líneas generales, se establecen todas como principales, menos las que corresponden a la Carretera General Vía de Ronda, donde no se permite el acceso a las piezas colindantes.

4.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial, con predominio de vivienda unifamiliar (aislada y agrupada). En el suelo parcialmente vacante localizado al este, se establece una nueva pieza residencial destinada a albergar vivienda colectiva, en continuación con la ordenación del AUH limítrofe El Bronco.

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

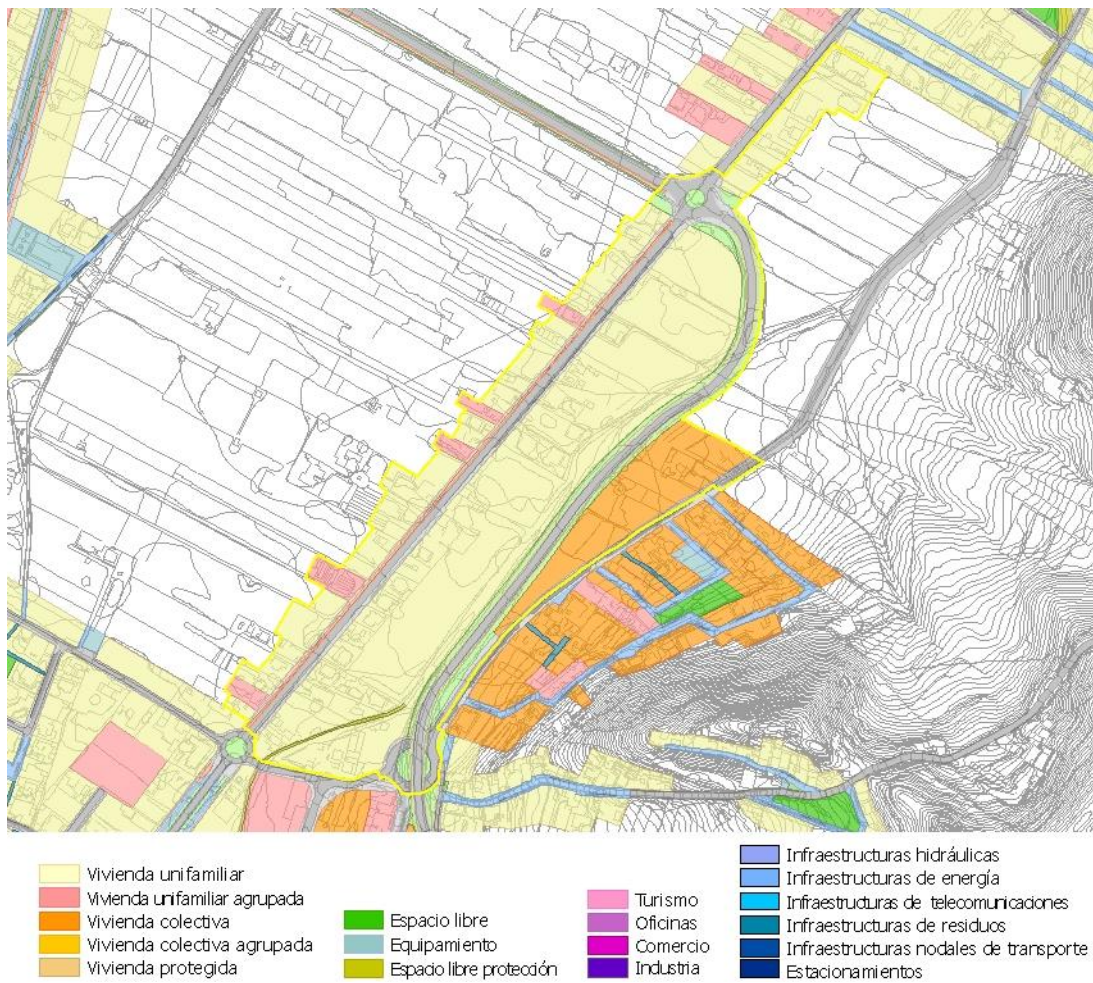


Figura 4.4: Ordenación pormenorizada

4.4.3. Condiciones de la edificación

Las piezas residenciales se han ordenado en base a las condiciones edificatorias consolidadas en el área. Dado que las piezas destinadas a vivienda unifamiliar, son las que mayor grado de consolidación presentan, al establecer los parámetros de ordenación, se respeta lo existente en la medida de lo posible. Se ordena como sigue:

- a) En vivienda unifamiliar aislada, se han la longitud de frente mínima, establecido para regular las futuras subdivisiones parcelarias, a fin de obtener una estructura parcelaria homogénea. Con respecto a la disposición de la edificación, ésta se regula mediante separaciones a linderos y una ocupación propia de la tipología edificatoria pretendida. Se permite el pareado lateral, con la finalidad de conseguir la imagen resultante de edificación aislada. En la pieza situada entre el camino de las Mercedes y la Carretera Vía de Ronda, por tratarse de una pieza de mayor dimensión, ha sido necesario regular fondo máximo edificable.
- b) Las piezas de vivienda unifamiliar agrupada, se han establecido con la finalidad de recoger la realidad existente. Se establece parcelación vinculante de tal forma que las viviendas que comparten usos comunes, sigan compartiéndolos. Con respecto a la disposición, ésta se regula por medio de la separación mínima a todos los linderos, un porcentaje máximo de ocupación y permitiéndose el pareado

lateral, de tal forma que las nuevas edificaciones sean similares a las existentes y tengan aspecto de edificaciones aisladas.

- c) La pieza situada entre la Vía de Ronda y el camino La Rúa, cuyo uso principal es el de vivienda colectiva en edificación abierta, se ordena de tal forma que la edificación resultante haga de tránsito entre la edificación colectiva contemplada en el AUH - El Bronco, y las piezas residenciales aisladas predominantes en la presente AUH. Así, se ha establecido unas condiciones de parcelación que permitan obtener parcelas de dimensión adecuada para acoger el uso propuesto. Con respecto a las condiciones de disposición de la edificación, ésta se regula mediante separaciones mínimas a todos los linderos y una ocupación máxima apropiada para el uso establecido. La separación mínima a lindero posterior se dispone de forma gráfica ya que está afectada por la línea máxima de edificación establecida por Ley 9/91, del 8 Mayo, de Carreteras de Canarias.

De manera genérica, se establece una altura máxima de 2 plantas.

4.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística que propone la ordenación de esta AUH, requieren la delimitación de ámbitos de gestión asistemática, así, a lo largo de la Vía de Ronda, se han delimitado dos ámbitos de gestión asistemática A2, para obtener y ejecutar la urbanización de los terrenos necesarios para la mejora de la sección viaria y las conexiones con los viarios estructurantes (nuevas conexiones con el camino Félix Torres y con camino de las Mercedes).

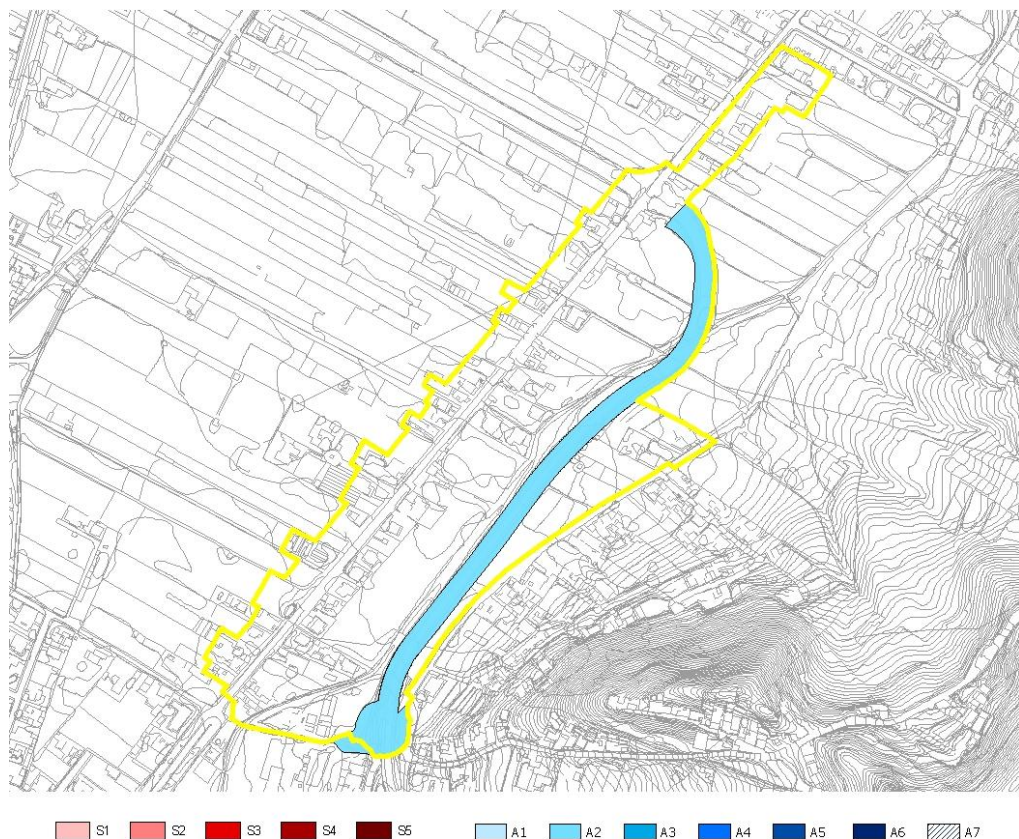


Figura 4.5: Ámbitos de gestión.

5. AUH-0905: EL BRONCO

5.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea El Bronco, situada en el núcleo de Las Mercedes, comprende el conjunto de edificaciones con suficiente grado de concentración que se disponen a lo largo del camino del Bronco y en el extremo este del camino de la Rúa, así como en las vías transversales a los mismos.

Los terrenos incluidos en el AUH limitan al noroeste con el suelo urbano consolidado de la vecina AUH-0904 camino Las Peras y con suelo categorizado como rústico de protección agraria, en el resto de su perímetro.

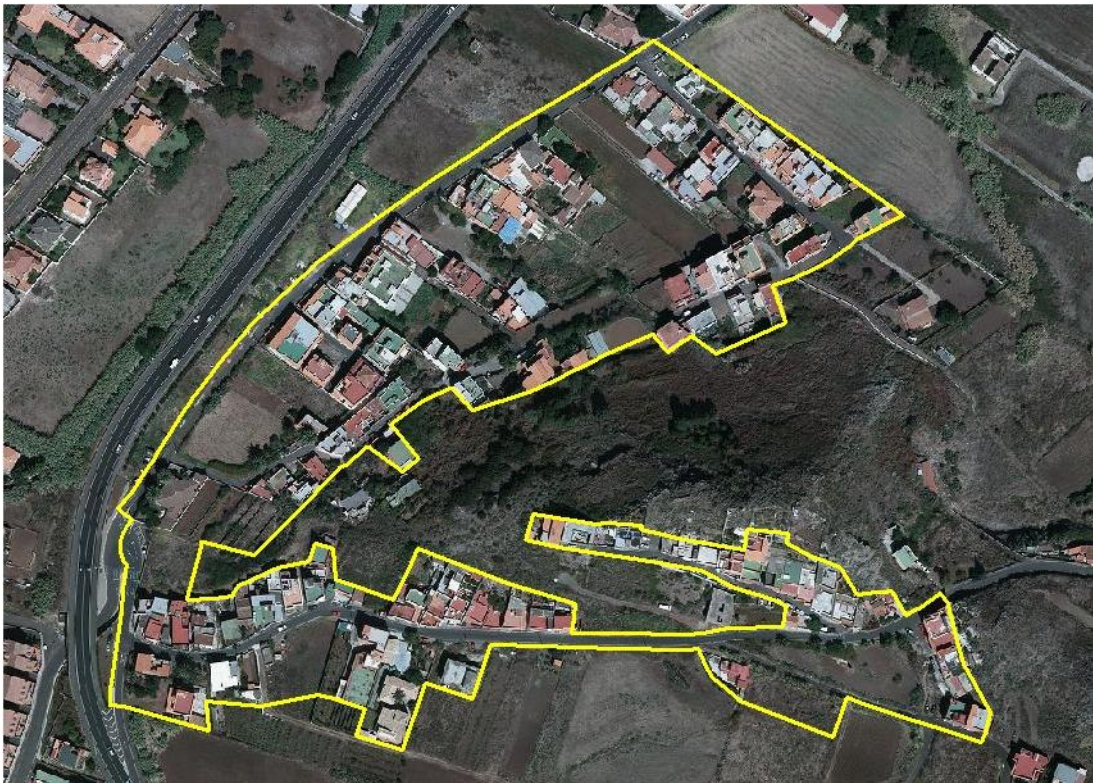


Figura 5.1: Delimitación del AUH

Esta AUH se puede dividir en dos zonas, en base a su carácter urbano y a su estructura. Así, podemos distinguir entre la “zona norte”, con un carácter más urbano, cuyo desarrollo urbanístico ha sido hacia el sureste del camino La Rúa, y la “zona sur”, con un carácter de asentamiento rural en suelo rústico, con un desarrollo lineal en torno al camino El Bronco. La trama urbana de esta AUH es deficiente; los viarios existentes son de origen rural, por lo que no existe continuidad de la trama urbana.

El uso predominante del AUH es el residencial unifamiliar, existiendo mayor grado de consolidación edificatoria al norte del camino El Bronco.

5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema que presenta esta AUH es la falta de continuidad de la trama viaria, con abundantes fondo de saco. Los viarios son en general de escasa sección, donde se mezclan circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido y posibilidad de aparcar en vías demasiado estrechas. Además, en algunos tramos la edificación se ha ubicado de manera desordenada, lo que da por resultado secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos, que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.

En el camino la Rúa hay agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores.

Con respecto a la consolidación de la edificación, la existencia de suelo vacante en el interior del AUH propicia diversos problemas de circulación viaria, entre otros. Asimismo, a lo largo del camino del Bronco y de la calle Ángel y Sofía se ha edificado a borde de ladera de pendiente pronunciada con el consecuente deterioro del paisaje. Esta AUH se destina principalmente al uso residencial, y existe un déficit de espacios libres y dotaciones, que propician problemas en su funcionalidad.

Por tanto, los objetivos fundamentales de ordenación de esta AUH van dirigidos a resolver la problemática existente. Para ello, se plantean operaciones de intervención y terminación del sistema viario a fin de garantizar una correcta funcionalidad. Asimismo el criterio general es ordenar las alineaciones de la edificación dotando al viario público existente de una sección mínima.

Respecto a la edificación, se pretende generar un aspecto homogéneo en el AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las piezas existentes, así como de los futuros espacios de crecimiento. Con respecto a las edificaciones situadas a borde de ladera, se procurará respetar las viviendas existentes siempre y cuando tengan un cierto nivel de consolidación. Por tanto, a diferencia con el PGO-2004, no se considerarán todas aquellas edificaciones que se encuentren aisladas o con escasa concentración situadas a borde de ladera y de pendiente pronunciada en cumplimiento del PIOT (artículo 3.8.3.1. del Título III de las Disposiciones Sectoriales) y de las DOG (Directriz 112.3.a y c).

5.3. Ordenación estructural

5.3.1. Categorización de suelo

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

Los terrenos situados al Sur del AUH, a lo largo del camino El Bronco, se categorizan como suelo rústico de asentamiento rural, reconociendo únicamente la realidad existente. La delimitación propuesta en esta zona responde a la aplicación de los criterios generales asumidos en este PGO respecto de los asentamientos rurales.

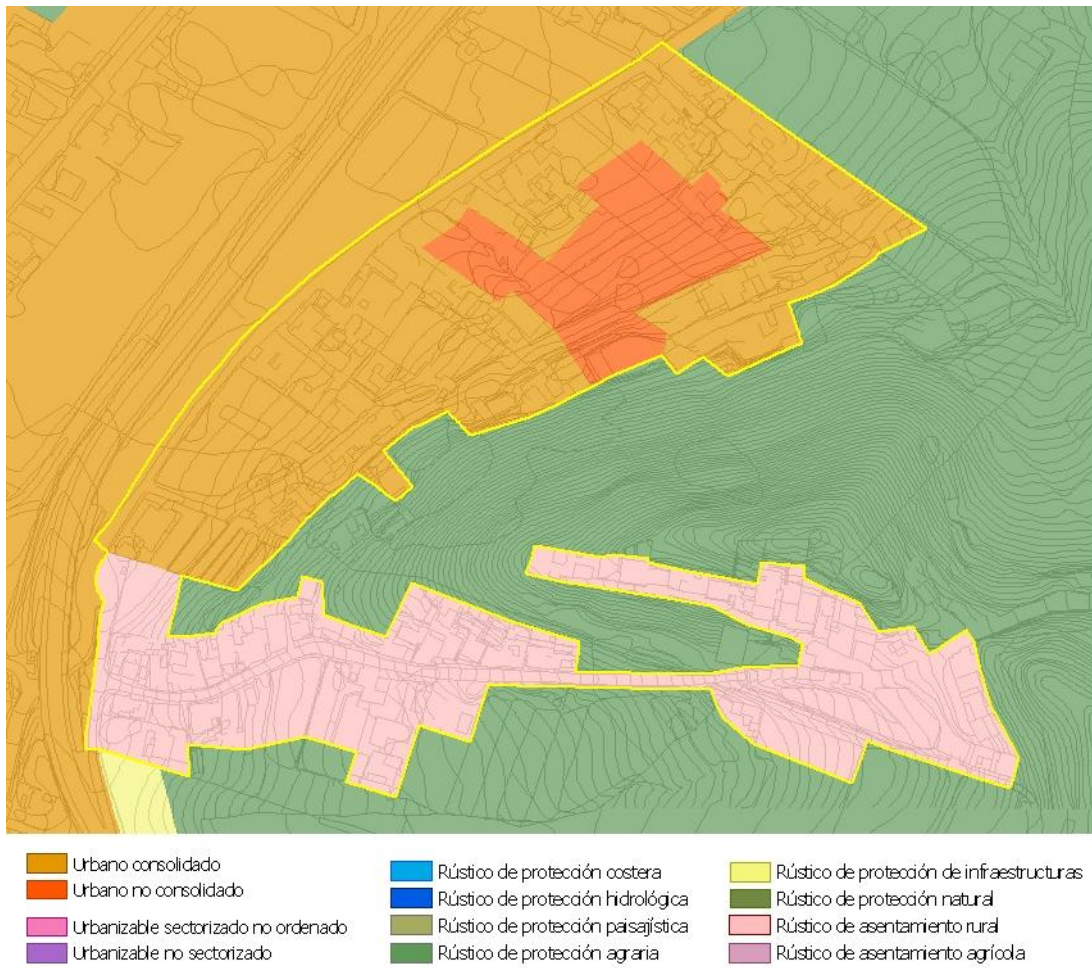


Figura 5.2: Categorización de suelo

5.3.2. Elementos estructurantes

Se definen los siguientes elementos estructurantes viarios:

- Definiendo el límite noroeste del AUH, se encuentran el viario estructurante de camino de la Rúa, definido como viario urbano de nivel 2.
- Al sur del AUH, atravesando el asentamiento rural de manera lineal se encuentra el camino El Bronco, viario rural.

Este AUH carece de elementos estructurantes de uso dotacional o de espacio libre.

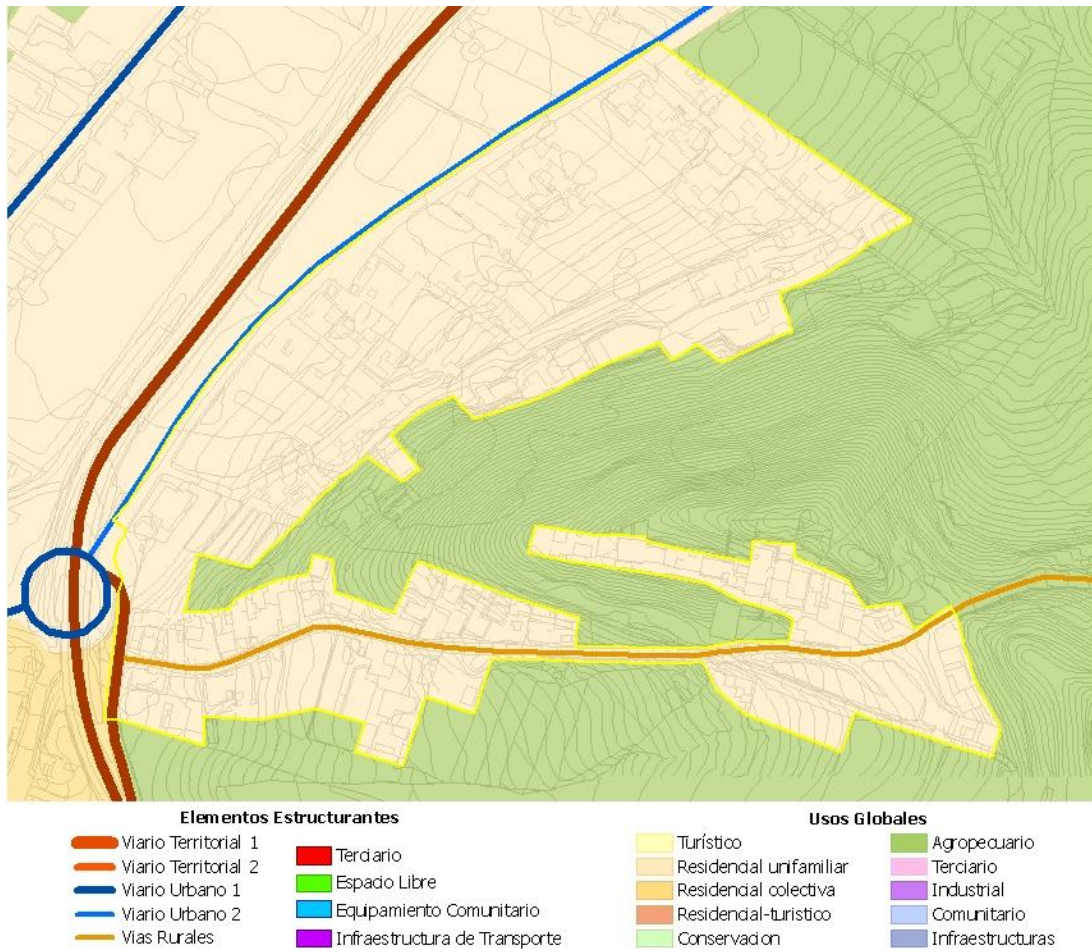


Figura 5.3: Elementos estructurantes

5.4. Ordenación de áreas existentes

5.4.1. Trama urbana

A fin de mejorar la trama urbana existente, se plantean diversas actuaciones de reurbanización, ampliación y/o regulación de las secciones viarias. Para ello, se han definido nuevas alineaciones intentando evitar en todo momento afectar a las edificaciones existentes, limitando la afección a los espacios libres delanteros de las mismas.

