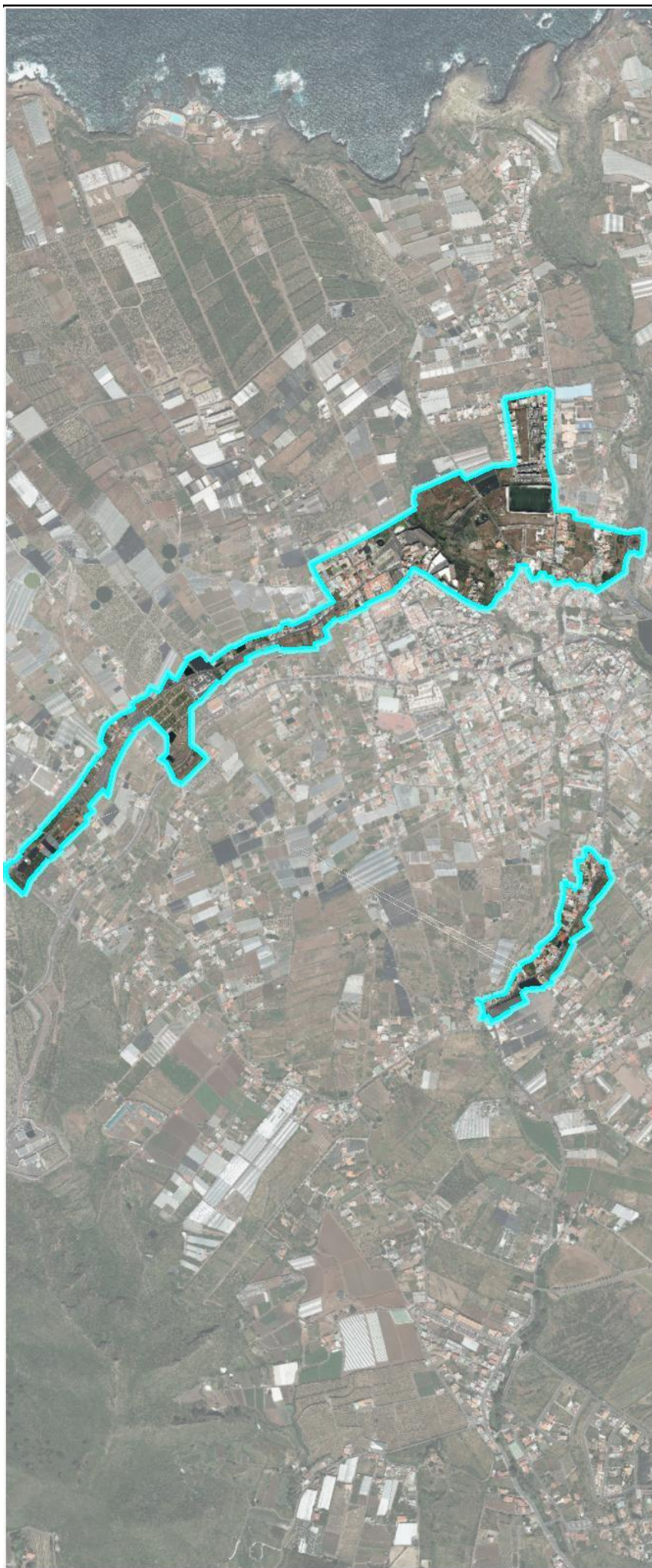




MODIFICACIÓN MENOR
DEL PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN DE SAN
CRISTÓBAL DE LA
LAGUNA, PARA LA
MEJORA DE LA
MOVILIDAD DE TEJINA,
ZONAS DE LA MAJADA Y
EL PICO

Borrador del Plan

Octubre 2024

Promotor:

Gerencia Municipal de Urbanismo
del Ayuntamiento de
San Cristóbal de La Laguna

TEJINA



Codatch
| urbanismo y
arquitectura

**MODIFICACIÓN MENOR DEL
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE SAN CRISTÓBAL DE LA
LAGUNA, PARA LA MEJORA DE LA
MOVILIDAD DE TEJINA.**

ZONAS: LA MAJADA Y EL PICO

octubre 2024

DOCUMENTO URBANÍSTICO (BORRADOR)