El camino El Bronco parte en su extremo oeste de la Vía de Ronda, en el mismo punto que el camino La Rúa. Se trata de un viario rural cuyo estado es aceptable, pero sin una sección adecuada para doble sentido de circulación rodada y tránsito peatonal con garantías de seguridad. Por este motivo, se plantean obras de mejora de los niveles de urbanización y la ampliación de la sección viaria, evitando afecciones importantes. El diseño interior de este viario es el siguiente:

- a) En el tramo entre márgenes edificados, sección S.18, de coexistencia una plataforma donde coexisten el tráfico motorizado y peatonal con un diseño que garantice la adopción de medidas necesarias que eviten altas velocidades mejorando la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

- b) En el tramo que discurre fuera de los márgenes edificados, hacia el AUH El Lomo, sección tipo S.04 dispondrá de una calzada de doble sentido de circulación y arcenes en sus laterales.

El camino de la Rúa, viario urbano de nivel 2, tiene un estado actual aceptable, pero no cuenta con aceras para el tránsito peatonal, por lo que se prevé su reurbanización con una sección tipo S.10, que conlleva una calzada con doble sentido de circulación, aceras a ambos lados y aparcamiento en línea en uno de sus bordes.

El resto de los viarios no cuentan con un diseño ni una sección apta para albergar el tráfico rodado ni el peatonal y que carecen de salida. Para ello ha sido necesario plantear su reurbanización ampliando su sección en la medida de lo posible. Tienen la función de dar acceso a las viviendas por lo que se les otorga una jerarquía de viario urbano local secundario. Se ordenan mediante la utilización de una sección tipo S.16 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficós de paso y las altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental.

Prácticamente todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH, se establecen como principales.

5.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

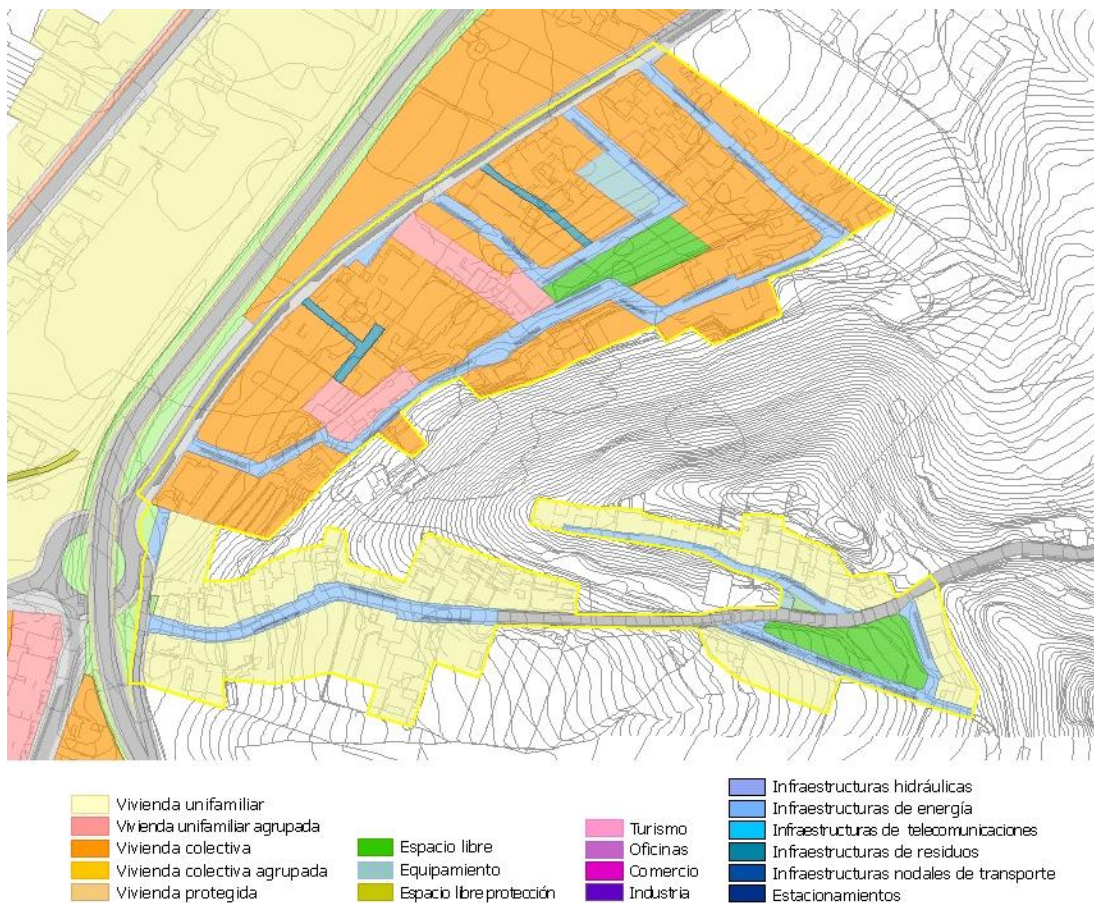


Figura 5.4: Ordenación pormenorizada

El uso principal es el residencial unifamiliar, al sur en el asentamiento rural, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas, y al norte residencial colectivo, siendo admisible el uso de vivienda unifamiliar.

En el asentamiento rural, se han calificado nuevas piezas de uso principal obligatorio dotacional público destinadas a espacios libres y dotaciones, situadas preferiblemente en parcelas vacantes, interiores y centralizadas con la finalidad de dar servicio a la totalidad del área. En cualquier caso, cuando esto no ha sido posible, se ha ampliado la delimitación del AUH hacia terrenos cuyo estado y topografía permitan la ubicación de las mismas. La dimensión de estas piezas se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

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.

5.4.3. Condiciones de la edificación

En la ordenación de las piezas se ha distinguido entre la “zona sur” (piezas dispuestas en torno al camino del Bronco) y la “zona norte” (piezas en torno al camino de la Rúa) ya que poseen características diferentes a la hora de ocupar el territorio, al tratarse de suelo rústico de asentamiento rural en el primer caso y de suelo urbano consolidado en el segundo caso.

La regulación de sus parámetros urbanísticos se ha realizado en función al uso principal al que se destinan.

- a) En las piezas de uso principal vivienda unifamiliar, incluidas en el asentamiento rural y en contacto íntegramente con el suelo rústico, se ha procurado la liberación del espacio interior de la parcela, manteniéndose la tipología edificatoria que ya contemplaba el PGO-2004 y por tanto, la existente, con la finalidad de mantener el carácter rural original de esta zona. Así, se ha estimado establecer de manera homogénea los parámetros que regulen las futuras subdivisiones parcelarias y mantener unos parámetros de disposición edificatoria propios de edificaciones aisladas.
- b) En las piezas de uso principal vivienda colectiva, incluidas en la “zona norte”, se pretende colmatar la piezas resultantes por medio de la edificación, estableciendo parámetros homogéneos con respecto a su entorno inmediato. Así, se ha establecido de manera reglada los parámetros reguladores de futuras divisiones parcelarias, y la disposición y ocupación de la edificación en la parcela, propios de la tipología establecida. Sin embargo, en las piezas de gran fondo ha sido necesario establecer nuevos límites de ocupación por medio del fondo máximo edificable. Por el contrario, en las piezas de poco fondo, no se establecen limitaciones de ocupación.
- c) En las piezas de uso principal vivienda unifamiliar agrupada, incluidas en la “zona sur”, se ha establecido la parcelación vinculante con la intención de que exista un mantenimiento de los elementos urbanos comunes existentes que dan servicio a las parcelas incluidas. El resto de los parámetros se establece de manera homogénea al uso de vivienda colectiva.

Con respecto a la reserva de suelo demanial del asentamiento rural, ésta se sitúa de manera centralizada y apoyada en el eje estructurante camino El Bronco, en cumplimiento con las DOG. Así, se ha reconocido dos piezas existentes (Iglesia y plaza) y se ha previsto una nueva reserva de espacio libre, cuyos parámetros reguladores corresponde a los usos compatibles. La pieza destinada a equipamiento comunitario (Iglesia) se regula con parcelación vinculante, y con edificabilidad máxima únicamente. Se establece una altura máxima de 2 plantas en todas las piezas residenciales.



5.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística planteadas por este PGO en las áreas existentes, requieren de la delimitación de unos ámbitos de gestión asistemática.

- a) Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, para las actuaciones de ampliación o modificación del viario, en la calle Los Claveles y en la calle Las Palmeras, para obtener y urbanizar el suelo necesario para ampliar la sección.
- b) Con respecto a la reserva de suelo destinada a espacios libres del asentamiento rural, se ha optado por delimitar un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 que incluya la totalidad del mismo. Por medio de este ámbito, se certifica el cumplimiento de los estándares de las Directrices sobre espacios libres y se mantiene y dota a los viarios existentes de los servicios básicos.
- c) Para conectar el nuevo suelo de desarrollo con la trama urbana existente, ha sido necesario delimitar tres ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5 destinados a obtener y ejecutar los nuevos viarios en suelo urbano consolidado. Dos de ellos se sitúan de manera perpendicular al camino La Rúa y el otro como continuación de la calle Las Palmeras.
- d) Para completar la urbanización de los viarios existentes que no cumplen con los servicios mínimos legalmente establecidos, se ha delimitado cuatro ámbitos de modalidad A6 correspondientes a los dos peatonales perpendiculares al camino La Rúa, al camino Mateo Galván Rojas y a su continuación, en el asentamiento rural.

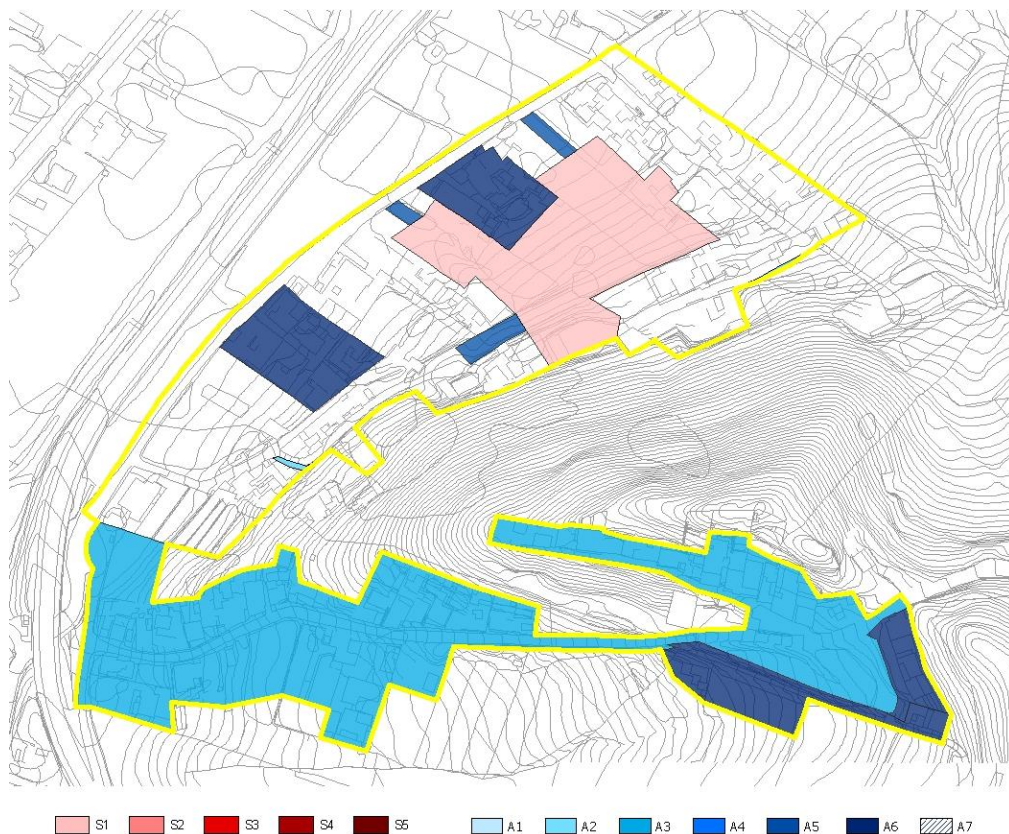


Figura 5.5: Ámbitos de gestión



5.5. Áreas nuevas

5.5.1. Ámbito de gestión sistemática en la calle los Claveles

Este ámbito se localiza al noreste del AUH en el suelo vacante comprendido entre el camino La Rúa, la calle Los Claveles, la calle Transversal La Rúa Primera Derecha y la calle Los Rosales, con una superficie de 7156,80 m²s. Dada la total ausencia de un sistema viario interior estos terrenos son categorizados por este PGO como suelo urbano no consolidado.

La carencia de un sistema viario interior imposibilita la ordenación y ocupación adecuada del suelo que garantice la funcionalidad de la trama urbana. El principal objetivo de ordenación será resolver esta situación a través del planteamiento de un sistema viario interior y la asignación del suficiente aprovechamiento lucrativo que garantice el desarrollo del suelo.

Se propone la conexión entre la calle Las Palmeras y la calle Los Claveles, así como un viario interior que ordene el suelo, de manera que las manzanas resultantes hagan posible la asignación de los aprovechamientos lucrativos necesarios. Por tanto, la ordenación del ámbito se estructura en base a los nuevos viarios propuestos, que se conectan a su vez con los viarios existentes como son el camino La Rúa, y las calles Los Claveles y Las Palmeras.

Se destinan las piezas residenciales a vivienda colectiva. Se plantea una gran pieza de espacio libre situada en la parte central de la propuesta y una de equipamiento comunitario.

La ordenación de las piezas residenciales se establece con la premisa fundamental de armonizar con el entorno. Por tanto, se ha establecido los mismos parámetros urbanísticos que para las del mismo uso ubicadas en el suelo urbano limítrofe. En las piezas de espacio libre situadas de manera centralizada, apenas se establecen parámetros urbanísticos, excepto aquellos destinados a regular los usos compatibles.



Figura 5.6: Ordenación del ámbito de gestión sistemático Calle los Claveles



6. AUH-0906: CAMINO EL RAYO

6.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de camino El Rayo se sitúa en el núcleo de Las Mercedes y queda delimitada de la siguiente manera:

- a) Al noreste por suelo rústico de protección agraria, el AUH-0907: Fuente Las Negras y parte del AUH-0901: El Pino.
- b) Al suroeste su límite está definido por el suelo rústico de protección agraria, el AUH-0904: camino Las Peras y parte del AUH-0901: El Pino.
- c) Al sureste linda con el AUH-0902: Achamán-Jardina y con el camino de Las Mercedes (TF-113).
- d) Al noroeste linda con con suelo rústico de protección agraria.



Figura 6.1: Delimitación del AUH

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

6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática de este AUH es que su trama viaria carece de niveles aptos de urbanización (tanto dimensionales como de servicio). Asimismo, no existen piezas demaniales destinadas a prestar servicios a la población del AUH, por lo que carece de espacios libres y de equipamientos comunitarios.



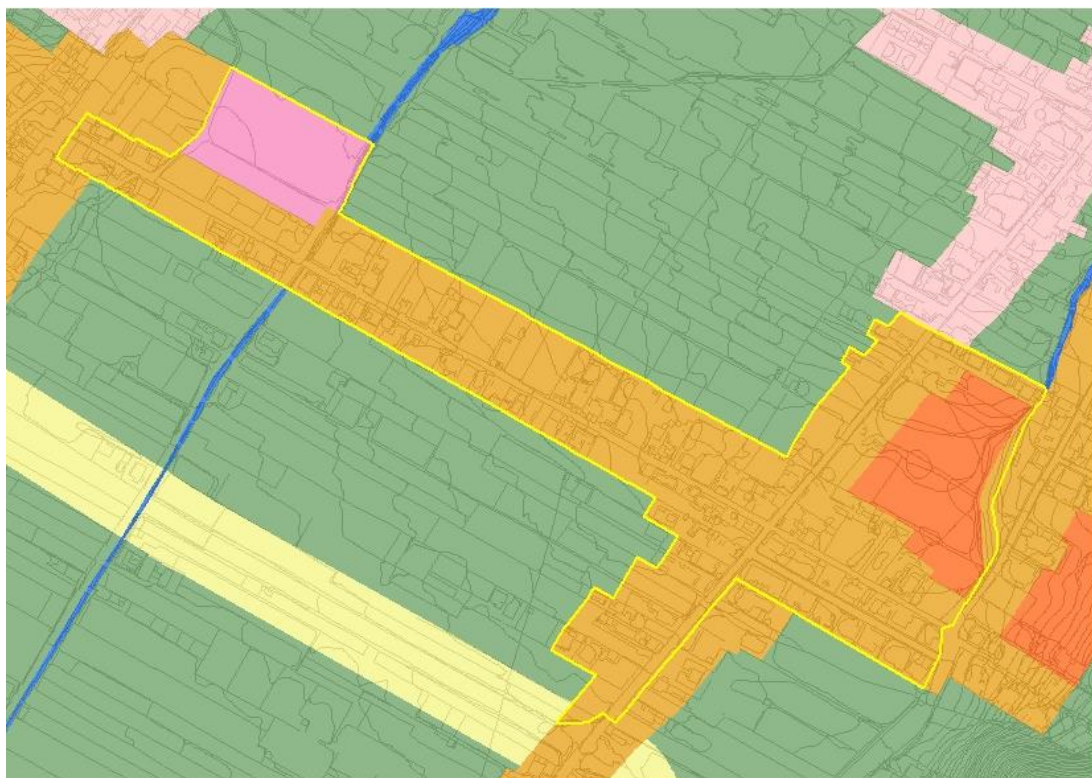
Por otro lado, existe dos áreas de suelo vacante localizadas en los extremos del AUH en la que no se incluyen elementos urbanizados, donde no se da continuidad de la trama urbana.

Por tanto, los objetivos fundamentales de ordenación que se plantean en esta AUH irán dirigidos a solventar la problemática urbanística detectada. Para ello, se plantean actuaciones de mejora de la trama viaria a fin de aumentar su sección y mejorar sus servicios. Asimismo se resolverá la ordenación de los suelos vacantes existentes desarrollando la urbanización del área y la implantación de piezas demaniales. Esta ordenación no sólo garantizará una funcionalidad de la unidad de actuación al contar con todos los servicios precisos, sino que además aportarán al AUH nuevos usos públicos resolviendo la carencia de espacios libres.

6.3. Ordenación estructural

6.3.1. Categorización de suelo

Esta AUH se categoriza casi en su totalidad como suelo urbano consolidado, salvo las dos áreas de suelo vacante localizadas en los extremos del AUH el que se sitúa al oeste, se categoriza como suelo urbanizable sectorizado no ordenado y el localizado al este, como suelo urbano no consolidado.



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

Figura 6.2: Categorización de suelo

6.3.2. Elementos estructurantes

El único elemento estructurante incluido en esta AUH, es el camino de las Mercedes (TF-113), viario urbano de nivel 1, que conecta al sur con la Vía de Ronda. Se trata de un eje organizador de la edificación y que da acceso al interior de La Vega de las Mercedes.

El camino El Rayo, viario local secundario, a pesar de ser el único viario que conecta transversalmente el AUH, no estructura trama urbana más allá de sus laterales, por lo que se desestima su uso como estructurante.

Se define un elemento estructurante no viario, localizado al oeste del AUH con el uso de equipamiento comunitario deportivo, donde se ejecutara un nuevo campo de fútbol, que se corresponde a un sistema general de equipamiento comunitario.