EQUIPO DIRECTOR

Jorge Coderch Figueroa
Alejandro Afonso Coderch
Juan Lima Coderch

Arquitecto
Arquitecto
Arquitecto y Paisajista

EQUIPO BASE

Cristina Bilbao Ruiz
Florentín Rodríguez González
Enrique Rodríguez Granados
José Juan González Asunción
Rubén Roca Cabrera

Abogada
Delineante
Arquitecto
Técnico especialista en Delineación
Delineante

COLABORADORES

Elisa Tapia Ortega
Carlos Díaz Rivero

Mantenimiento y aplicación Informática
Licenciado en Ciencias Económicas

PATRIMONIO CULTURAL

Alejandro Larraz Mora

Lcdo. en Geografía e Historia. Máster en
Restauración de Patrimonio Edificado

EQUIPO INGENIERÍA Y MOVILIDAD

CIVILPORT INGENIEROS

Anatael Meneses Llanos
Alejandro Barrera Delgado

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Ingeniero de Caminos Canales y Puertos

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

David Prieto Rodríguez
Ricardo González González
Romina Martín Reyes

Licenciado en historia
Licenciado en Biología
Licenciada en Biología



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA S.L.P.

Paseo de Las Hortensias, nº 1. CP 38330. Guamasa - La Laguna | CIF B-76664093
Tfno. 922 639 647 - Fax 922 639 644 | estudio@coderch-urbanismo.com | www.coderchestudio.com



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA S.L.P.

Paseo de Las Hortensias, nº 1. CP 38330. Guamasa - La Laguna | CIF B-76664093

Tfno. 922 639 647 - Fax 922 639 644 | estudio@coderch-urbanismo.com | www.coderchestudio.com

ÍNDICE

1. ÁMBITO, PROMOTOR, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN.....	5
1.1. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN	5
1.2. PROMOTOR DE LA MODIFICACIÓN	7
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN	7
1.4. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN	11
1.5. ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO URBANÍSTICO	12
1.5.1. Planeamiento urbanístico vigente.....	12
1.5.2. Modificación Menor del Plan General de Ordenación y Evaluación Ambiental Estratégica	13
1.5.3. DECRETO ley 5/2024, de 24 de junio, por el que se modifica la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.	14
1.6. ESTRATEGIAS SECTORIALES.....	15
1.6.1. Agenda 2030	15
1.6.2. Agenda Urbana Española (AUE).....	16
1.6.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible del municipio de La Laguna (ODS)	18
1.6.4. Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (DUSI).....	18
1.6.5. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PAMU)	19
1.6.6. Pacto de los alcaldes y Plan de Acción de Energía Sostenible	19
1.6.7. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del Municipio de La Laguna	20
1.6.8. Modelo de Desarrollo Sostenible y Plan de Acción.....	20
1.6.9. Otras estrategias.....	21
1.7. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA INCLUIDOS LOS DE ÍNDOLE AMBIENTAL.	21
2. INFORMACIÓN	25
2.1. PLAN GENERAL VIGENTE.....	25
2.1.1. Clasificación y categoría de suelo	25
2.1.2. Usos globales	26
2.1.3. Ordenación pormenorizada.....	28
2.1.4. Instrumentos de ordenación, gestión y ejecución.....	29
2.1.5. Instrumentos de gestión y ejecución.....	36
2.1.6. Normativa urbanística.	37
2.2. PLANEAMIENTO INSULAR Y TERRITORIAL.....	39
2.2.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife	39
2.2.2 Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife	39
2.2.3 Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife	40
2.2.4 Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera	40
2.2.5 Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos.....	40
2.2.6 Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife	40
2.2.7 Plan Territorial Especial de Ordenación de la Prevención de Riesgos en la Isla de Tenerife	47
2.2.8 Plan de Gestión de Riesgos de Inundación	47
2.2.9 Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife	49
2.3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, RED NATURA 2000 Y BIENES DE INTERÉS CULTURAL QUE PUEDAN INCIDIR EN EL ÁMBITO	50
2.4. DETERMINACIONES LEGISLATIVAS DE APLICACIÓN	50
2.4.1. Legislación urbanística.....	50
2.4.2. Legislación sectorial.....	51
2.5. ESTADO ACTUAL	62
2.5.1. Tipología edificatoria	62
2.5.2. Usos Pormenorizados	64