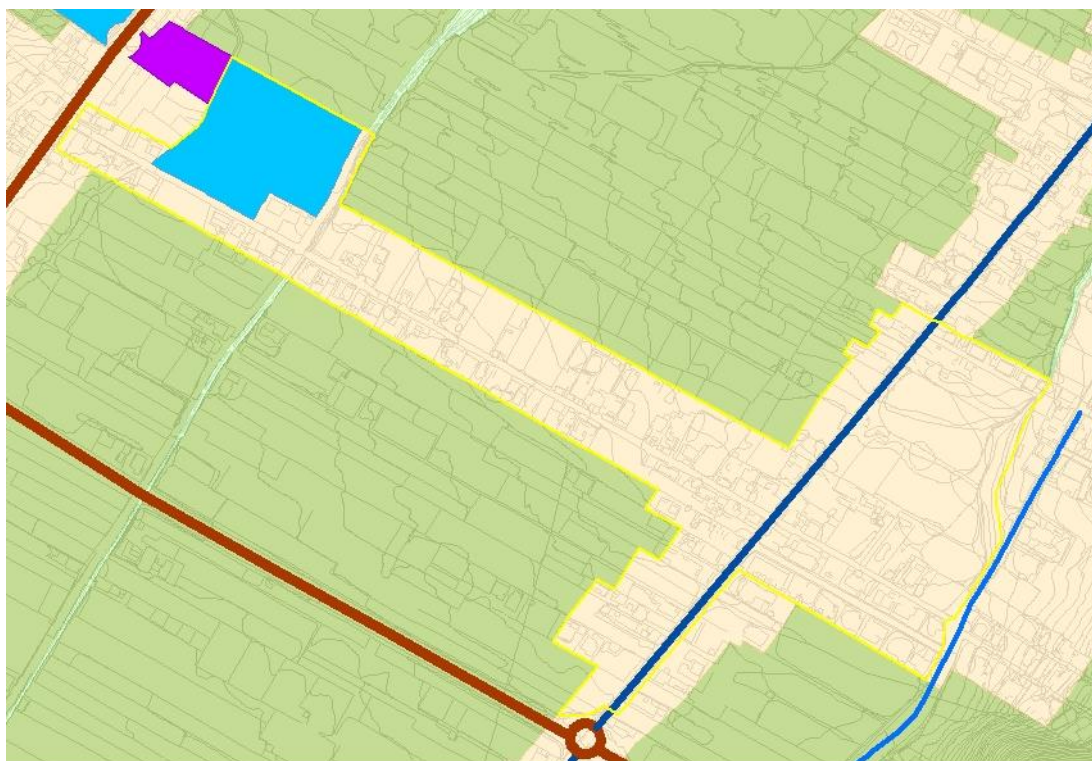


Figura 6.3: Elementos estructurantes

6.4. Ordenación de áreas existentes

6.4.1. Trama urbana

Esta AUH se caracteriza por tener una estructura urbana lineal y escasa, con franjas edificadas cuyo fondo se adapta en la medida de lo posible a la realidad parcelaria. La mayoría de los viarios que forman la trama son locales, a excepción del viario territorial de nivel 2, camino de las Mercedes.



El diseño interior viario se hace se hace en función de su jerarquía:

- El camino de las Mercedes (viario urbano de nivel 1), se ordena con una sección tipo S.08 con calzada de doble sentido, aceras a ambos lados y sin posibilidad de incluir aparcamientos dada la estrechez del viario.
- El camino La Triciada (viario local principal y local secundario en su extremo norte) de trazado perpendicular al camino El Rayo, se ordena mediante una sección tipo S.04 con calzada de doble sentido de circulación, aceras a ambos lados y aparcamientos donde la sección viaria lo permite.
- El viario local secundario, dado que no organizan la trama sino que simplemente dan acceso a las edificaciones allí existentes. Se ordenan mediante sección S.16 con una calzada con único sentido de circulación y aparcamientos cuando la sección viaria lo permita. El camino El Rayo dispone de mayor sección viaria, por lo que se establece una sección S.18 de coexistencia con una calzada con doble sentido de circulación y aparcamientos alternados a ambos extremos.

Siguiendo el criterio general del presente PGO las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes, con algunas rectificaciones, siendo todas ellas principales.

6.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

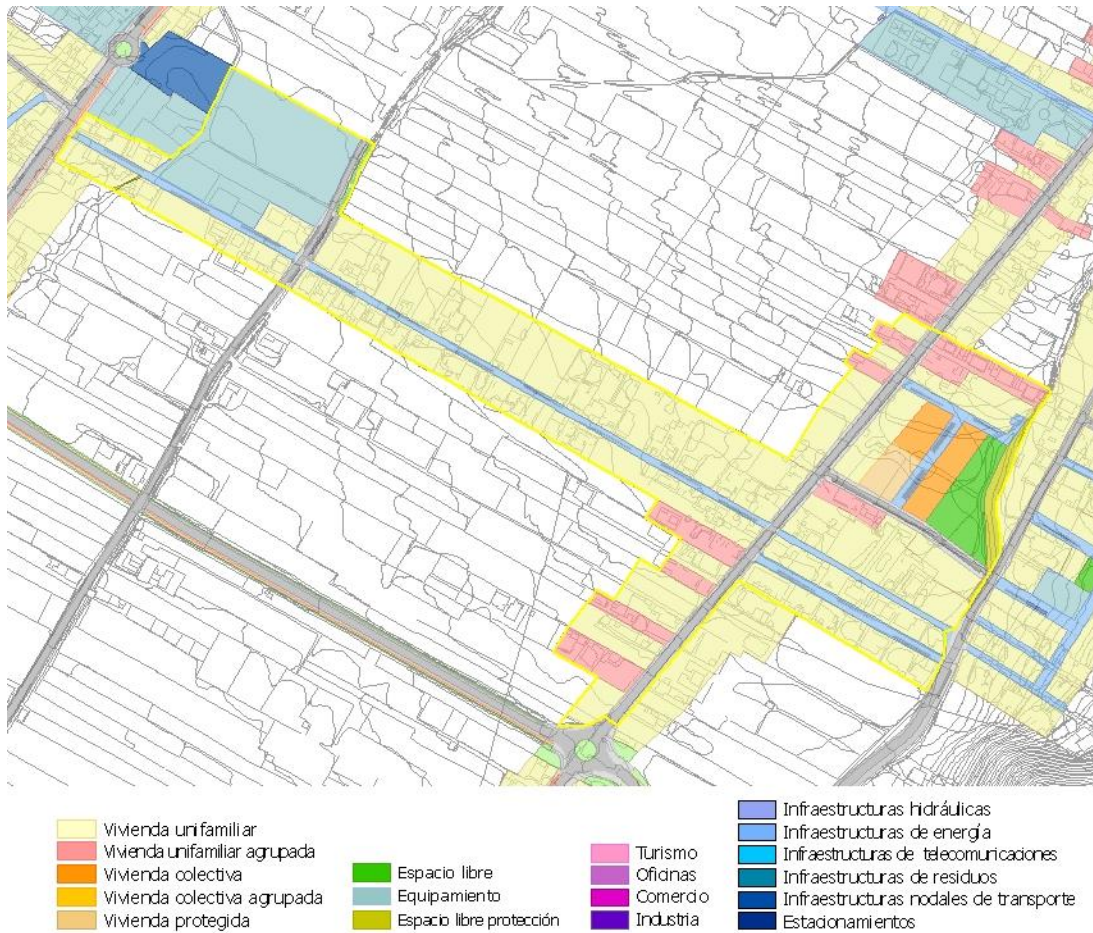


Figura 6.4: Ordenación pormenorizada

El uso principal del AUH es el residencial con predominio de viviendas unifamiliares aisladas, existiendo varias piezas de viviendas unifamiliares agrupadas en el camino de las Mercedes.

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.

6.4.3. Condiciones de la edificación

Los parámetros urbanísticos reguladores se han establecido en función del uso asignado, la estructura de la propiedad existente y de su ubicación. De este modo, en las piezas situadas en contacto con otras AUH, se establecen parámetros que homogenicen la edificación resultante con la de su entorno inmediato.

En las piezas de vivienda unifamiliar aislada, los parámetros reguladores de la parcelación se establecen de tal modo que se reconozca la realidad existente. Con respecto a la disposición de la edificación, al tratarse de edificaciones aisladas, se establecen separaciones mínimas a todos sus linderos, aunque se permite el pareado lateral ya que el resultado final seguirá siendo el de edificaciones aisladas. Con respecto a la ocupación de la edificación en planta, ésta se ha establecido en función de la profundidad de la pieza, estableciéndose además un fondo máximo edificable en aquellas piezas de gran profundidad.

En las piezas de vivienda unifamiliar agrupada, se establece la parcelación vinculante con la intención de que los propietarios incluidos en ellas compartan los accesos o servicios comunes de sus viviendas. De este modo se reconoce las edificaciones existentes que no tienen frente viario. Con respecto a la disposición de la edificación, se establece separaciones mínimas a todos sus linderos y una ocupación que reconozca la realidad existente y acorde con la estructura de la propiedad.

La altura máxima permitida en todas las piezas lucrativas es de 2 plantas.

6.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística planteadas en esta AUH a resolver mediante procedimientos de gestión asistemáticos, son aquellas que tienen que ver con el desarrollo del suelo urbano no consolidado. Se definen las siguientes:

- a) gestión asistemática de modalidad A5: Los nuevos tramos viarios que se disponen sobre el suelo urbano consolidado para conectar la unidad de actuación (suelo urbano no consolidado) con la trama urbana existente.

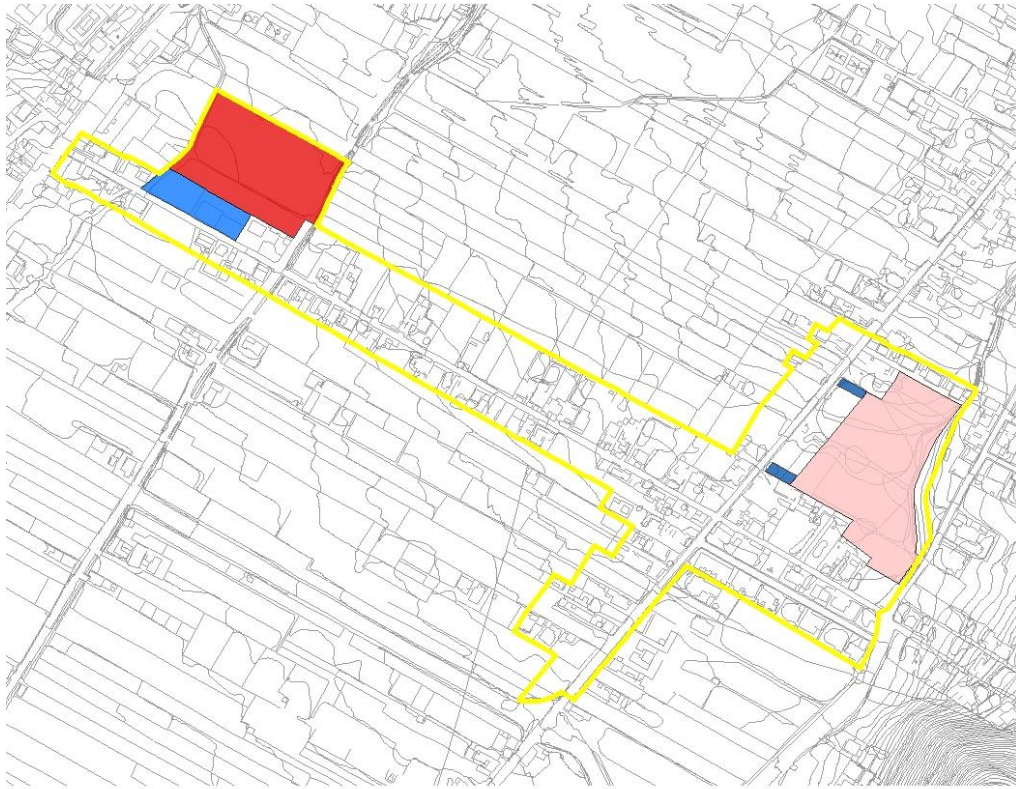


Figura 6.5: Ámbitos de gestión

6.5. Áreas nuevas

En el extremo este del AUH, se delimita un ámbito de gestión sistemática (S2) para la ordenación del suelo urbano no consolidado, y al oeste, en suelo urbanizable sectorizado no ordenado, se define un ámbito sistemático (S3) para el desarrollo de un sistema general de equipamiento comunitario, donde se ubicará un nuevo campo de fútbol.

6.5.1. Ámbito de gestión sistemática de Camino El Rayo

Este ámbito se localiza al este del AUH, en la bolsa de suelo vacante comprendida entre el camino de las Mercedes (TF-113), la calle Achamán-Jardina y el camino El Rayo, con una superficie de 14.065,06 m²s. Dada la ausencia de urbanización, estos terrenos se clasifican como suelo urbano no consolidado, a gestionar a través de una unidad de actuación. El PGO-2004 también categorizaba este suelo como suelo urbano no consolidado, aunque no con la misma delimitación.

El principal problema urbanístico es la ausencia de un viario interior que posibilite la ocupación urbana de estos terrenos y que de continuidad a la trama existente. Por tanto, el principal objetivo consistirá en resolver esta situación mediante un viario interior y la asignación de aprovechamiento lucrativo suficiente, que permita el desarrollo de este ámbito.



Se establece la ordenación en torno a tres nuevas vías. Dos de ellas parten del camino de las Mercedes, conectando con la calle Achamán-Jardina y la otra acabando en fondo de saco (dada la topografía del lugar y la existencia de edificaciones que impiden su continuidad). El tercer viario se plantea ortogonalmente a los viarios que parten del camino de las Mercedes.

El nuevo viario que conecta el camino de Las Mercedes con la calle Achamán Jardina se considera viario local principal y se le asigna una sección continua tipo S.12, calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamiento en línea. El resto de los viarios se consideran locales secundarios con sección S.16 en la que coexisten el tráfico peatonal y el rodado. Todas las alineaciones serán viarias y principales, dando acceso a las piezas resultantes.

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

Las condiciones de ordenación de las cinco piezas lucrativas residenciales se han establecido con la premisa de armonizar con su entorno y dependiendo del uso principal al que se destinan. En cualquier caso, la altura máxima permitida en las piezas lucrativas, es de 2 plantas del mismo modo que para el resto del AUH.

- a) En las dos piezas destinadas a uso principal de vivienda colectiva, y en la pieza destinada a vivienda en régimen de protección pública, se establecen no sólo los parámetros reguladores que permitan la armonización con el entorno, sino los propios de la tipología establecida. Por tanto, se considera necesario establecer unas separaciones mínimas a linderos, y una ocupación máxima, de tal forma que la edificación resultante quede en situación aislada. En la pieza situada en contacto directo con el espacio libre, se ha considerado necesario establecer una separación mínima entre edificios que permita el esponjamiento de la edificación, de tal modo que ésta no suponga una barrera hacia el espacio libre. En las piezas situadas frente a esta última, ocurre lo contrario, ya que lo que se pretende es dar fachada hacia el suelo urbano consolidado limítrofe, por lo que se permite el adosamiento entre ellas.
- b) Las dos piezas destinadas a uso principal unifamiliar aislada, se ordenan en base a su dimensión y situación. Así, la pieza situada en el extremo sur cuyo entorno inmediato es en base a parcelas de gran tamaño y profundidad, se ordena por medio de unos parámetros parcelarios que den como resultado parcelas de condiciones similares a las de su entorno, con una ocupación de la edificación apropiadas para la tipología prevista. Con respecto a la pieza situada al norte de la unidad de actuación, dado que se encuentra en contacto con una pieza de vivienda unifamiliar agrupada, se ha pretendido colmatar dicha pieza existente por medio de la nueva edificación resultante en la unidad de actuación. De este modo, se ha dispuesto el círculo mínimo inscribible como parámetro que regule las futuras parcelaciones, de tal forma que se pueda dar una segunda línea de edificaciones, permitiéndose el pareado posterior. El resto de los parámetros se establecen del mismo modo que en su entorno inmediato.

En la pieza de espacio libre público, situada en el extremo este de la unidad de actuación, se establecen únicamente aquellos parámetros que regulen los usos compatibles.



Figura 6.6: Ordenación del ámbito de gestión Camino El Rayo



7. AUH-0907: FUENTE LAS NEGRAS

7.1. Delimitación y descripción general

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

- a) Al noreste limita con el AUH-0908: Cruz de los Álamos y con suelo rústico de protección agraria.
- b) Al suroeste, limita con suelo rústico de protección agraria y con el AUH-0906: camino El Rayo, donde se produce el cambio de categorización de suelo rústico de asentamiento rural a suelo urbano consolidado.
- c) Al sureste linda con suelo rústico de protección agraria.
- d) Al noroeste limita con el AUH-0903: Las Canteras y con suelo rústico de protección agraria.



Figura 7.1: Delimitación del AUH

Esta AUH tiene una delimitación en forma de L, cuya edificación se dispone de forma lineal y colmatando los bordes del camino de las Mercedes (TF-113), para posteriormente ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios transversales de origen rural, sobre los que se apoya el resto de la edificación de manera más dispersa.

En su interior se encuentran tres equipamientos de uso público (docente y deportivo): el Colegio Decroly, el C.E.I.P. Las Mercedes y el Campo Municipal de fútbol El Rayo. Todos ellos accesibles a través de viarios sin salida y perpendiculares al camino de Las Mercedes.



7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El origen rural de los terrenos ocupados y el crecimiento espontáneo de la edificación en la presente AUH, ha originado un problema de escasez de superficie destinada a uso público y espacios libres, así como áreas de suelo vacante interiores o agrupaciones de viviendas interiores, accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión que carecen de servicios urbanísticos.

Se detectan también deficiencias en los niveles de urbanización (dimensionales y de servicio) tanto en viarios estructurantes como en locales, además de falta de continuidad de la trama con viarios acabados en fondo de saco.

Por tanto, el objetivo fundamental de ordenación que se plantea en esta AUH será resolver la problemática detectada mediante la ordenación del suelo vacante existente, completando la urbanización del área y reservando suelo para uso público, tanto en el interior del ámbito de ordenación como en el resto del AUH.

Asimismo se establecerá parámetros de ordenación de la edificación, con la finalidad de homogeneizar las distintas zonas del asentamiento rural y se dotará al viario existente de las mínimas condiciones exigidas para la urbanización con el fin de mejorar los servicios y garantizar la funcionalidad del área.

Con respecto a los equipamientos existentes, el Campo de fútbol El Rayo presenta muy mal estado de conservación, por lo que este PGO ha previsto la reserva de suelo para dotaciones públicas para lo que lo ha incluido en un ámbito de gestión sistemático. Por tanto, este equipamiento no se considerará existente en la ordenación del AUH.

7.3. Ordenación estructural

7.3.1. Categorización de suelo

La totalidad del suelo de esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, como se justifica en los criterios generales de la Memoria de ordenación estructural en el capítulo sobre asentamientos rurales.

7.3.2. Elementos estructurantes

El único elemento estructurante viario de esta AUH es el camino de Las Mercedes (TF-113), viario urbano de nivel 1, que proviene de la vecina AUH-Camino El Rayo (donde conecta con la Vía de Ronda) y continúa hacia la vecina AUH-Cruz de Los Álamos. Además de su función de conexión, a escala de la AUH, tiene la función de eje organizador de la edificación existente.

El Colegio Comarcal Las Mercedes, ubicado al noroeste del AUH dando frente a la calle Vistalmón, se define como elemento estructurante (sistema general comunitario educativo).

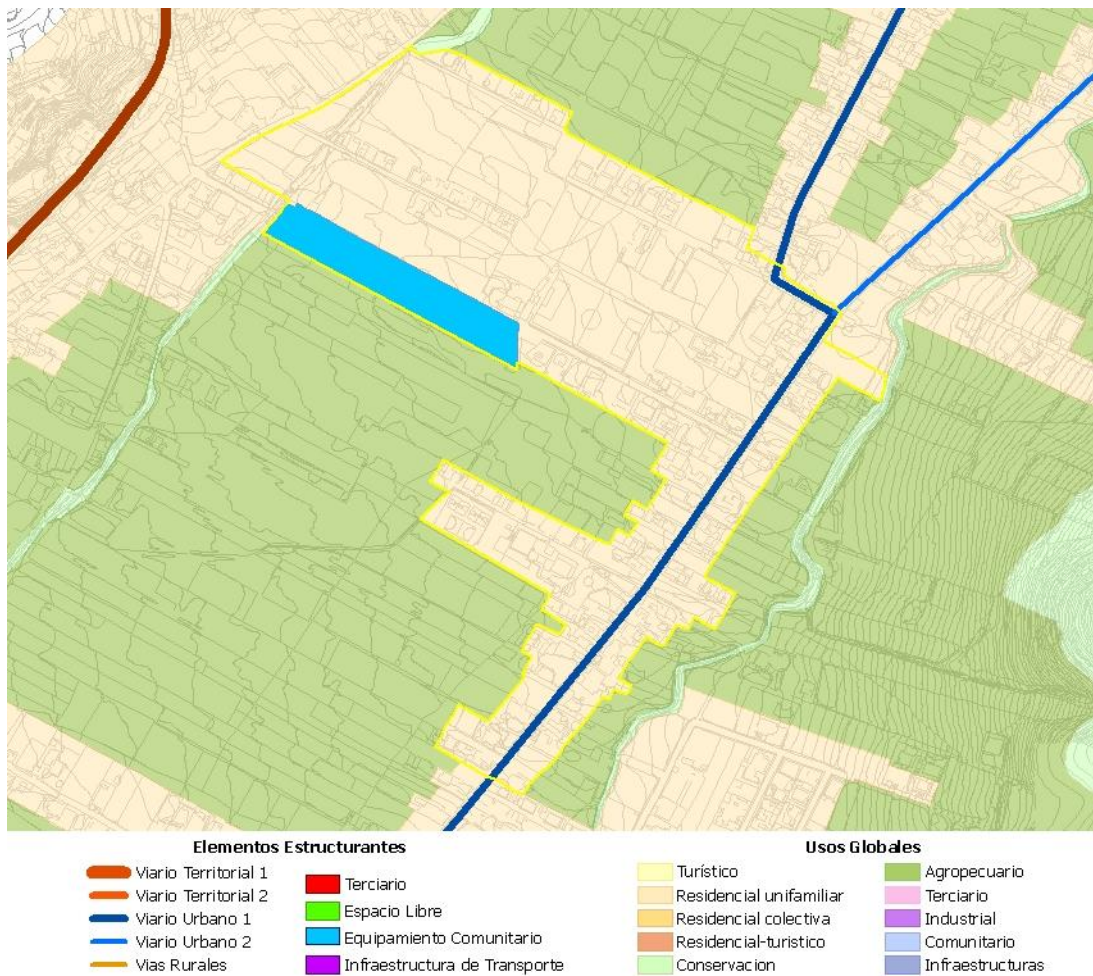


Figura 7.2: Elementos estructurantes

7.4. Ordenación de áreas existentes

7.4.1. Trama urbana

El asentamiento rural de Fuente las Negras se desarrolla en torno al camino de las Mercedes (TF-113) del cual parte el camino Los Álamos, viario local principal, que junto con la futura prolongación de la calle Trasera El Campo serán los encargados de articular la trama del AUH. Además existen dos viarios que acaban en fondo de saco, la calle Vistalmón y el callejón Déniz, estos viarios son los que dan accesibilidad a los equipamientos del AUH. El diseño interior viario se ha establecido en base a la jerarquía viaria:

- Para el camino de las Mercedes, viario urbano de nivel 1, se ha previsto una sección S.08 con una calzada de doble sentido, acera a ambos bordes y sin aparcamientos.
- El camino Los Álamos y la calle Trasera El Campo, viarios locales principales, se ordenan mediante una sección tipo S.12 con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea cuando el ancho de la calle lo permite y aceras en sus laterales.
- El resto de los viarios se consideran locales secundarios se ordenan mediante una sección S.16 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias para minimizar la velocidad del tráfico motorizado y mejorar la calidad ambiental.