2.5.3. Estructura de la propiedad	65
2.5.4. Usos comunitarios	66
2.5.5. Espacios libres públicos	66
2.5.6. Infraestructura viaria	66
2.5.7. Infraestructuras de transporte	67
2.5.8. Afecciones del planeamiento vigente	67
2.6. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO	69
2.6.1. Características de la población	69
2.6.2. Condiciones económicas y sociales	71
2.6.3. Actividad terciaria	72
2.7. ESTUDIO DE MOVILIDAD	73
2.8. ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	82
3. ORDENACIÓN	85
3.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	85
3.1.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA	85
3.1.2. ÁMBITO DE PICO BERMEJO	103
3.2. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	119
3.2.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA	119
3.2.2. ÁMBITO EL PICO	126
3.3. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DEL SUELO Y DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS	128
3.3.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	128
3.3.2. MODIFICACIÓN MENOR	129
3.4. CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL	135
3.4.1. CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD	135
3.4.2. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	135
3.5. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA	138
3.5.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA	138
3.5.2. ÁMBITO PICO BERMEJO	145
3.6. RESUMEN EJECUTIVO Y NO TÉCNICO DE LOS ÁMBITOS EN QUE LA ORDENACIÓN PREVISTA ALTERA LA VIGENTE	149
3.6.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA	149
3.6.2. ÁMBITO PICO BERMEJO	151
3.7. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN DE PLANEAMIENTO	153
3.8. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA	153
3.8.1. Estudio Económico Financiero (EEF)	153
3.8.2. Informe de Sostenibilidad Económica (ISE)	155
ANEXO INFORMACIÓN	157
ANEXO I.1: PLANOS DE INFORMACIÓN	157
GENERALES	157
LA MAJADA	157
EL PICO	157
ANEXO ORDENACIÓN	159
ANEXO O.1: PLANOS DE ORDENACIÓN	159
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	159
ORDENACIÓN ALTERNATIVA SELECCIONADA	163
ANEXO O.2: EVALUACIÓN E INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO	1

1. ÁMBITO, PROMOTOR, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

1.1. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

El ámbito de la presente modificación incluye las áreas de suelo rústico de protección agrícola, urbano y urbanizable entorno del barrio de Milán hacia el barrio de La Palmita y las áreas de suelo urbano y suelo rústico de protección agraria entorno del viario camino Pico Bermejo. La totalidad del suelo incluido en el área de análisis de la presente modificación tiene una superficie total de 329.137 m²s según reciente medición, siendo la superficie del área entorno al barrio de La Palmita de 292.760 m²s y del área de Pico Bermejo de 37.086 m²s.



Ámbito de análisis.

Según se recoge en el Pliego de Prescripciones Técnicas del Contrato de Servicios para la redacción del documento de la presente Modificación Menor del PGO:

"A) Zona de la vía perimetral del norte:

El barrio de Milán se encuentra situada en el borde norte del núcleo de Tejina, delimitado al norte por la estructura parcelaria de uso agrícola, al sur por viario de El Ramal (calle El Señor, camino de la Majada y la calle José Rodríguez Amador), al este por el asentamiento rural de camino El Cardón y suelo rústico de protección agraria, y al oeste por el barranco de Las Cuevas. Los terrenos al oeste del barranco se encuentran ocupados actualmente por cultivos herbáceos, cultivos forzados y matorral costero según el mapa de ocupación de suelo de Canarias e identificadas como superficie agrícola en parte no utilizada y en parte con cultivos de ornamentales, plataneras, papas según el mapa de cultivos propiedad de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de Canarias.

Este barrio cuenta con una trama viaria con una estructura lineal, conformada por dos vías longitudinales de acceso a la zona, en torno a las que se ha ido consolidando la edificación, desprovista de vías transversales de conexión. Además, las condiciones dimensionales y de servicio del viario existente resultan insuficientes para el tráfico de la zona, donde coexisten viviendas unifamiliares y colectivas, lo que se agrava con la presencia de dos equipamientos comunitarios de gran afluencia, el colegio público Princesa Tejina y el campo de fútbol municipal Izquierdo Rodríguez.