Siguiendo el criterio general del presente PGO, las alineaciones se definen respetando en lo posible las existentes con algunas rectificaciones de la trama urbana. La mayoría de ellas se consideran principales permitiendo el acceso a las piezas que delimitan, excepto aquellas que coinciden con un ámbito de gestión sistemático.

7.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso predominante es el residencial con uso global de vivienda unifamiliar, aunque existen también dos piezas de equipamiento público, de uso dotacional (el Colegio Decroly y el C.E.I.P. Las Mercedes). Asimismo, se proponen diferentes piezas con uso de espacio libre localizado estratégicamente para dar servicio a la población del área.

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

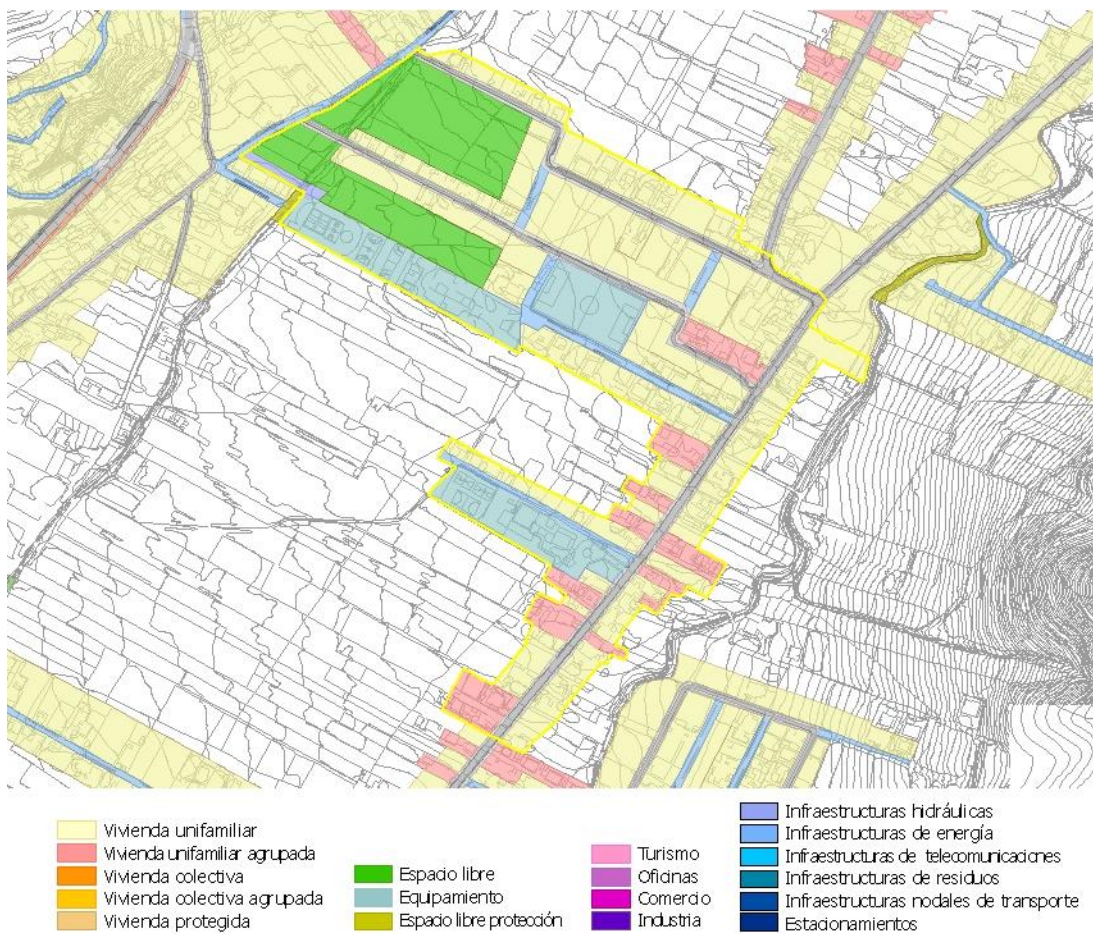


Figura 7.3: Ordenación pormenorizada

7.4.3. Condiciones de la edificación

La fijación de los valores sustantivos de los parámetros urbanísticos para cada una de las piezas existentes, se establece a partir de las condiciones edificatorias consolidadas en el área. En líneas generales para todas las piezas destinadas al uso de viviendas unifamiliar independiente (aisladas o adosadas), se ha establecido una altura máxima de 2 plantas y unos parámetros parcelarios homogéneos, en base a la estructura parcelaria existente.

El resto de los parámetros son en función del uso, estos son:

- a) En las piezas destinadas a viviendas unifamiliares aisladas, se ha establecido aquellos parámetros propios de la tipología edificatoria pretendida. De este modo, se regula la disposición de la edificación por medio de separaciones a todos los linderos, y la ocupación máxima. Asimismo, se permite el pareado lateral dado que el resultado final será el de una edificación aislada.
- b) En las piezas destinadas a viviendas unifamiliares adosadas, se ha establecido aquellos parámetros propios de la tipología edificatoria pretendida, por lo que se obliga al adosamiento lateral.

Se ha delimitado varias piezas con uso de vivienda unifamiliar agrupada para legitimar grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. Éstas disponen de serventías de acceso desde el camino de Las Mercedes a las parcelas interiores y se establece parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes. El resto de los parámetros son similares a los de su entorno inmediato y se establecen con la finalidad de recoger la realidad existente.

Las piezas destinadas a uso equipamiento se han regulado con parámetros urbanísticos que no permitan la segregación parcelaria y que otorguen una edificabilidad óptima para el uso público al que se destina.

7.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Se definen las siguientes actuaciones urbanísticas que se llevaran a cabo mediante procedimientos asistemáticos:

- a) **Ámbito de gestión asistemática de modalidad A3**, para la reserva de suelo destinada a espacios libres, dada la topografía de la vecina AUH 0903-Las Canteras y su carencia de espacios vacantes interiores que permitan la implantación de nuevas piezas de espacio libre, se ha optado por establecer piezas de espacio libre en el interior de la presente AUH y que de servicio a ambas. Esto se justifica ya que dichos asentamientos se encuentran unidos por el camino Viejo de las Mercedes y porque la orografía de Fuente las Negras es más idónea para la ubicación de un gran espacio libre de carácter estructurante para el núcleo. Para ello, se ha delimitado un ámbito de gestión asistemática A3 que incluya la totalidad de las AUH Las Canteras y Fuente Las Negras. De este modo, las nuevas piezas de espacio libre se han unificado junto al C.E.I.P. Las Mercedes y en otra pieza adyacente, ambas lindando con el camino Viejo Las Mercedes. Por medio de este ámbito se certifica el cumplimiento de los estándares de las Directrices sobre espacios libres y se mantiene y dota a los viarios existentes de aceras y alumbrado público.
- b) **Ámbito de gestión asistemática de modalidad A5**, para la conexión del nuevo ámbito de gestión sistemática con el camino de Las Mercedes.
- c) **Ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6**, para la mejora de la urbanización de los viarios existentes, callejón Déniz y calle Trasera El Campo, que no cumplen con las condiciones mínimas establecidas para considerarlo como suelo rústico de asentamiento rural, se ha delimitado tres ámbitos:
 - c.1 En la calle Trasera El Campo: este viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos para conectar con el nuevo viario derivado de la ordenación del ámbito de gestión sistemática.

- c.2 En el callejón Déniz: con el objetivo de ceder y ejecutar por parte del colegio, suelo para mejorar los accesos al mismo, ya que en la actualidad, se generan grandes problemas de circulación sobre la TF-113, al no disponer de área de movimiento ni de aparcamientos.
- c.3 En la calle Pérez Bethencourt: este viario debe ser reurbanizado y dotado de los servicios requeridos para conectar con el viario del ámbito sistemático.

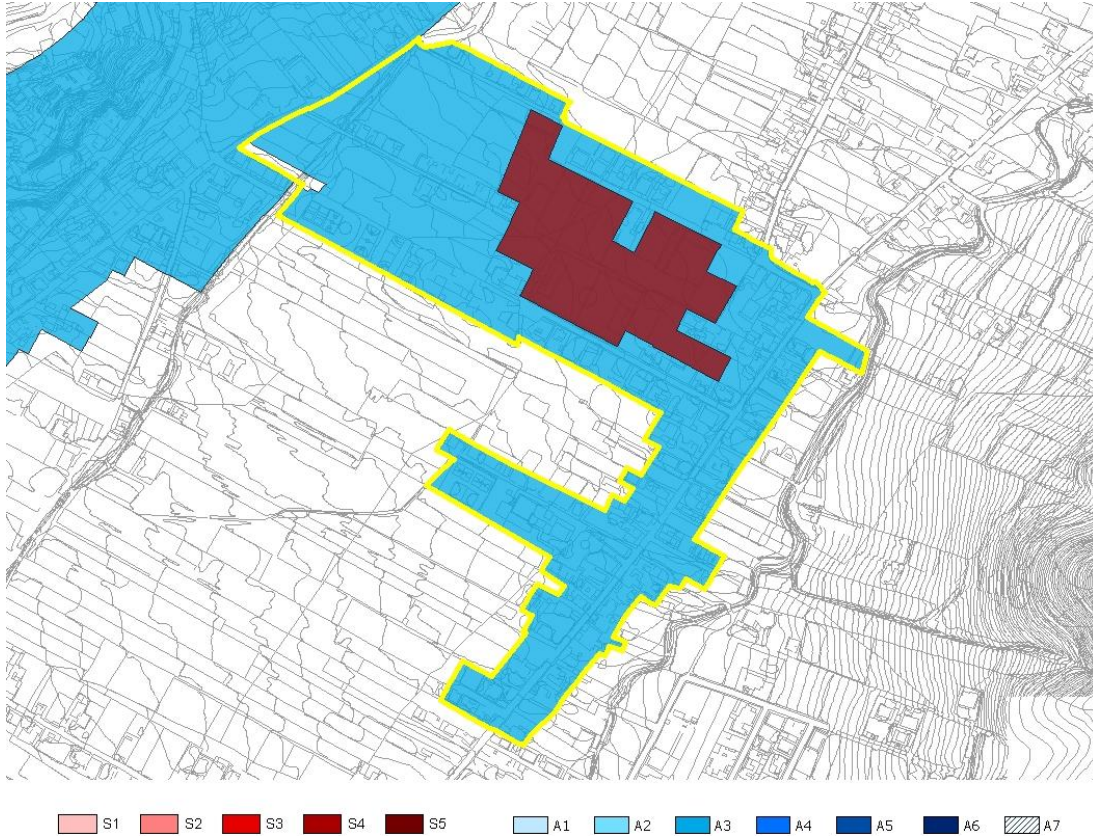


Figura 7.4: Ámbitos de gestión

7.5. Áreas nuevas

En esta AUH se ha delimitado un único ámbito de gestión sistemática (S4) para la ordenación y el desarrollo urbanístico de la bolsa de suelo vacante situada al norte del AUH.

7.5.1. Ámbito de gestión sistemática: Fuente las Negras

Este ámbito de gestión se localiza en la bolsa de suelo vacante situada entre el camino de las Mercedes (TF-113), el camino Los Álamos y la calle Vistalmón, con una superficie de 28.713,40 m²s. Estos terrenos se clasifican como suelo rústico de asentamiento rural a gestionar a través de una unidad de actuación.

El principal problema es la ausencia de un viario que organice el suelo, posibilitando la ocupación y la conexión entre el camino de las Mercedes y el camino Viejo las Mercedes. Por tanto, el principal objetivo consistirá en resolver la situación mediante un viario interior que organice el área y la asignación de un aprovechamiento lucrativo suficiente que posibilite el desarrollo de la ordenación planteada.



La ordenación del ámbito se establece en torno a cinco nuevos tramos viarios que conectan con la trama viaria existente. Así, se prolonga la calle Trasera El Campo con la intención de conectar el camino Viejo las Mercedes con el camino de las Mercedes, siendo por tanto el viario organizador del ámbito, por lo que se le asigna una jerarquía de viario local principal. El resto de los viarios propuestos pretenden conectar la trama viaria existente con este nuevo viario organizador, permitiendo de este modo la funcionalidad del ámbito. Con esta nueva trama viaria se pretende también mejorar el acceso del C.E.I.P. Las Mercedes. Para todos se ha establecido un diseño interior viario en base a la jerarquía viaria asignada.

Se ha establecido una sección S.12 para la prolongación de la calle Trasera El Campo (viario local principal), con calzada de un único sentido, aceras a ambos lados y aparcamientos en uno de sus bordes. El resto de los viarios se consideran locales secundarios por lo que se establece una sección S.16 de coexistencia y aparcamientos situados de manera alternativa. Todas las alineaciones serán principales, dando acceso a las piezas resultantes.

Las condiciones urbanísticas, tanto de estos terrenos como de su entorno, los hacen viables para destinarlos al uso residencial. La mayoría de las piezas se destinan a vivienda unifamiliar aislada, excepto la pieza del Campo de Fútbol, en el extremo sur que se destina al uso de equipamiento público. Las condiciones de ordenación de las piezas residenciales se han establecido con la premisa de armonizar con su entorno inmediato. Por tanto, se ha establecido los mismos parámetros que en las piezas existentes de mismo uso y en contacto directo con ellas. Para la pieza destinada al uso de equipamiento público, apenas se establecen parámetros urbanísticos, excepto la parcelación vinculante y la edificabilidad máxima.

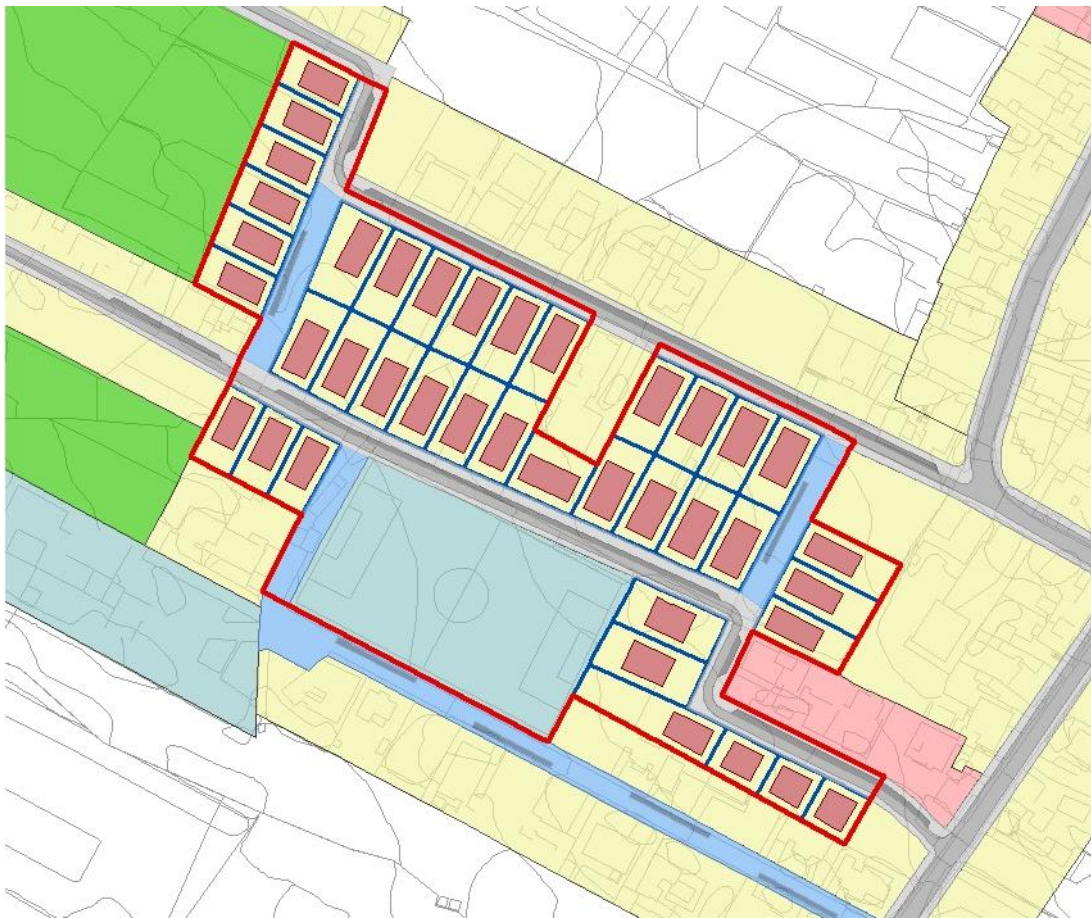


Figura 7.5: Ordenación del ámbito de gestión Fuente las Negras



8. AUH-0908: CRUZ DE LOS ÁLAMOS

8.1. Delimitación y descripción general

El AUH de Cruz de los Álamos, se sitúa en el núcleo de Las Mercedes y se desarrolla en forma de “V” a lo largo de los caminos de las Mercedes y Jardina. Queda delimitada de la siguiente manera:

- a) Al norte del camino de las Mercedes limita con el núcleo urbano de Las Mercedes y al norte del camino Jardina con el AUH-0911: Jardina.
- b) Al sur, limita con el AUH-0907: Fuente Las Negras.
- c) Al este, por suelo categorizado como suelo rústico de protección agraria en la zona denominada La Canterilla.
- d) Al oeste, limita con suelo rústico de protección agraria que separa esta AUH del AUH-0909: Laderas de Nava.



Figura 8.1: Delimitación del AUH

Esta AUH se delimita respetando la estructura lineal de los dos caminos que suben tanto a Las Mercedes como a Jardina. También se recogen dos agrupaciones de viviendas unifamiliares al este del camino de Jardina. La agrupación más al norte se denomina Gonzaliáñez y la más al sur se desarrolla en la calle Monte Canino.

La estructura parcelaria de esta AUH es de origen rústico con parcelas de gran profundidad donde la edificación se ha situado de manera espontánea en torno a los ejes viarios que la articulan.

El uso predominante en esta AUH es el residencial de vivienda unifamiliar. Las viviendas son en su mayoría aisladas, aunque en la parte norte del camino de las Mercedes, donde se ubican las edificaciones más antiguas, hay predominio de viviendas adosadas; algunas de reciente construcción son pareadas.

8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática urbanística de esta AUH es el estado de sus viarios y la escasa trama urbana, con presencia de varios viarios en fondo de saco. Además, la reducida sección de las vías existentes, algunas de ellas con doble sentido de circulación, hace que se mezcle las circulaciones peatonales con las de los vehículos y que exista carencia de aparcamientos. Esta situación se complica dado el grado de consolidación de la edificación (en ocasiones adosada) que se sitúa a borde de viario, impidiendo la apertura de nuevas vías transversales. Muchos de los caminos rodados transversales a los ejes organizadores son serventías privadas de pequeña dimensión que carecen de servicios urbanísticos y que dan acceso a agrupaciones de viviendas interiores.

Por otro lado, este AUH carece absolutamente de reservas de suelo destinado a espacio libre o dotaciones públicas debido a la falta de ordenación urbanística.

La ordenación planteada va dirigida a solventar la problemática existente por medio de la mejora de la trama urbana existente y la ampliación de la sección de los viarios que la forman. Asimismo, se pretende dotar a la zona de espacios libres y equipamientos.

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 y el reconocimiento de la realidad edificada. Además, se pretende evitar el adosamiento en las futuras edificaciones ya que esto imposibilitaría el trazado de futuros viarios transversales.

8.3. Ordenación estructural

8.3.1. Categorización de suelo

Esta AUH se categoriza en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural, como se justifica en los criterios generales de la Memoria de ordenación estructural en el capítulo sobre asentamientos rurales.

8.3.2. Elementos estructurantes

Los elementos viarios estructurantes de esta AUH son, el camino de las Mercedes y el camino Jardina, viarios urbanos de nivel 1 y 2, respectivamente. Estos viarios no sólo tienen una función estructurante a nivel interno del área organizando la edificación existente, sino que además conectan el AUH, en dirección norte-sur, con el resto de las AUH.

En esta AUH no se definen piezas de carácter estructurante de ningún tipo.

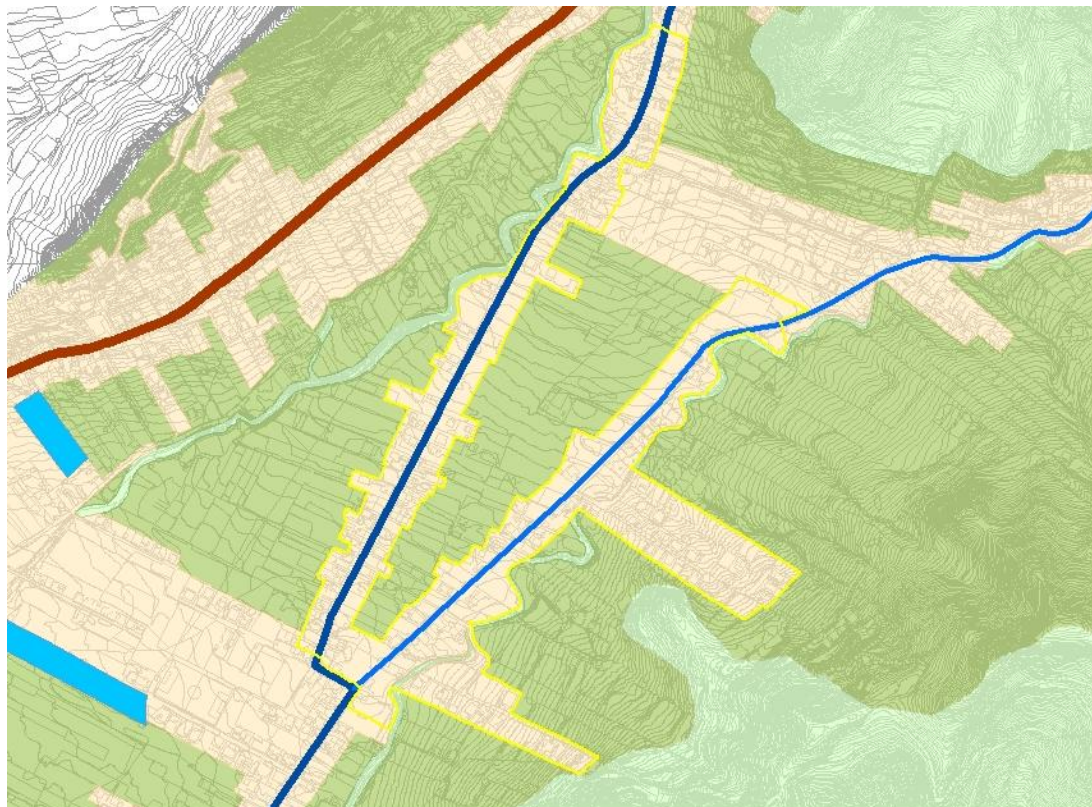


Figura 8.2: Elementos estructurantes

8.4. Ordenación de áreas existentes

8.4.1. Trama urbana

El camino de las Mercedes y el camino Jardina no cuentan con una sección de viario principal suficiente, por lo que se plantea aumentar su ancho. El diseño interior viario corresponde a una sección tipo S.10, con una única calzada y dos carriles de doble sentido, y sin aparcamiento (dada la sección viaria, la inclusión de los aparcamientos obligaría a renunciar a uno de los sentidos de circulación, teniendo por tanto recorridos demasiado largos).

Los viarios urbanos estructurantes (camino Jardina y camino de las Mercedes) hacen la función de ejes principales de este asentamiento rural. Los demás tramos viarios son transversales a los ejes principales y de escasa importancia ya que únicamente dan acceso a las edificaciones existentes. Estos viarios se consideran viarios locales secundarios y se establece una sección tipo S.16 de coexistencia donde se mezclan los tráficos rodados y peatonales.

A fin de completar la trama urbana y conectar el AUH con la AUH Laderas de Nava, se proyecta una nueva vía de este-oeste, que conecta los ejes principales, camino de Jardina y camino de las Mercedes, con el camino Viejo de las Mercedes. Este viario, se considera viario local secundario.



El tramo en contacto con suelo rústico, tiene una sección S.05, con un único sentido y arceles a ambos lados. Mientras que los tramos en contacto con residencial, tiene una sección tipo S.14 con un único sentido de circulación y aceras a ambos lados.

La calle Gonzalínez y la calle los Mimos, viarios locales secundarios, sin salida y de escasa sección, por lo que se plantea regularizarla a lo largo de todo su recorrido. Dada su jerarquía y la escasa sección disponible, se establece sección tipo S.16 de coexistencia donde el peatón comparte la vía con el tráfico motorizado. De este modo, la calidad ambiental y estética de la calle se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos. Todas las alineaciones viarias definidas se establecen como principales.

8.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

Tal y como se ha mencionado, el uso predominante en esta AUH es el residencial de vivienda unifamiliar. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el regulado respecto de la vivienda unifamiliar libre, tal como se justifica en el capítulo correspondiente de esta Memoria. Se permite el mantenimiento de los usos agrarios en las actuales fincas garantizando la reserva de estos terrenos para su uso residencial.

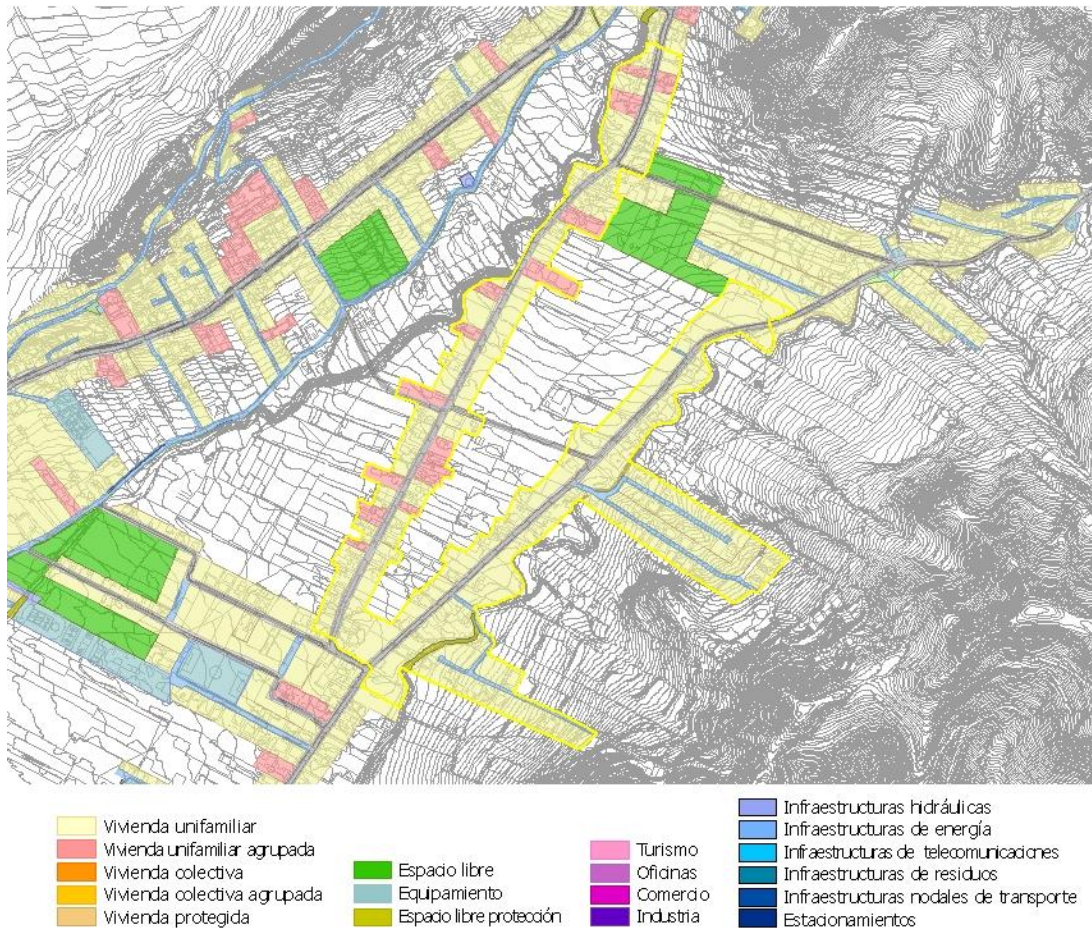


Figura 8.3: Ordenación pormenorizada



8.4.3. Condiciones de la edificación

Los parámetros reguladores de la edificación se han establecido en función al uso de la pieza, pudiéndose distinguir en esta AUH el uso de vivienda unifamiliar independiente y el de vivienda unifamiliar agrupada. Con carácter general se regula la edificación con determinaciones propias de vivienda aislada, estableciendo parámetros de parcela correspondientes al frente mínimo inscribible a fin de evitar la pequeña parcelación.

La disposición de la edificación se regula con separaciones mínimas a los linderos para mantener en las futuras edificaciones un esponjamiento como el actual y que además permita en un futuro si fuera necesario, el trazado de nuevas vías transversales que comuniquen los dos caminos principales. Las condiciones de intensidad se regulan con ocupación máxima y número máximo de 2 plantas de altura.

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

8.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Se plantean actuaciones urbanas con el fin de viabilizar la ordenación establecida delimitándose ámbitos de gestión mediante procedimientos asistemáticos:

- a) Se delimita dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, para la obtención y ejecución de dos nuevos viarios transversales, que conectan el camino de las Mercedes con el camino Viejo de las Mercedes y con el camino Jardina.
- b) Ámbito de gestión asistemática de modalidad A3. Este AUH carece de espacio vacante de cierta envergadura que permita establecer una pieza destinada al uso dotacional o de espacio libre, en cumplimiento de la legislación vigente. Por tanto, se ha previsto una reserva conjunta con la vecina AUH- Jardina, de forma que el espacio libre de estos dos asentamientos se ubica en el linde entre los mismos. De esta manera, un espacio libre y dotaciones a ambos lados de este viario, sirven de conexión, no solo entre los dos asentamientos poblacionales, sino también entre estas dos AUH.
- c) Ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6. Para la mejora de los viarios existentes transversales al camino Jardina (calles Monte Canino, Gonzalález y Los Mimos), se ha delimitado tres ámbitos destinados a la obtención de la ampliación, si procede, y/o urbanización de los mismos.

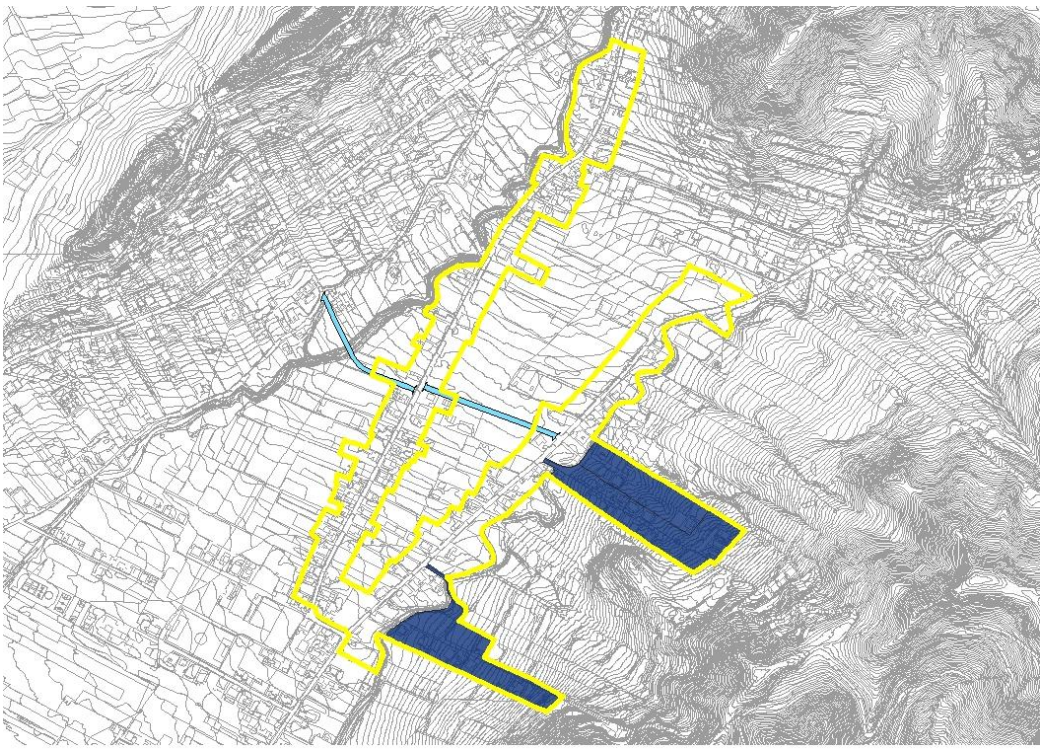


Figura 8.4: Ámbitos de gestión



9. AUH-0909: LADERAS DE NAVA

9.1. Delimitación y descripción general

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

- a) Al noroeste y al sureste linda con suelo rústico de protección agraria.
- b) Al noreste limita con el AUH-0910: Las Mercedes, donde se produce el cambio de clasificación de suelo de asentamiento rural a suelo urbano consolidado.
- c) Al suroeste, limita con el AUH-0903: Las Canteras.

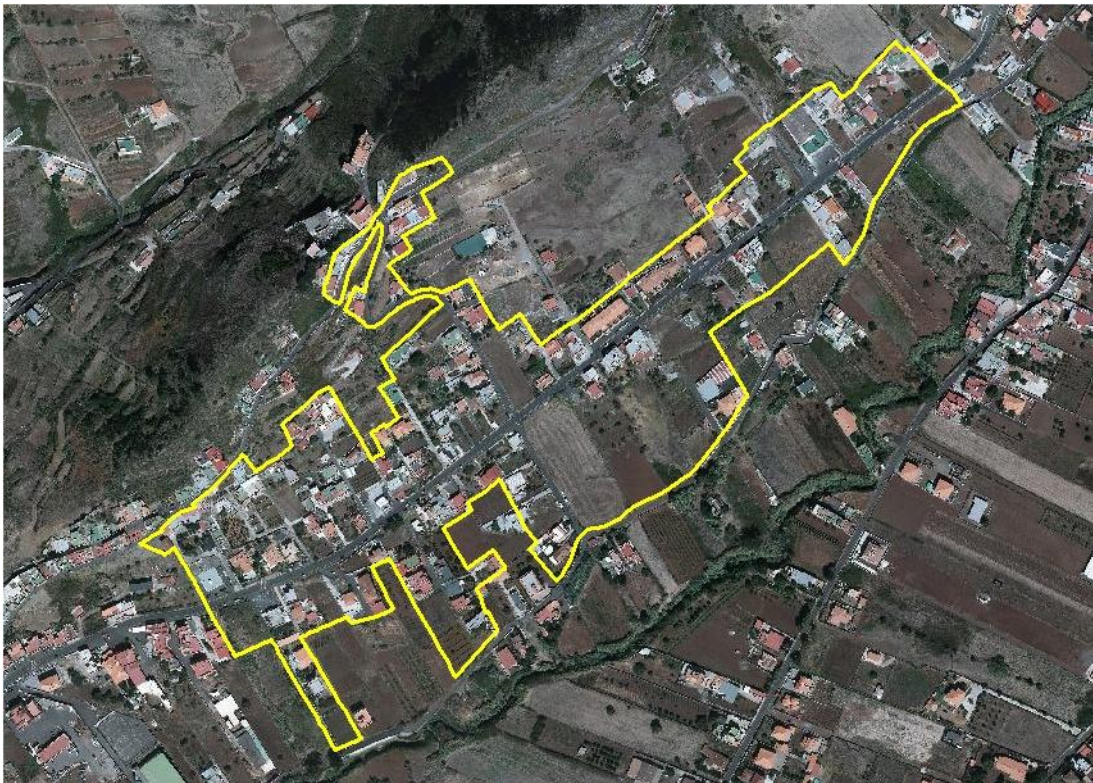


Figura 9.1: Delimitación del AUH

Se trata de un AUH con estructura lineal cuyo esquema parcelario de origen rural es perpendicular al eje viario camino Las Mercedes. Así, el uso predominante de la edificación que se ha desarrollado es el residencial de vivienda unifamiliar dispuesta de forma lineal en los bordes de la vía principal, para posteriormente ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios transversales cuya continuidad depende de su ubicación en el AUH. Así, los viarios transversales situados al sur del AUH desembocan en el camino Viejo Las Mercedes, existiendo continuidad de la trama urbana. Sin embargo, los escasos viarios transversales situados al norte del AUH carecen de continuidad, por lo que predominan los fondos de saco.

Con respecto a la consolidación de la edificación se detecta una mayor concentración de viviendas al norte del camino Las Mercedes situándose de manera más dispersa la edificación al sur del AUH.

9.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

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

Así, se ha detectado una escasa sección de los viarios, en los que en ocasiones se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido y falta de aparcamiento. Además, no existe una continuidad de la trama viaria, existiendo varios viarios en fondo de saco. La edificación se ha ubicado de manera desordenada, por lo que resultan secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos que, en ocasiones, se limitan a una calzada asfáltica sin aceras, ni ningún otro elemento de urbanización.

Con respecto a la edificación, existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión y transversales al viario principal, que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores.

El principal objetivo de ordenación planteada para esta AUH es dotar al viario existente de las mínimas condiciones exigidas, con el fin de mejorar los servicios y garantizar la funcionalidad del área. A su vez, se pretende localizar suelo para uso público destinado a espacio libre y dotaciones.

Asimismo, se pretende homogeneizar las distintas zonas del asentamiento rural por medio de la ordenación de la edificación. Para ello se establecen parámetros urbanísticos que regulen los futuros crecimientos edificatorios.

9.3. Ordenación estructural

9.3.1. Categorización de suelo

La totalidad del suelo de esta AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, tal y como se justifica en los criterios generales de la memoria de ordenación estructural.

9.3.2. Elementos estructurantes

El único elemento estructurante de esta AUH es el camino Las Mercedes, viario territorial de nivel 1, que conecta La Laguna con el Parque Rural de Anaga. En torno a este viario se ha desarrollado el crecimiento del asentamiento rural, por lo que su carácter estructurante no sólo es a nivel territorial sino que también a nivel local del AUH.

No se han establecido elementos estructurantes con uso de equipamientos comunitarios o de espacios libres.

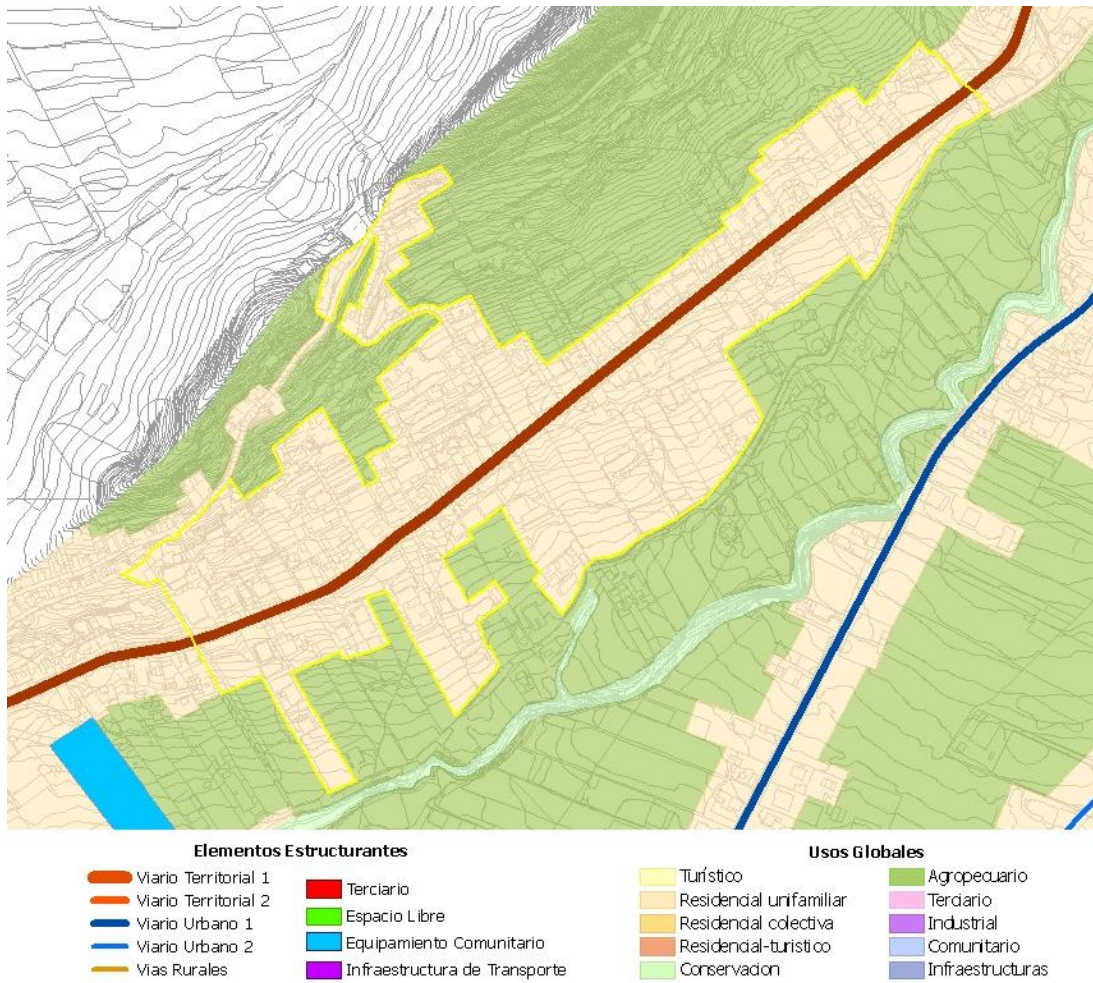


Figura 9.2: Elementos estructurantes

9.4. Ordenación de áreas existentes

9.4.1. Trama urbana

El asentamiento rural de Laderas de Nava se desarrolla en torno al viario territorial de nivel 1, camino Las Mercedes y a los viarios locales transversales del asentamiento: calle La Caza, Transversal Primera, calle Clemente Vera, camino Luís Álvarez Castro, calle Mobba y callejón Amador.