Área de análisis entorno al barrio de Milán y el barrio de La Palmita

B) Camino de Pico Bermejo:

Este camino discurre por el barrio de Lomo Las Rías, al suroeste del núcleo de Tejina. Este barrio se configura al norte por edificaciones existentes a lo largo de la carretera Tejina-La Laguna, por donde linda con La Asomada y, prolongándose hacia el oeste por el camino Pico Bermejo, al sur limita con el municipio de Tegueste, al este limita con el tramo inicial de la carretera Tejina-La Laguna, y al oeste hay suelos vacantes de estructura agraria. Los terrenos al sur del camino Pico Bermejo se encuentran ocupados actualmente por cultivos herbáceos, viña y cultivos forzados según el mapa de ocupación de suelo de Canarias e identificadas como superficie agrícola en parte no utilizada y en parte con cultivos de ornamentales, viña y papas según el mapa de cultivos propiedad de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de Canarias.

La parte occidental del área de Lomo Las Rías, se organiza a partir de varios caminos entre los que se encuentra Pico Bermejo, conformando una red viaria con graves deficiencias dimensionales y de servicios, donde se entremezclan el tráfico rodado y el peatonal.



Área de análisis entorno al viario camino de Pico Bermejo

1.2. PROMOTOR DE LA MODIFICACIÓN

El promotor de la presente modificación es la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, con domicilio en Calle Bencomo nº16, CP 38201 San Cristóbal de La Laguna.

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

En el Pliego de Prescripciones Técnicas del Contrato de Servicios para la redacción del documento de la presente Modificación Menor del PGO se expone:

"[...] Durante el procedimiento de PGO, adaptación íntegra, se realizaron diferentes procesos participativos, y tuvo especial relevancia la participación realizada por las plataformas ciudadanas surgidas a raíz del procedimiento del plan, interesadas por la ordenación urbanística. Estas plataformas ciudadanas se generaron como consecuencia de la creciente preocupación de la ciudadanía por la sostenibilidad de sus núcleos y el interés de participar activamente en la decisión del modelo de los mismos, teniendo sus propuesta e ideas el plus del conocimiento in situ de la realidad de cada uno de esos núcleos.

Así que en la reunión telemática celebrada el 25 de enero de 2021, se comunicó a los representantes de las plataformas del PGO, que a pesar de la decisión que se fuera a tomar, en su caso, sobre el procedimiento del PGO, se había entendido que no resultaba conveniente aplazar aquellos cambios de ordenación de carácter urgente que hubieran ido surgiendo en este tiempo. Así pues, se les invitó a que plantearan aquellas demandas que consideraran que tenían carácter de urgencia y que no deberían esperar a la tramitación del plan general a nivel municipal. Las plataformas transmitieron pues, sus demandas en varias reuniones celebradas en 2021 con personal de la Gerencia, recogándose 50 demandas de intervención de diferente naturaleza.

Una vez, el Servicio de Planeamiento y Planificación realizó el análisis de las demandas, y el mismo fue revisado por la Dirección Técnica de la Gerencia, se llegó a una conclusión sobre cuál de las demandas solicitadas era viable para tramitar una modificación menor del PGO vigente; comunicándose ese hecho a cada una de las plataformas.

III.- Mediante correo de 21 de diciembre de 2021 (exp. 2021009063) se comunicó a la plataforma de Tejina, la conclusión para este núcleo donde se consideraron viables para ser objeto de estudio por una modificación menor del PGO las dos siguientes demandas relativas a la mejora de la movilidad en el núcleo de Tejina:

- TJ_01a. Vía de remate en el norte del núcleo urbano de Tejina (entre la zona La Majada, campo de fútbol y La Palmita).
- TJ_01b. Ensanche de la vía de la zona de Lomo Las Rías, camino Pico Bermejo desde la curva de Pata Rajada en la carretera general hasta la plaza de El Pico.

IV.- La Gerencia municipal de urbanismo tiene asignadas, conforme a sus Estatutos, las competencias relativas a la redacción de avances de planeamiento, del plan general de ordenación y de sus modificaciones, así como la formulación, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística de desarrollo del Plan General. Y para ello puede contratar con una persona física o entidad pública o privada la realización de funciones y actuaciones de su competencia.