La sección del camino Las Mercedes es insuficiente, y en este Plan se propone, igual que el PGO-2004, la ampliación de la sección de manera paulatina. Se propone una sección S.03 con una calzada de doble sentido, aparcamiento ambos lados y aceras en sus extremos.

Los viarios transversales situados al norte del camino Las Mercedes, acaban en fondo de saco, mientras que los situados al sur desembocan con el camino Viejo Las Mercedes. La ordenación conlleva mantener casi todo el trazado existente, salvo algunas rectificaciones de alineaciones que mejoren el funcionamiento viario ampliando las vías en zonas puntuales.



Para los viarios locales que organizan los tráficos dentro del asentamiento se propone secciones tipo S.16 y S.18 donde coexiste el tráfico rodado y el peatonal. El diseño adoptará medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y altas velocidades mejorando la calidad ambiental y estética con la dotación de vegetación y elementos urbanos.

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

9.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso predominante es el residencial de vivienda unifamiliar (independiente o agrupada). Se recoge una pieza de equipamiento al noroeste del AUH y se proponen una gran pieza de espacio libre localizada de manera central, para dar servicio a la población de Laderas de Nava. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen en el título correspondiente para cada uno de los usos principales.

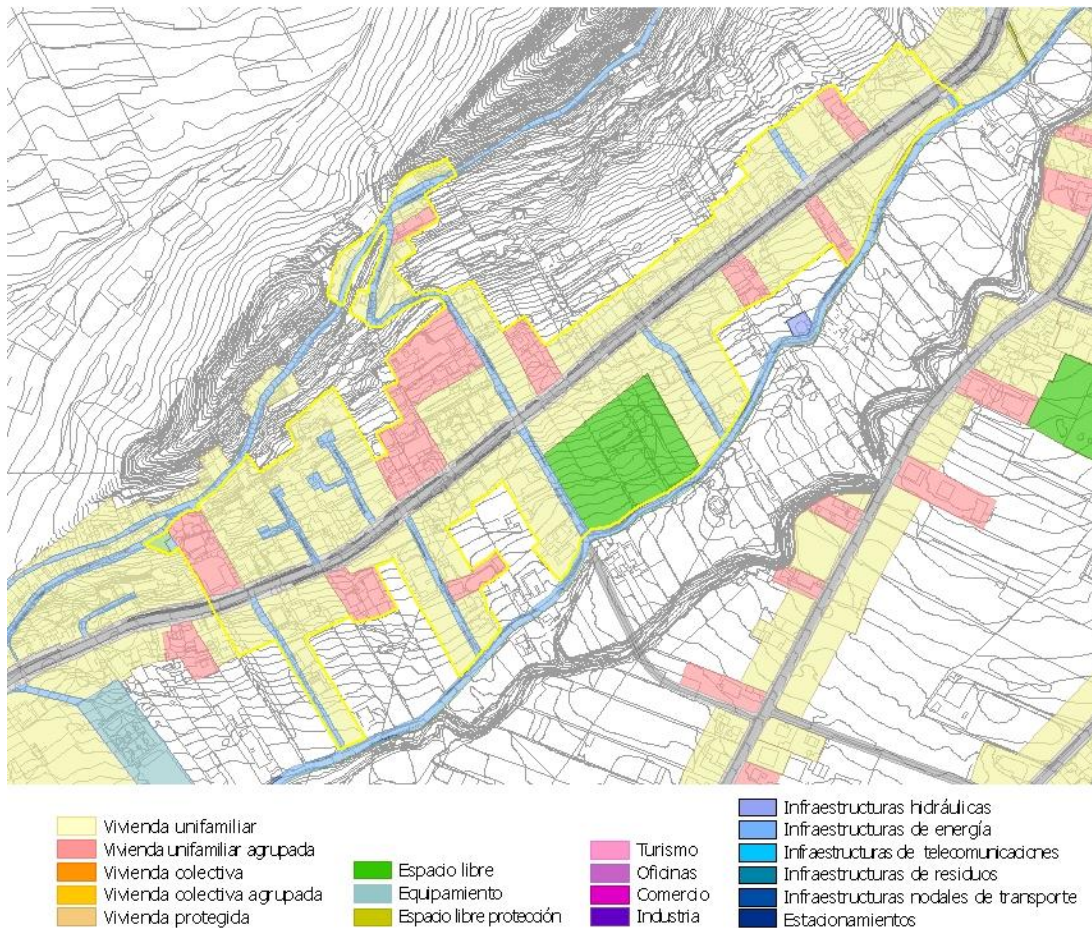


Figura 9.3: Ordenación pormenorizada



9.4.3. Condiciones de la edificación

El criterio a seguir para la ordenación de la edificación, es establecer parámetros urbanísticos que permitan conservar la edificación existente y homogeneizar la zona por medio de la nueva edificación resultante. Estos parámetros se han establecido en función del uso al que se destina la pieza.

Así podemos diferenciar entre piezas de vivienda unifamiliar independiente, vivienda unifamiliar agrupada, equipamiento y espacio libre.

- a) Las piezas destinadas al uso de vivienda unifamiliar independiente, se regulan por medio de parámetros parcelarios que den como resultado divisiones parcelarias acordes con las existentes. Para ello se ha establecido la longitud mínima de lindero frontal y la superficie mínima de parcela. Con respecto a la disposición de la edificación, se establecen parámetros que obliguen al aislamiento de la edificación resultante permitiendo el pareado lateral de la misma, ya que el aspecto resultante del conjunto edificado será igualmente el de edificación aislada. Del mismo modo, se establece una ocupación máxima acorde a esta tipología edificatoria.
- b) Las piezas destinadas a vivienda unifamiliar agrupada se regulan por medio de la parcelación vinculante, de tal modo que se mantengan los usos comunes existentes y que funcionen a modo de unidad edificatoria. El resto de los parámetros se establecen del mismo modo que en las piezas de uso vivienda unifamiliar independiente.
- c) La pieza destinada a uso de equipamiento se ha regulado con unos parámetros que permitan conservar la edificación existente; se plantea parcelación vinculante y edificabilidad máxima únicamente.

En las piezas accesibles desde el viario territorial, se establece una separación mínima a lindero frontal, a fin de cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Carreteras. La altura máxima permitida en las piezas residenciales es de 2 plantas.

9.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para poder llevar a cabo la ordenación propuesta para esta AUH es necesario delimitar varios ámbitos de gestión asistemática.

- a) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A2, con el objetivo de obtener el suelo y ejecutar una pequeña conexión viaria entre el camino de Las Mercedes y el camino Viejo de Las Mercedes.
- b) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, que alberga la totalidad de los suelos incluidos en esta AUH, destinado a obtener y urbanizar las piezas de espacios libres y mejorar el viario municipal.
- c) Dadas las carencias urbanísticas detectadas en los viarios transversales, se ha delimitado ocho ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6, para cada viario transversal, con la finalidad de mejorar sus condiciones dimensionales y de urbanización y alcancen niveles de servicio propios del suelo de asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar.

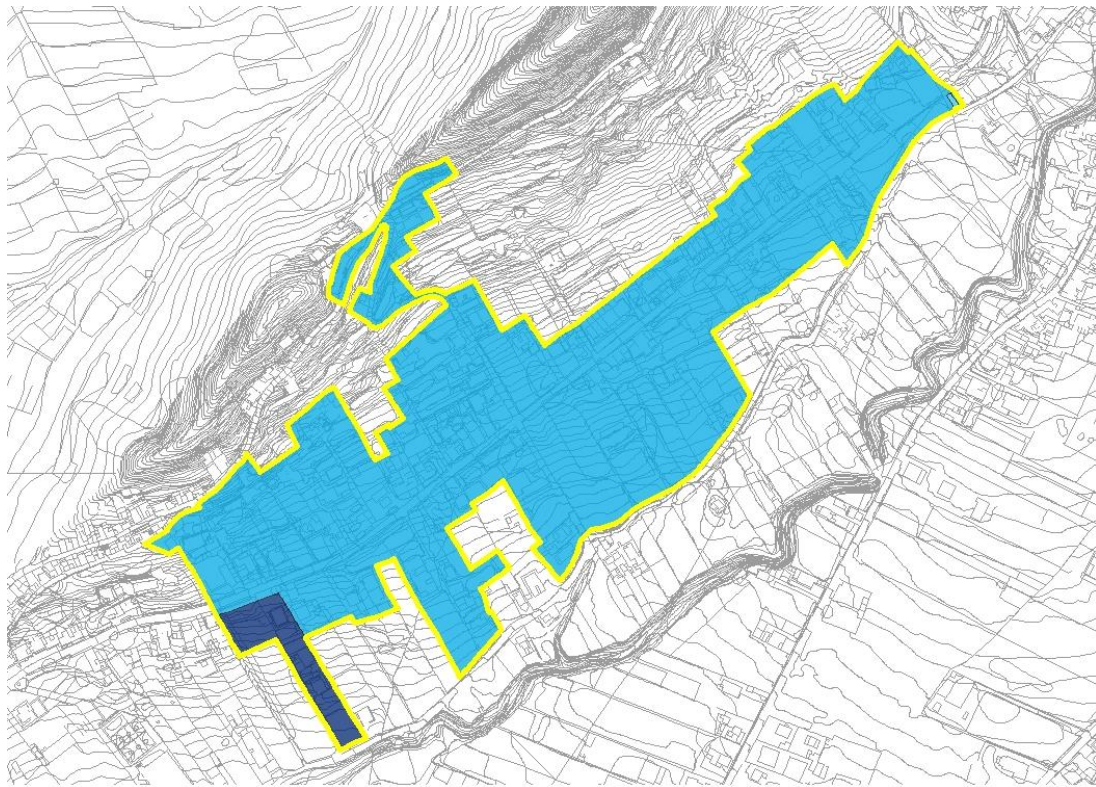


Figura 9.4: Ámbitos de gestión

10. AUH-0910: LAS MERCEDES

10.1. Delimitación y descripción general

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

- a) Al norte, el camino Las Mercedes se adentra en suelo rústico de protección agraria.
- b) Al sur-suroeste, limita con el AUH-0908: Cruz de los Álamos y el AUH-0909: Laderas de Nava, donde se produce el cambio de suelo urbano consolidado a asentamiento rural.
- c) Al este, con suelo rústico de protección agraria, incluyendo el asentamiento rural en la ladera de la montaña.
- d) Al noroeste, incluyendo los asentamientos rurales en la montaña, el camino La Degollada que marca el límite municipal con Tegueste.



Figura 10.1: Delimitación del AUH

Este AUH corresponde al centro urbano del núcleo de Las Mercedes y en el confluyen los tres viarios de cierta envergadura del mismo, camino Las Mercedes, camino Viejo las Mercedes y camino de las Mercedes. Su estructura urbana es en base principalmente al camino de las Mercedes y a los viarios concéntricos que parten del núcleo a modo de araña. Estos viarios son los que marcan claramente el carácter del suelo, siendo los terrenos situados en torno al camino Las Mercedes más urbanos (suelo urbano consolidado) y los situados en torno a los ramales, más rústicos (suelo rústico de asentamiento rural).

Los ramales viarios (en muchos casos apenas serventías) de escasas dimensiones y con bajos niveles de funcionalidad, ordenan diversos asentamientos rurales, que son:

- a) “Vueltas Blancas”: en torno al camino Vueltas Blancas situado al noroeste y camino la Degollada situado al oeste, en el límite municipal.
- b) “El Molino”: en torno a la calle el Molino situado al oeste.
- c) “La Timplina”: en torno a la calle Francisco Báez, al este del Barranco La Timplina.

10.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

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

Con respecto al viario, en líneas generales se detecta escasa sección de los mismos, tanto en los ejes principales como en sus transversales, en los que se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos. Esto a su vez se complica con tránsitos en doble sentido, falta de aparcamiento y de continuidad de la trama viaria, con viarios en fondo de saco. Además, la edificación se ha ubicado de manera desordenada, lo que da por resultado secciones heterogéneas del viario que en ocasiones no tiene los servicios mínimos exigidos, limitándose a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.

Con respecto a la edificación, existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión que son transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores.

Dada la problemática respecto al viario, el objetivo principal es plantear unas intervenciones que completen y mejoren los existentes, a fin de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos.

Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones no sólo destinadas a uso residencial sino también al dotacional. Asimismo, se preverá una reserva de suelo destinada a espacios libres y equipamientos situados en los suelos vacantes interiores del AUH.

10.3. Ordenación estructural

10.3.1. Categorización de suelo

La categorización del suelo de esta AUH se ha realizado en base a los criterios establecidos por el presente PGO. Por tanto, en función de las características de los terrenos y a la categorización del suelo del PGO-2004, se ha delimitado un ámbito de suelo urbano consolidado, situado de manera centralizada, y tres ámbitos de suelo rústico de asentamiento rural, en la periferia del AUH.

Se categoriza como suelo rústico de protección hidrología el suelo correspondiente al cauce del barranco localizado al este del AUH.

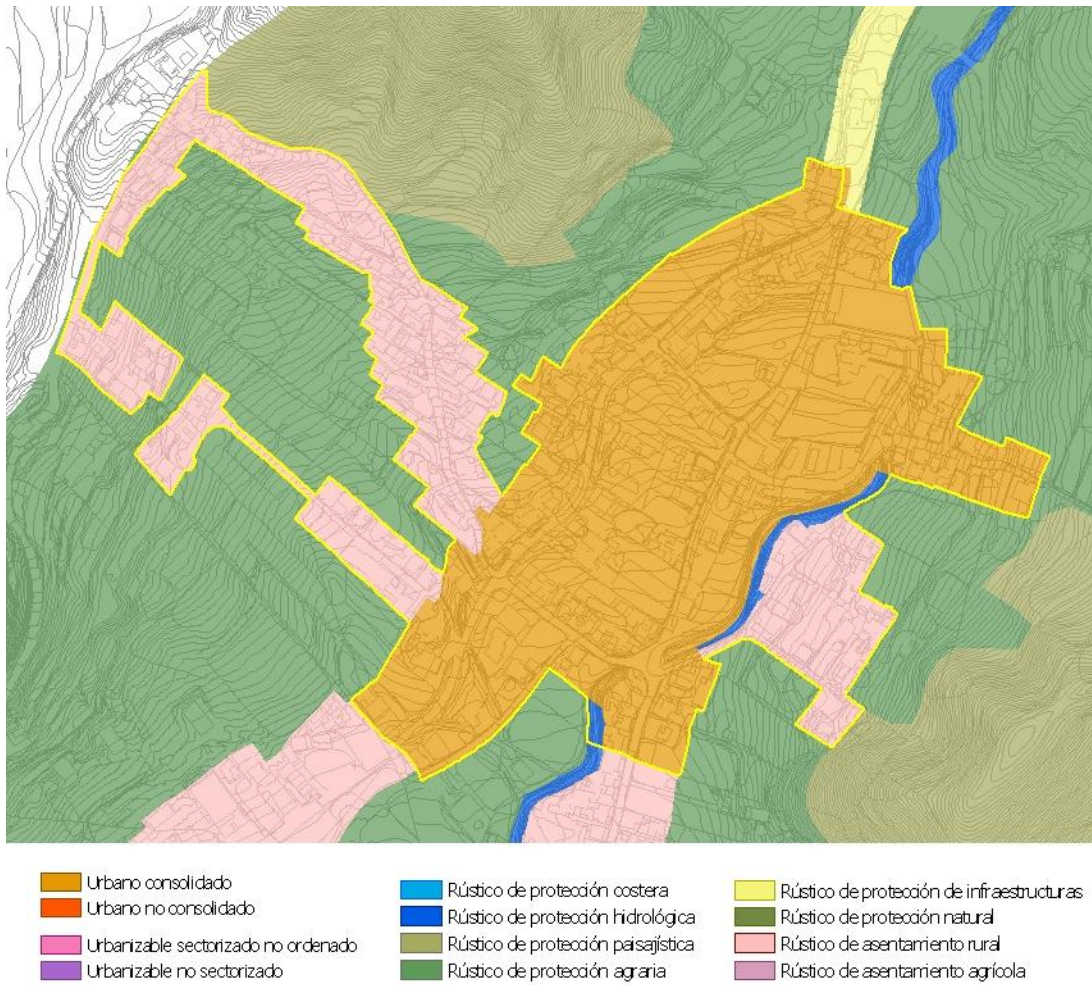


Figura 10.2: Categorización de suelo

10.3.2. Elementos estructurantes

Los únicos elementos estructurantes que se incluyen, son los dos viarios territoriales que conectan el AUH con el resto del núcleo:

- Camino Las Mercedes (TF-12), que nace en la rotonda de la Carretera Tejina-La Laguna (TF-13), con la consideración de viario territorial de nivel 1.
- Camino de las Mercedes, que nace en el cruce de Cruz de Los Álamos hasta el núcleo de Las Mercedes, y sus prolongaciones (calles Olof Palme y Santo Labrador), se consideran viario urbano de nivel 1.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público y ningún elemento estructurante privado.

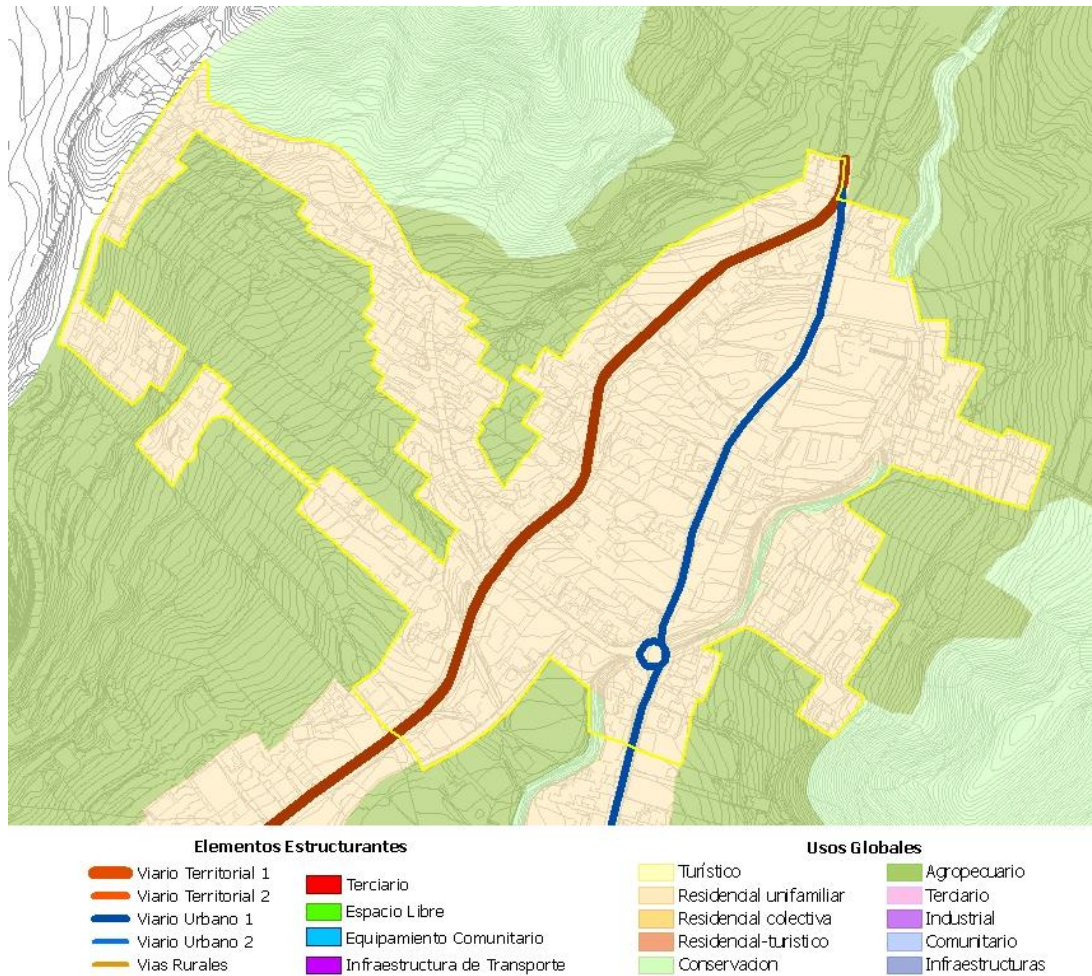


Figura 10.3: Elementos estructurantes

10.4. Ordenación de áreas existentes

10.4.1. Trama urbana

La trama viaria del suelo urbano consolidado está compuesta, además de por los viarios estructurantes, por varias vías (Santa María de la Cabeza, Hipólito Jorge Dorta, camino Vueltas Blancas, plaza de las Mercedes y un tramo del camino Viejo las Mercedes) dando continuidad a la misma. Sin embargo, la trama viaria de los asentamientos rurales están compuesta por un único viario (calle El Molino, camino La Degollada y Vueltas Blancas, camino La Timplina Cañada y calle Francisco Báez) y sus ramales que acaban en fondo de saco.

En líneas generales la ordenación de este PGO actúa sobre la trama existente rectificando sus alineaciones, de tal modo que se logre un ancho mínimo, cierta continuidad en sus fachadas y una mejor sección viaria. Así mismo se traza un nuevo tramo viario para articular el interior de la parte este del AUH cuyo trazado responde y se adapta a la forma del Barranco La Timplina. El nuevo viario conecta desde el cruce de los caminos Vueltas Blancas y Las Mercedes hasta la calle Hipólito Jorge Dorta. Se dimensiona con un ancho de 6 m en toda su longitud.



El nuevo viario junto con las nuevas alineaciones generadas sobre SUC a un lado de la calle (suelo que recogerá equipamiento y espacio libre) se introducen en dos ámbitos de gestión A2.

El diseño interior de la trama viaria se ha establecido en función de su jerarquía:

- a) El camino Las Mercedes, viario urbano territorial de nivel 1, se ordena mediante una sección del tipo S.03 funcionando a modo de travesía, con una calzada de doble sentido, aparcamiento en línea en sus laterales y aceras.
- b) El viario urbano de nivel 1, camino de las Mercedes, al este del AUH, se ordena con una sección tipo S.10, con una calzada de doble sentido de circulación, acera en sus extremos y sin aparcamiento dada su escasa sección.
- c) Los viarios urbanos de nivel 1, calle Olof Palme y calle Santo Labrador, al este del AUH, se ordenan con una sección tipo S.12, con una calzada de único sentido de circulación, acera en sus extremos y sin aparcamiento dada su escasa sección.
- d) La calle Hipólito Jorge Dorta y su prolongación (nuevo tramo viario), se considera viario local principal y se ordena mediante sección tipo S.12, con una calzada de único sentido de circulación, acera en sus extremos y aparcamiento en línea.
- e) El camino Vueltas Blancas, viario local principal, se ordena mediante una sección tipo S.10 con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados.
- f) El resto de los viarios urbanos se consideran viarios locales secundarios y se ordena mediante secciones S.16 o S.18 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráficos de paso y mejorará la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.
- e) El viario en contacto con el suelo rústico o incluido en él, se considera viario local secundario y se ordena mediante secciones S.05 o S.18, según por donde discorra:
 - e1. Cuando el tramo viario discurre por una zona con edificación a ambos márgenes de la vía su ordenación se propone con una sección del tipo S.18 de coexistencia para no eliminar aparcamientos pero donde el peatón tiene preferencia.
 - e2. Cuando el tramo viario se desarrolla por suelo no consolidado por la edificación o únicamente está consolidado por un lateral, se ordena mediante una sección tipo S.05 con una calzada de doble sentido y apartaderos en sus laterales. Excepto en el camino La Timplina donde se establece una sección tipo S.18 de coexistencia en todo su recorrido.

Prácticamente todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales salvo aquellas que, debido a las características de la topografía del territorio, no hacen viable ni conveniente el acceso a las piezas desde las mismas.

10.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

Tanto en las piezas de suelo urbano consolidado como en las de asentamiento rural, el uso principal es el residencial unifamiliar (independiente o agrupada). En el suelo urbano consolidado se localizan los principales equipamientos y espacios libres. No obstante, cada asentamiento rural cuenta con reserva de suelo para espacio libre.

La ordenación planteada por este PGO, permite el mantenimiento de los usos agrarios en las actuales fincas y garantiza al mismo tiempo la reserva de estos terrenos para su uso residencial, contribuyendo en su día a la mejora de la estructura viaria del conjunto.

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

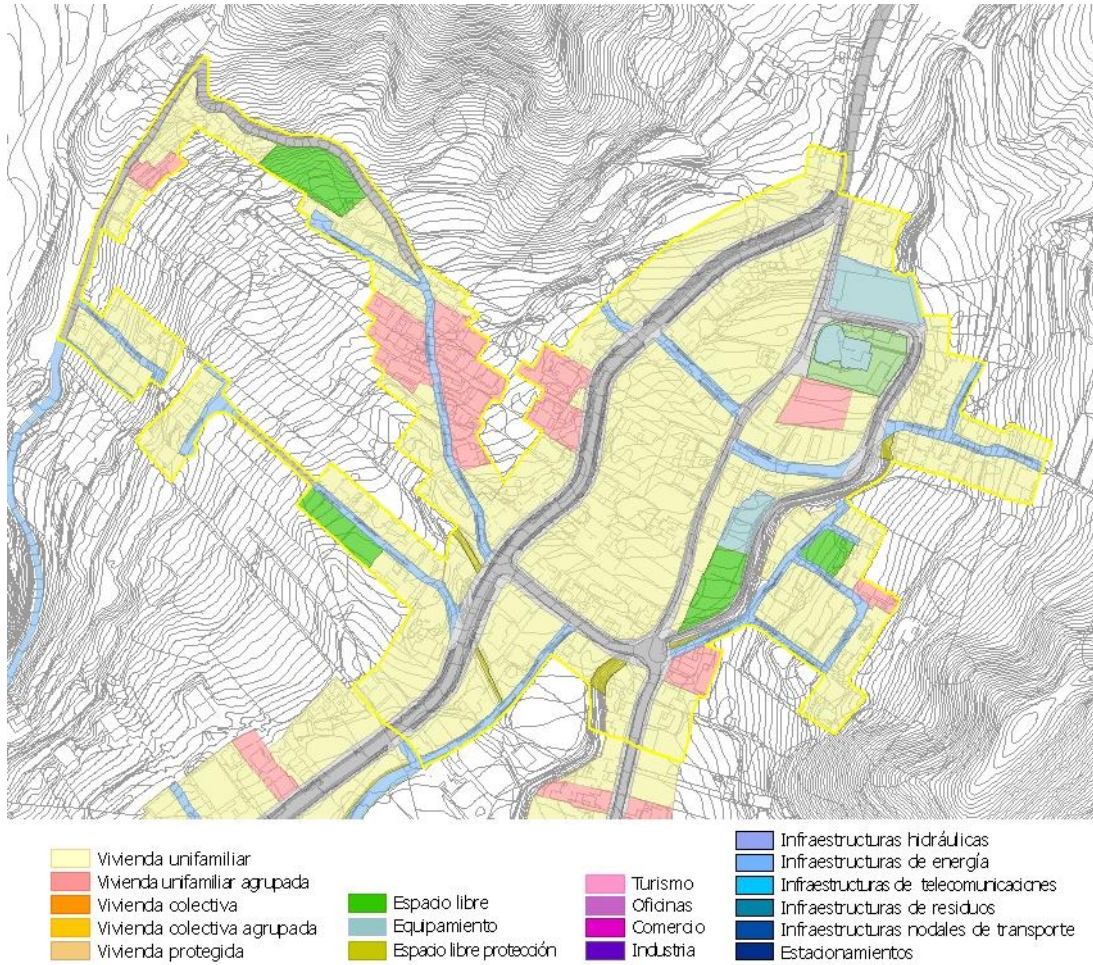


Figura 10.4: Ordenación pormenorizada

10.4.3. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado se han mantenido como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación, dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza. La altura máxima se establece en 2 plantas para todas las piezas del mismo modo que en el resto del núcleo de Las Mercedes.

De este modo, las piezas del suelo urbano consolidado y de los asentamientos rurales El Molino y Vueltas Blancas con uso de vivienda unifamiliar independiente, se ordenan mediante parámetros propios de la tipología propuesta. Por tanto, se ha establecido unas condiciones de parcelación acordes a la realidad existente, reguladas por medio de la longitud mínima de lindero frontal. Se establece una ocupación máxima media, en función al entorno inmediato y limitada por el fondo máximo edificable en el caso de las piezas de mucha profundidad. Así mismo, se establece separaciones mínimas a todos sus linderos, con la finalidad de obtener viviendas aisladas, permitiéndose el pareado lateral. Únicamente en la pieza situada perpendicularmente al camino La Degollada, se establece el adosamiento lateral de la edificación con el fin de adaptarse a la realidad existente.



A fin de legitimar grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes, se han delimitado varias piezas del suelo urbano consolidado y de los asentamientos rurales El Molino y Vueltas Blancas con uso de vivienda unifamiliar agrupada. Para éstas se establece parcelación vinculante, para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes y se fijan el número máximo de viviendas por pieza, para regular futuras subdivisiones. La ocupación máxima de la edificación y la separación mínima a linderos se establece del mismo modo que en las piezas colindantes. Estas determinaciones tienen el objetivo de respetar en la medida de lo posible la realidad existente.

En las piezas de uso equipamiento comunitario se establece la parcelación vinculante, a fin de evitar futuras subdivisiones parcelarias y se establecen parámetros edificatorios que permitan la flexibilidad constructiva.

En las piezas accesibles desde los dos viarios territoriales, se establece una separación mínima a lindero frontal gráfica a fin de cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Carreteras.

En cuanto a los asentamientos rurales de Francisco Báez y La Timplina, se ha establecido menor ocupación edificatoria que en el resto del AUH con la finalidad de recoger la realidad existente. El resto de los parámetros se establece de igual modo que para el resto de las piezas en función del uso principal.

10.4.4. Condiciones de gestión urbanística

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

- a) Se ha delimitado dos ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, para poder llevar a cabo el trazado del nuevo viario y las nuevas piezas de equipamientos y espacios libres propuestas:
 - a.1 Un ámbito que alberga el nuevo viario para su urbanización y ejecución puesto que los terrenos ya son públicos.
 - a.2 Un ámbito que alberga las nuevas piezas de espacio libre y equipamiento para obtener los terrenos y ejecutar las obras necesarias.
- b) Se ha delimitado un ámbito de gestión A3 por cada asentamiento rural, para la obtención y urbanización de las nuevas piezas de espacios libres y para la mejora del viario obteniendo una sección adecuada a las características de cada asentamiento.
- c) Se delimitan cuatro ámbitos de gestión de modalidad A6, en los que se han incluido aquellas parcelas con acceso desde los dos viarios perpendiculares al camino La Degollada, una transversal al camino Vueltas Blancas y el tramo final de la calle Francisco Báez. Todos estos viarios necesitan mejorar sus condiciones dimensionales y de urbanización a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo de asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar.

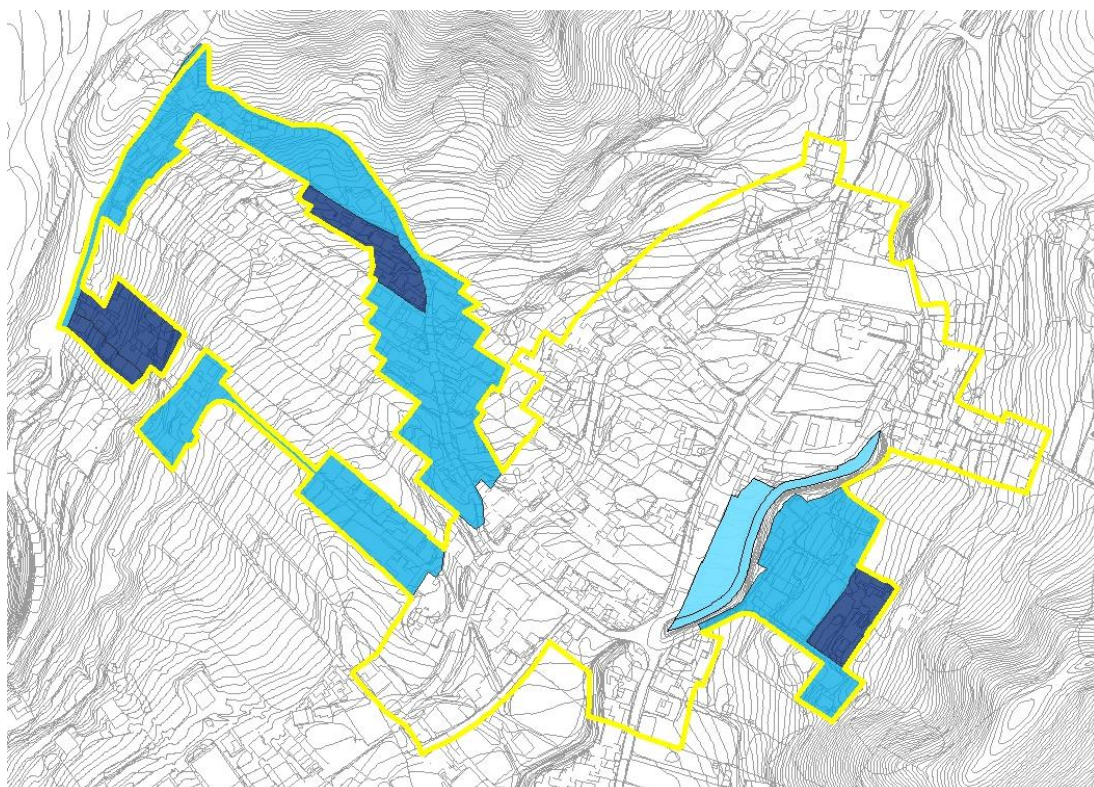


Figura 10.5: Ámbitos de gestión

11. AUH-0911: JARDINA

11.1. Delimitación y descripción general

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

Una pequeña superficie al este del AUH limita con el municipio de Santa Cruz, al sur y al oeste limita con el AUH-0908: Cruz de los Álamos, y el resto de los lindes, con suelo rústico de protección agraria o paisajística.



Figura 11.1: Delimitación del AUH

Su estructura es lineal, en base al camino Jardina y a la calle Vereda del Llano, con edificaciones de uso predominante residencial, situadas de manera extendida en el territorio, con numerosos espacios vacantes interiores.

11.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema urbanístico de este asentamiento rural estriba en las deficiencias dimensionales y de servicio de los viales, tanto en el camino Jardina como en las transversales al eje principal, además de la deficiencia de espacios libres y dotaciones. Además, no existe continuidad en su trama urbana, por lo que los numerosos viarios transversales acaban en fondo de saco.



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

11.3. Ordenación estructural

11.3.1. Categorización de suelo

La categorización de la totalidad del suelo en esta AUH es de suelo rústico de asentamiento rural, con una disposición territorial predominantemente lineal, tal y como se justifica en la categorización del suelo en la Memoria de ordenación estructural.

11.3.2. Elementos estructurantes

El único elemento viario de carácter estructurante es el camino Jardina, viario urbano de nivel 2, que atraviesa de norte a sur el área. Su carácter estructurante no sólo es de conexión, uniendo el área con el resto de las AUH y con el Parque Rural de Anaga, sino también organizando las circulaciones y la edificación existente del AUH a nivel local.

En esta AUH no existe ningún equipamiento ni espacio libre estructurante.

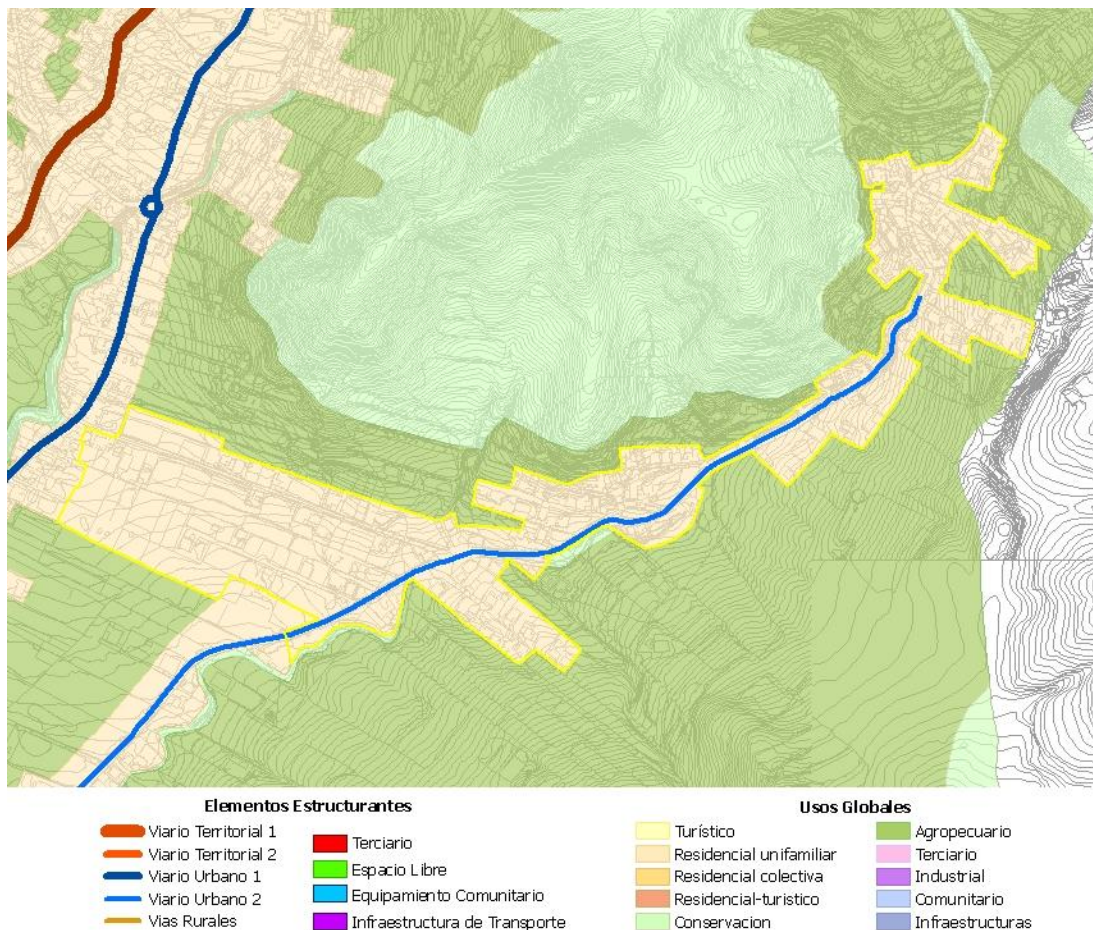


Figura 11.2: Elementos estructurantes

11.4. Ordenación de áreas existentes

11.4.1. Trama urbana

La trama urbana está definida por el camino Jardina y sus transversales, las cuales dan acceso a las parcelas y viviendas existentes. Las alineaciones se definen entre las piezas y los tramos viarios respetando lo más posible las existentes a pesar de que existen algunas rectificaciones.

El camino Jardina, viario urbano de nivel 1, proviene del AUH-0908: Cruz de los Álamos y continúa hacia el Parque Rural de Anaga. Sobre él se pretende rectificar puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total y rediseñar su sección acorde con su carácter estructurante. Así, el tramo sur del camino Jardina, se ordena mediante una sección tipo S.10, con una calzada de doble sentido de circulación, aceras en sus laterales y aparcamientos allí donde el ancho viario lo permite. A continuación, dada la ubicación de la edificación existente, el viario se estrecha por lo que este segundo tramo se ordena mediante una sección tipo S.05 con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados. El tramo norte se considera viario local secundario, al tratarse de un tramo de poca visibilidad y donde se mezclan el tráfico rodado y el peatonal. Para un correcto funcionamiento del mismo, se le asigna una sección viaria tipo S.18 de coexistencia.

La calle Vereda del Llano, a pesar de no ser un elemento estructurante, tiene cierta importancia en el interior del AUH al conectar ésta con la vecina AUH-0908: Cruz de los Álamos. Esta función de eje de conexión se verá acentuada por la creación de dos piezas de espacio libre público accesibles desde este viario. Por esta razón se ordena mediante una sección tipo S.12, con una calzada unidireccional y aceras en sus laterales, pero sin posibilidad de incluir aparcamientos en la vía.

El resto de las vías transversales se consideran viarios locales secundarios y se diseñan con secciones para tráfico restringido de acceso a las edificaciones, sin grandes afecciones ni necesidad de ocupar nuevos suelos a los preexistentes. Para ello, el Plan establece una sección tipo S.16 o S.18, de coexistencia, en función de la necesidad de que la calle sea unidireccional o de doble sentido de circulación.

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

11.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

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

Se han delimitado tres piezas con uso principal de equipamiento comunitario, apoyadas en el camino Jardina y en reconocimiento de la realidad existente (Centro ciudadano Jardina, Iglesia y la parcela pública, ya recogida en el PGO-2004, como equipamiento). Asimismo se reservan varias piezas para uso de espacio libre público.