El Servicio de Planeamiento y Planificación tiene asignadas las competencias relativas a la redacción y tramitación del Plan General de Ordenación y de los instrumentos de desarrollo de este.

Analizadas las actuales circunstancias relativas a los medios personales técnicos y jurídicos del Servicio de Planeamiento y Planificación, y a la carga de trabajo que suponen los diferentes trabajos que ya viene desarrollando, se concluye que el mismo no cuenta con personal suficiente para elaborar otro documento más de modificación menor del PGO, por lo que se considera necesario la contratación de un equipo redactor que lleve a cabo los trabajos de elaboración de un documento de modificación menor del PGO vigente, incluida su evaluación ambiental, para la mejora de la movilidad de Tejina.

Por todo ello, se solicita al Servicio de Contratación que inicie la contratación por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de un equipo redactor para los trabajos de elaboración de un documento de modificación del PGO vigente, incluida su evaluación ambiental, para la mejora de la movilidad de Tejina, en concreto en las zonas de La Majada y del camino Pico Bermejo; y ordenar al Servicio de Planeamiento y Planificación la redacción de los correspondientes pliegos de prescripciones técnicas."

El núcleo de Tejina, donde se localizan los ámbitos sujetos a esta modificación, se caracteriza por situarse en una plataforma geográfica marcada históricamente por su vinculación al sector agrario. Se ha conformado a partir del encuentro de las carreteras TF-16 y TF-13 a su paso por el núcleo, que constituyen el eje articulador a partir del cual se desarrolla la trama urbana del núcleo.

- Zona de la vía perimetral del norte: en esta zona se encuentran dos barrios de Tejina, Milán y La Palmita, separados entre sí por el barranco de Las Cuevas.

Surge de la carretera un viario urbano básico perpendicular a la misma, que da soporte a los barrios apoyado en los ejes longitudinales que tradicionalmente han configurado los caminos agrícolas, con este esquema morfológico se estructura, entre otros el barrio de Milán, donde el viario desciende topográficamente desde el centro urbano. En general, las vías del barrio son muy estrechas y de doble sentido de la circulación.

Por su parte, el barrio de La Palmita, mayoritariamente, presenta un trazado que discurre sobre una suerte de caminos agrícolas que tradicionalmente daban entrada a parcelas agrícolas abancaladas, y que progresivamente se han ido transformando en viario sin condiciones urbanísticas adecuadas. Sus vías principales son la carretera TF-16 y la calle San Sebastián, luego tiene dos vías secundarias y el resto del viario son calles sin salida.

El Planeamiento vigente, Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna (Adaptación Básica 2004), había previsto completar la trama del núcleo, uniendo ambos barrios, a través del desarrollo de unos sectores de suelo urbanizable, Tejina 1 para uso residencial y Tejina 3 para uso industrial y residencial, cuya ordenación debía dar continuidad a la trama existente.

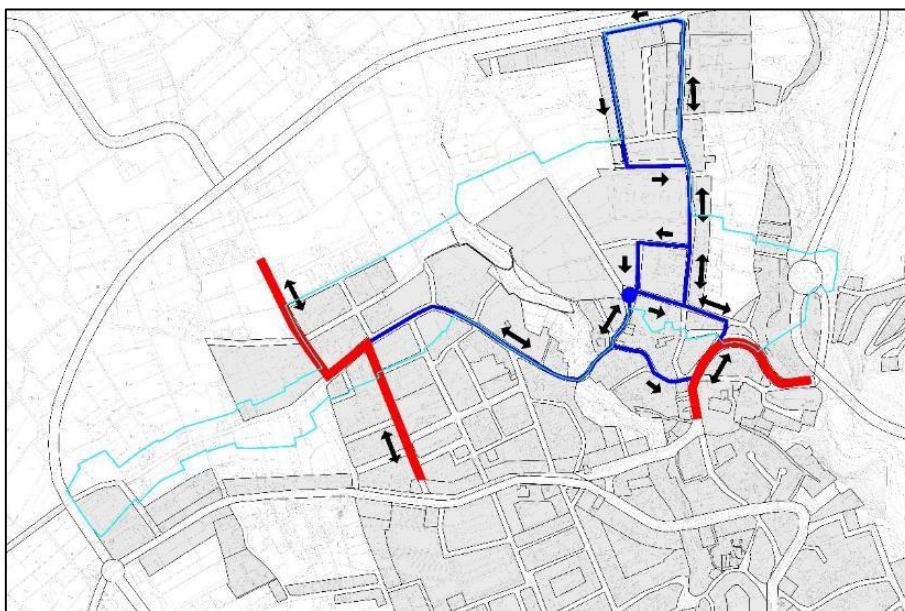
A día de hoy, estos sectores siguen sin desarrollarse por parte de la iniciativa privada y la trama de estos barrios está inconexa, resultando insuficiente para el barrio de Milán su funcionamiento con vías estrechas de doble sentido y que van a salir a la zona central de El Ramal, planteándose la necesidad de completar una vía perimetral de cierre de trama urbana del núcleo por el borde norte, generando una nueva salida desde el campo de fútbol de Milán hacia el Oeste, sobrepasando el barranco Las Cuevas hacia La Palmita, y generando un cierre de la trama del suelo urbano.