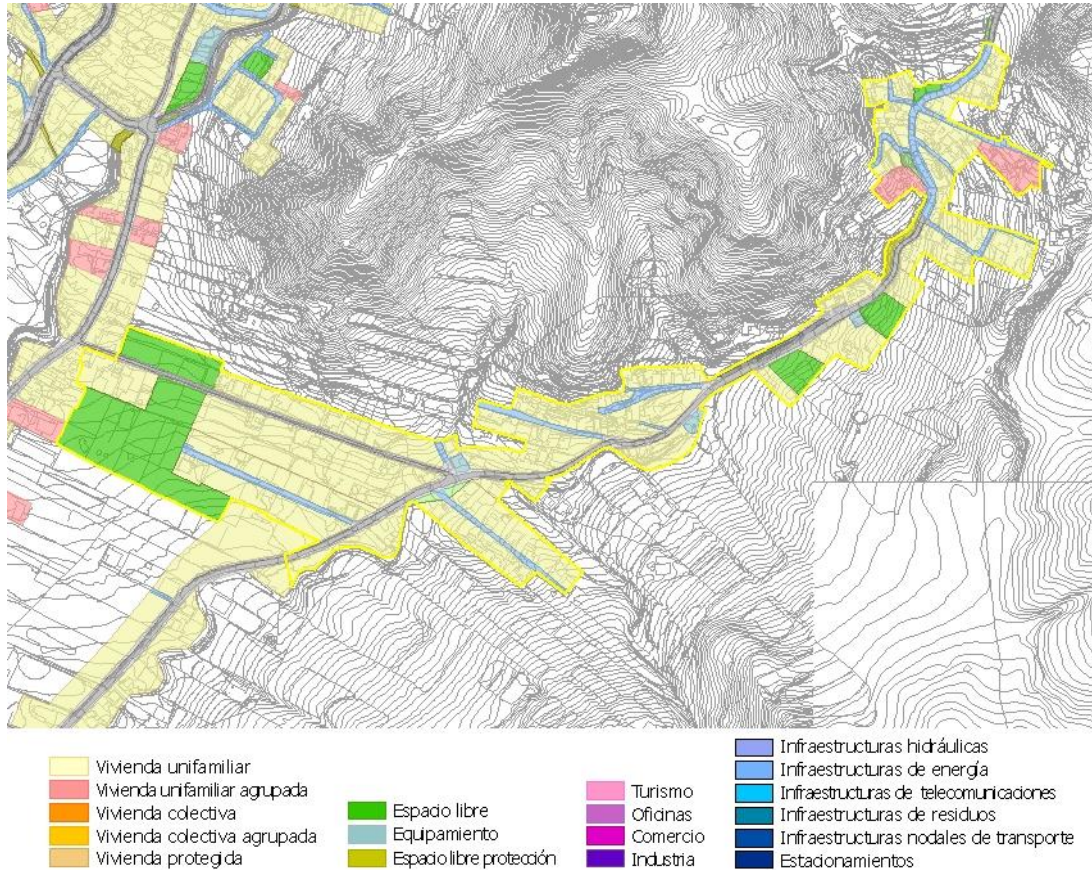


Figura 11.3: Ordenación pormenorizada

11.4.3. Condiciones de la edificación

Dada la morfología del asentamiento y su disposición en el terreno, se puede dividir en dos zonas en función a su estructura parcelaria. Así podemos diferenciar entre, el extremo sur del AUH (desde el límite sur hasta la calle El Almendro) y el extremo norte (desde la calle El Almendro hasta el límite norte del AUH). La estructura de la propiedad en el extremo sur consta de parcelas estrechas y de gran profundidad, de origen rural, a modo de suertes largas perpendiculares al camino Jardina. Sin embargo, en el extremo norte, consta de parcelas rectangulares, de pequeña dimensión, en su mayoría colmatadas por la edificación. En cualquier caso, los parámetros urbanísticos reguladores de la edificación y de la parcelación se han establecido reconociendo la realidad existente.

- a) En vivienda unifamiliar independiente, se establece la misma superficie mínima de parcela en la totalidad del asentamiento, sin embargo se establece de manera diferente el parámetro de longitud mínima, en función de la ubicación de la misma. En cuanto a la ocupación, se ha establecido un porcentaje medio acorde a la realidad existente y a la tipología edificatoria permitida. La disposición se ha regulado de forma que se produzca el menor impacto paisajístico, por lo que deberá edificarse al centro de cada parcela y no adosarse a linderos. En algunas piezas de la zona norte la tipología es bien distinta, no hay separación a todos los linderos, por lo que se ha considerado mantener estas condiciones, aunque se mantiene la separación mínima a lindero lateral para mantener el carácter aislado de la edificación.



- b) En vivienda unifamiliar agrupada, cuya función es reconocer agrupaciones de viviendas que comparten usos comunes, se establece la parcelación vinculante a fin de que sigan funcionando como unidad. El resto de los parámetros se establece en base a la realidad existente y con la intención de obtener una armonía con el entorno.

La altura máxima se establece en 2 plantas para todas las piezas lucrativas.

En las piezas de equipamiento se establece la parcelación vinculante para evitar futuras segregaciones parcelarias y una edificabilidad máxima, que permita reconocer y si fuera posible desarrollar los usos comunes existentes. En las de espacio libre, se dispone únicamente los parámetros urbanísticos que regulen los usos compatibles.

11.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para poder hacer viable la ordenación y la mejora urbanística propuesta por el presente PGO, se ha delimitado varios ámbitos de gestión asistemáticos.

- a) **Ámbito de gestión asistemática de modalidad A3**, para la obtención y urbanización de las piezas dotacionales, así como para la mejora del viario existente, que abarca la totalidad de este asentamiento y de la vecina AUH-Cruz de los Álamos. Ésta última AUH, carece de espacio vacante de cierta envergadura que permita establecer una pieza destinada al uso dotacional o de espacio libre, en cumplimiento de la legislación vigente.
- b) Se ha delimitado cuatro ámbitos de gestión A6, para la reurbanización y la publicación de algunos viarios transversales al camino Jardina, los cuales son de poca envergadura, sin salida y no cumplen con los servicios mínimos exigidos.

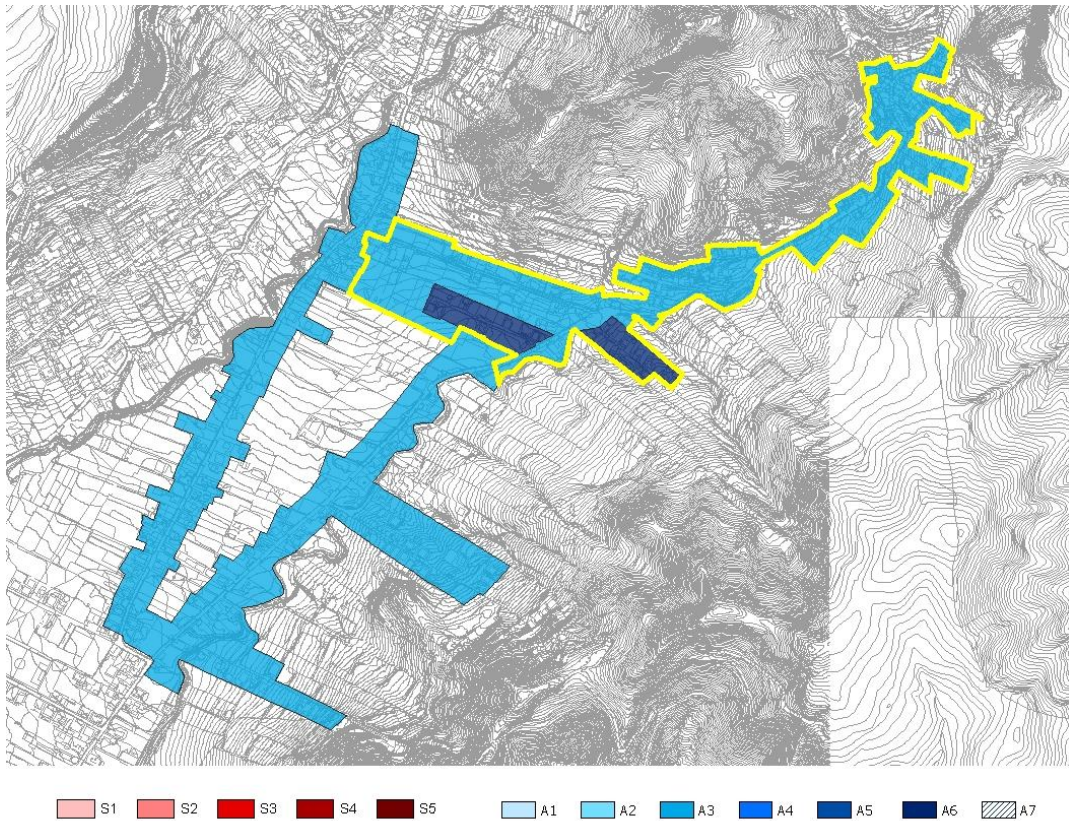


Figura 11.4: Ámbitos de gestión



12. AUH-0912: EL LOMO

12.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea se sitúa al sureste del núcleo de Las Mercedes. Todos sus bordes limitan con suelo rústico de protección agrícola y paisajística. Su disposición es lineal, tanto a lo largo de la calle Tabares y la calle del Laurel, como en las transversales, calle Fátima, al este, y calle Príncipe de Asturias, al oeste. Queda ubicada en el territorio de la siguiente manera:

- a) Al norte, al final de la calle del Laurel, linda con suelo rústico de protección paisajística y separada por suelo rústico de protección agraria del AUH Achamán-Jardina.
- b) Al sur, a lo largo de la calle Tabares, y separada por suelo rústico de protección paisajística del AUH Charca Tabares.
- c) Al este, en el último tramo de la calle Fátima, este asentamiento rural se encuentra rodeado de suelo rústico de protección paisajística y agraria.
- d) Al oeste, queda separada igualmente por suelo rústico de protección agraria, de las AUHs Camino Las Peras y El Bronco.

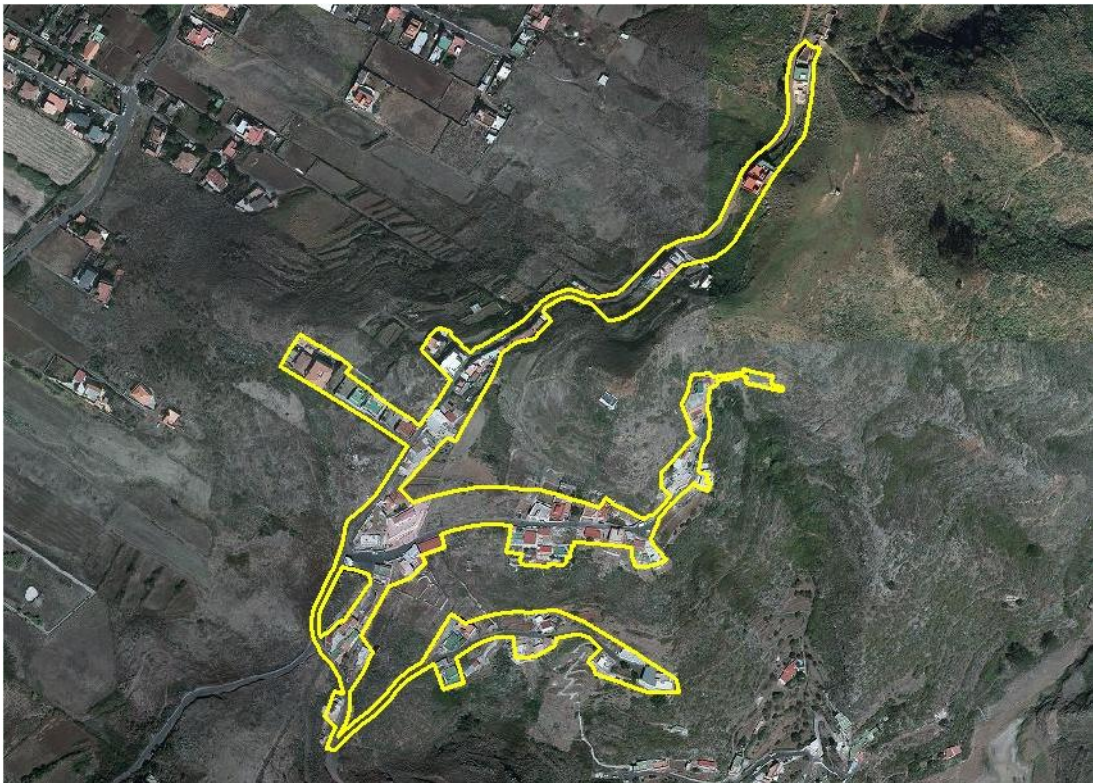


Figura 12.1: Delimitación del AUH

Se define la totalidad del AUH como asentamiento rural con disposición predominantemente lineal y con uso predominante residencial unifamiliar (independiente y agrupada), de una o dos plantas, situadas en torno a los viarios existentes.



12.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El principal problema urbanístico de esta AUH está en las deficiencias dimensionales y de servicio de su trama viaria, además de la escasez de espacios libres y dotaciones. Con respecto a la edificación existente, ésta es de baja calidad y se sitúa de manera desordenada, lo que da lugar a una trama urbana discontinua.

Por tanto, el objetivo de ordenación es propiciar la mejora y terminación de los viarios a fin de garantizar una funcionalidad suficiente con todos los servicios necesarios y la creación de espacios libres y dotaciones que completen los usos públicos existentes. Asimismo, se pretende ordenar la morfología de la trama urbana por lo que es necesario un crecimiento planificado enfocado a colmatar las zonas edificadas y mejorar la calidad urbana.

12.3. Ordenación estructural

12.3.1. Categorización de suelo

Se categoriza este suelo en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural conforme a los criterios de este PGO, recogidos en la memoria de ordenación estructural.

12.3.2. Elementos estructurantes

Esta AUH no cuenta con equipamientos estructurantes ni otros elementos, como viarios, con ese carácter.

12.4. Ordenación de áreas existentes

12.4.1. Trama urbana

El viario que articula el AUH de norte a sur corresponde a la calle El Laurel y a parte de la calle Tabares. Estos tramos se consideran viarios locales principales, por su función de conexión en el interior del AUH. El resto de los viarios, cuya función es dar acceso a las viviendas existentes, se consideran viarios locales secundarios.

La trama urbana de esta AUH la forman viarios de escasa sección e insuficientes servicios, no existen aceras y su trazado es irregular por lo que las alineaciones se definen apoyándose en lo posible en las existentes y rectificando su trazado en gran parte de ellas lo que permite mejorar su sección. Dadas las características de los viarios, éstos se ordenan mediante una sección tipo S.18 de coexistencia, lo que permite conjugar el uso del peatón con el uso del vehículo.

12.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

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

Asimismo, existen tres piezas de uso dotacional destinadas a espacio libre, iglesia y social. Con la finalidad de concentrar los usos públicos, se reservan dos nuevas piezas de uso demanial junto a las existentes cuya dimensión se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

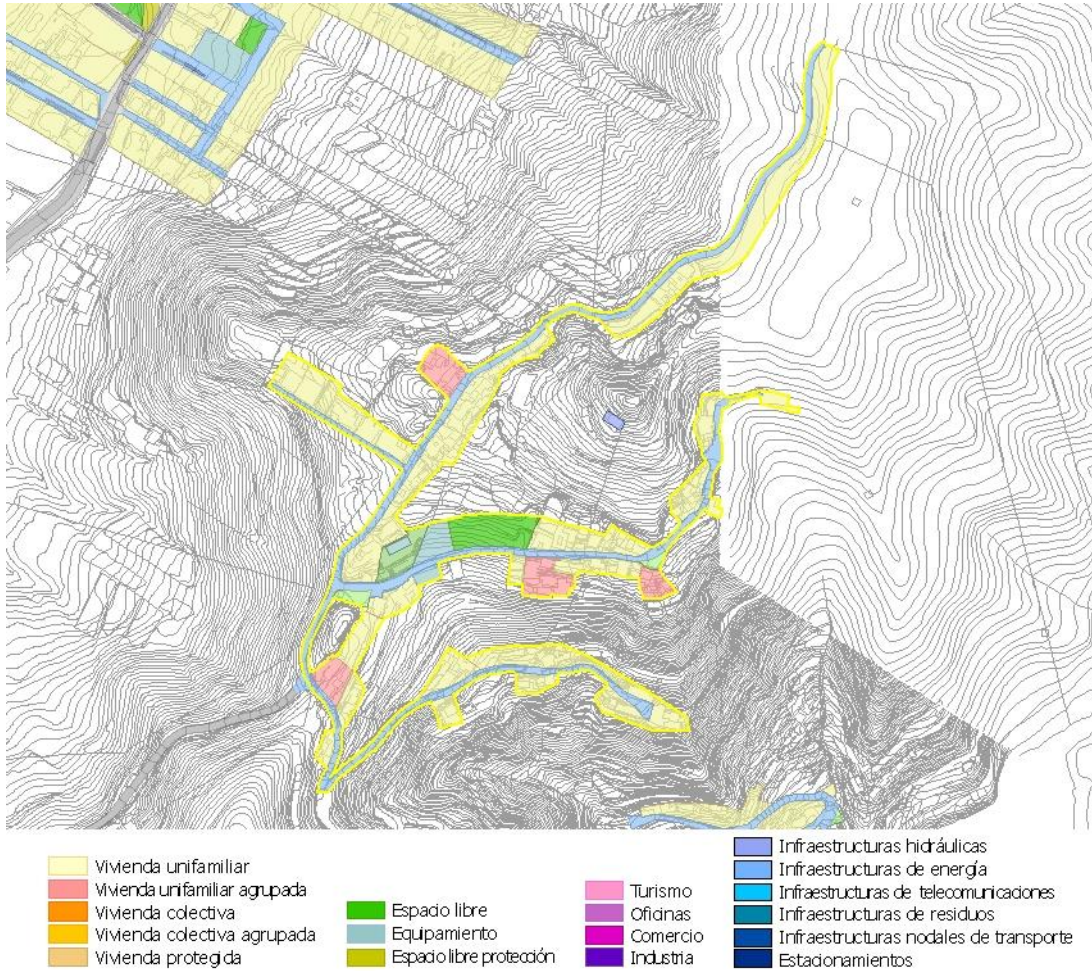


Figura 12.2: Ordenación pormenorizada

12.4.3. Condiciones de la edificación

Las condiciones de la edificación se han establecido en base a la realidad existente, su ubicación, y al uso al que se destinan. De este modo, en las piezas lucrativas se establece una altura máxima de 2 plantas. Se establecen los siguientes parámetros urbanísticos en función del uso principal:

- Las piezas con uso de vivienda unifamiliar independiente se ordenan con los mismos parámetros dentro del AUH, de tal forma que se consigue un tratamiento homogéneo en la totalidad del asentamiento rural. Para ello se ha establecido de manera homogénea las condiciones de parcelación y de ocupación propios de la vivienda unifamiliar aislada.
- En las piezas con uso de vivienda unifamiliar agrupada, se establece la parcelación vinculante para mantener el funcionamiento comunitario de la pieza y el resto de los parámetros se establece del mismo modo que para las piezas adyacentes.
- El uso dotacional se regula de manera más libre, de tal modo que se permita reconocer la realidad existente y su desarrollo, estableciendo la parcelación vinculante para evitar subdivisiones parcelarias, y la edificabilidad máxima admisible.
- En las piezas destinadas a espacio libre público se dispone únicamente los parámetros urbanísticos que regulen los usos compatibles.



12.4.4. Condiciones de gestión urbanística

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

- a) Las consistentes en la mejora del viario con afecciones puntuales y en la obtención y urbanización de las piezas dotacionales y de espacios libres, las cuales se llevarán a cabo mediante un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3.
- b) La reurbanización y en algunos casos publicación de algunos tramos viarios transversales al camino Lomo Largo. Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas, delimitándose tres ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6.

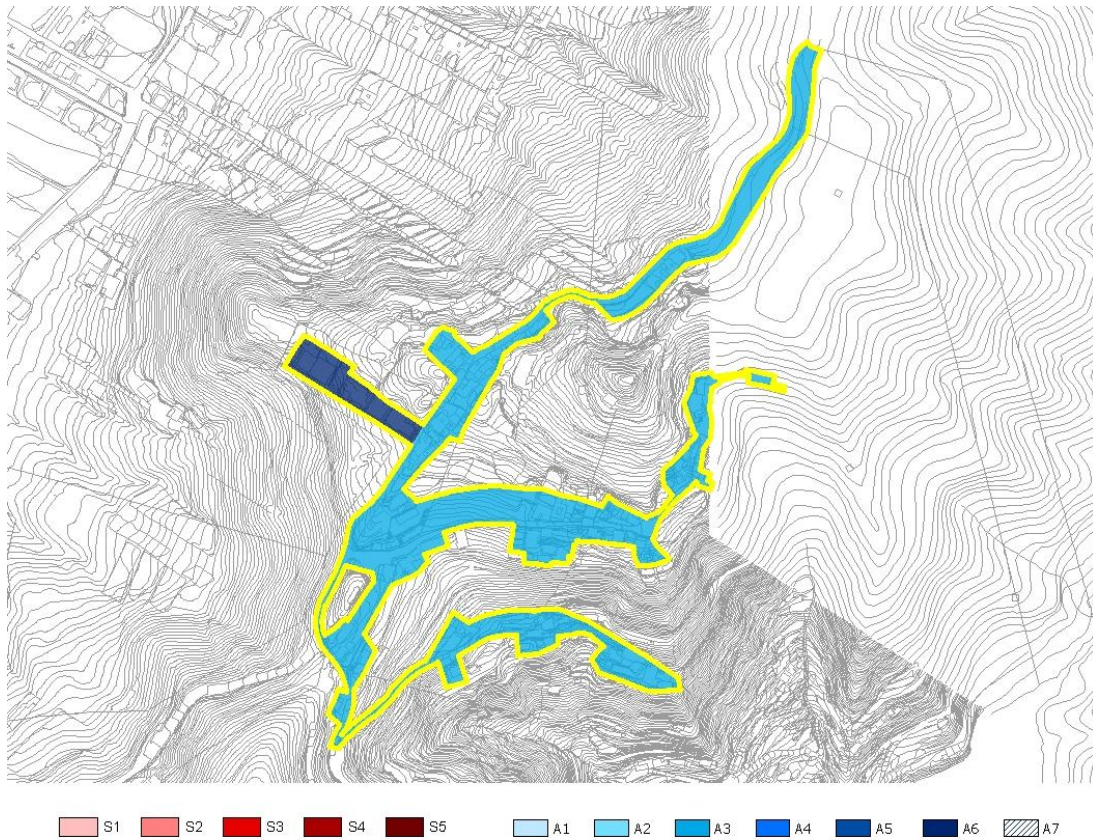


Figura 12.3: Ámbitos de gestión