- *Camino de Pico Bermejo: En el barrio de Lomo Las Rías, a continuación del asentamiento de El Pico. El barrio presenta un trazado que discurre sobre una suerte de caminos agrícolas que tradicionalmente daban entrada a parcelas agrícolas abancaladas, y que progresivamente se han ido transformando en viario sin condiciones urbanísticas adecuadas. En concreto, el camino Pico Bermejo es estrecho y sinuoso, con poca visibilidad para el peatón sobre todo en las curvas.*

El Planeamiento vigente, Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna (Adaptación Básica 2004), había previsto un viario en suelo urbano consolidado de 8 metros de sección que en parte de su trazado linda en su margen sureste con suelo rústico de protección agraria, pudiendo resultar insuficiente en algunos puntos del tramo que va desde la curva de Pata Rajada en la carretera general hasta la plaza de El Pico, por lo que no tiene una movilidad adecuada tanto vehicular como peatonal, además de no tener continuidad con el viario que transcurre por el asentamiento al este de la plaza."

Con base en estas consideraciones y en el análisis de los ámbitos referidos, la necesidad de redactar el presente documento de Modificación Menor viene determinada por los siguientes motivos:

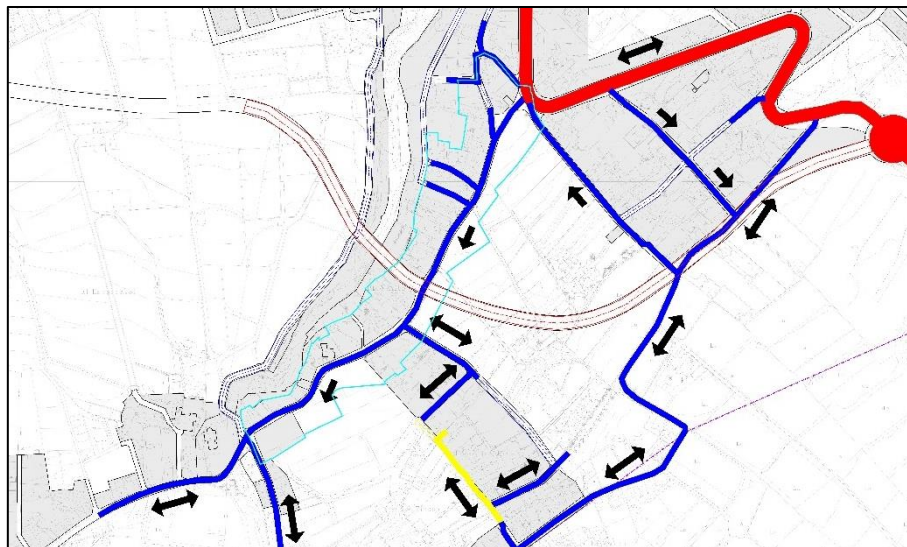
- A. Zona de la vía perimetral del norte: en esta zona se encuentran dos barrios de Tejina, Milán y La Palmita, separados entre sí por el barranco de Las Cuevas.



Esquema actual de movilidad

1. No existe una conexión transversal (este - oeste) adecuada entre los ámbitos de suelo urbano existentes al norte de la carretera insular (La Palmita y Milán). La que se utiliza actualmente carece de la sección necesaria para garantizar tanto la funcionalidad del tráfico rodado como la seguridad de los peatones.

2. Los equipamientos comunitarios existentes (C.E.I.P Princesa Tejina y Campo de Fútbol) cuentan con una gran afluencia de vehículos que agrava los problemas de accesibilidad y movilidad del ámbito.
 3. El viario existente se caracteriza por ser muy estrecho y de doble sentido de circulación.
 4. El trazado y tipología de los viarios existentes responden a los trazados originales de caminos agrícolas y que progresivamente se han ido convirtiendo en viarios sin condiciones urbanísticas adecuadas ni parámetros geométricos, perfil longitudinal y sección transversal adecuado a las velocidades máximas aconsejables para un viario urbano.
 5. La solución que el PGO vigente prevé para la conexión de los dos ámbitos y de la movilidad de los barrios se encuentra pendiente del desarrollo de los sectores de suelo urbanizable Tejina 1, Tejina 2 y Tejina 3, de iniciativa privada. En consecuencia, para la ejecución sería necesario previamente el desarrollo y gestión de todos estos suelos urbanizables.
 6. El ámbito presenta síntomas incipientes de degradación en su espacio público en lo relativo a la movilidad, accesibilidad, seguridad, ambiente urbano y demás aspectos relativos a los criterios de urbanización.
- B. Zona de Camino Pico Bermejo: En el barrio de Lomo Las Rías, a continuación del asentamiento de El Pico.



Esquema actual de movilidad

1. El viario actual se organiza a partir de caminos de carácter agrícola, entre el que se encuentra Pico Bermejo, conformando una red viaria con graves deficiencias dimensionales y de servicios, donde se entremezclan el tráfico rodado, el peatonal y las áreas de aparcamiento.
2. El trazado y tipología de los viarios existentes responden a los trazados originales de caminos agrícolas y que progresivamente se han ido convirtiendo en viarios sin condiciones urbanísticas adecuadas ni parámetros geométricos, perfil longitudinal y sección transversal adecuado a las velocidades máximas aconsejables para un viario urbano.
3. El camino Pico Bermejo es estrecho y sinuoso, con poca visibilidad para el peatón sobre todo en las curvas, que presenta síntomas incipientes de degradación en su espacio público en lo relativo a la movilidad, accesibilidad, seguridad, ambiente urbano y demás aspectos relativos a los criterios de urbanización.

Por lo tanto, se justifica en virtud del artículo 164.2 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante LSENPC), la oportunidad y conveniencia de modificar el Plan General de Ordenación en este ámbito.

1.4. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN

En lo que atañe particularmente al objeto del presente trabajo, en el Pliego del concurso se establecía que:

- a) *"El Planeamiento vigente, Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna (Adaptación Básica 2004), había previsto completar la trama del núcleo, uniendo ambos barrios, a través del desarrollo de unos sectores de suelo urbanizable, Tejina 1 para uso residencial y Tejina 3 para uso industrial y residencial, cuya ordenación debía dar continuidad a la trama existente.*
- b) *A día de hoy, estos sectores siguen sin desarrollarse por parte de la iniciativa privada y la trama de estos barrios está inconexa, resultando insuficiente para el barrio de Milán su funcionamiento con vías estrechas de doble sentido y que van a salir a la zona central de El Ramal, planteándose la necesidad de completar una vía perimetral de cierre de trama urbana del núcleo por el borde norte, generando una nueva salida desde el campo de fútbol de Milán hacia el Oeste, sobrepasando el barranco Las Cuevas hacia La Palmita, y generando un cierre de la trama del suelo urbano.*
- c) *Por otro lado, se estudiará la movilidad del camino Pico Bermejo en su paso por el suelo urbano desde la carretera general hasta la plaza de El Pico, para dar una solución a la movilidad y la seguridad de la vía mejorando sus condiciones dimensionales y de servicio".*

El presente documento de Modificación Menor por tanto tiene el objetivo de modificar el Plan General de Ordenación vigente de San Cristóbal de La Laguna en los ámbitos referidos, con el consiguiente alcance y contenido:

- a) Mejora de la conexión viaria y la movilidad entre los barrios de Milán y La Palmita.
 - Se propone aumentar las conexiones viarias entre el barrio de Milán y La Palmita incluyendo nuevo viario de forma independiente al desarrollo de los sectores Tejina 1, 2 y Tejina 3.
 - Esta actuación es indispensable para la mejora de la conexión de estos ámbitos, al no estar prevista en la ordenación vigente ningún otro viario, salvo el camino La Cruz, existente en suelo urbano o la vía prevista en el desarrollo de los sectores de suelo urbanizable Tejina 1, 2 y 3.
 - Esta vía debe ser independiente del desarrollo, gestión y ejecución de los suelos urbanizables afectados (Tejina 1, Tejina 2 y Tejina 3) que atravesaría.
 - Debido a lo anterior, el suelo necesario se incluiría como sistema general viario con el fin de ser obtenida por expropiación urbanística, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo 152.1 del RGEPC.

Artículo 152 Expropiación Urbanística

1. La expropiación forzosa por razones urbanísticas procede en los siguientes supuestos de utilidad pública:

- a) [...] *En el supuesto que la Administración anticipe la expropiación de un bien, dotación o sistema general para el que el Planeamiento haya previsto su obtención por inclusión o adscripción a un ámbito, sector o unidad de actuación, la Administración expropiante asumirá la condición en la ejecución del citado sector del propietario expropiado participando como tal en el proceso de equidistribución y ejecución del planeamiento de conformidad con las reglas de obtención onerosa de un bien de propiedad pública establecidas en este reglamento.*

b) Mejorar las condiciones de movilidad del camino Bermejo en su paso por el suelo urbano.

- Aumentar la sección viaria desde la carretera general Tejina – La Laguna hasta la plaza de El Pico, para dar solución a la movilidad y seguridad, mejorando sus condiciones dimensionales y de servicio.
- La ampliación de la sección tipo del viario público previsto en el PGO vigente con el objetivo de aumentar el espacio peatonal en aceras y ancho de calzada.

c) Parámetros de ordenación de la edificación y usos

Se incluirán los parámetros de ordenación de los suelos urbanos y urbanizables afectados, con planos, fichas y tablas específicas para cada ámbito en su caso.

Sobre aquellos parámetros de los suelos urbanizables afectados, no se alterarán aquellos que incidan sobre el resto de los suelos urbanizables del municipio.

d) Cuestiones sobrevenidas

Una vez ajustadas las parcelas resultantes a los criterios establecidos en los puntos anteriores, al estado actual y a la actualización de la cartografía base se modificará lo siguiente:

- Se ordenará pormenorizadamente y de manera integrada la totalidad del ámbito definitivo de la modificación, en tanto que cuestiones sobrevenidas, adecuando las alineaciones al estado actual y a la nueva cartografía existente.

1.5. ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO URBANÍSTICO

1.5.1. Planeamiento urbanístico vigente

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el día 7 de octubre de 2004 acordó en primer lugar aprobar definitivamente y de forma parcial la Adaptación Básica del Plan General de San Cristóbal de La Laguna condicionada a la subsanación de una serie de deficiencias y en segundo suspender la aprobación del documento en una serie de áreas.

Entre los ámbitos suspendidos se encuentra el ámbito de la modificación 18, Unidad de Actuación GE-16, Guajara, para su justificación y adecuación al PIOT, el área de Montaña Pacho con el fin de estudiar la situación creada tras la anulación del convenio urbanístico y también se encuentran los suelos urbanizables de Geneto 1, Geneto 2 y Geneto, 8 afectados por la huella sonora del aeropuerto de Los Rodeos, en los que no se podrán admitir usos residencial, ni dotacionales educativos y sanitarios, según el informe de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

Mediante Resolución de 29 de marzo de 2005 de la Dirección General de Urbanismo, se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el día 7 de octubre de 2004, que aprueba definitivamente y de forma parcial la Adaptación Básica del Plan General de San Cristóbal de La Laguna, al haber sido subsanados los reparos de los puntos I.1 y I.2 del mismo, a excepción del solar situado entre las calles Ramón y Cajal, Lope de Vega, Menéndez Pelayo y la Vía de servicio TF-2, en el barrio de Los Andenes, Taco, en cuyo ámbito prevalecerá la alineación que fue objeto de aprobación definitiva por el acuerdo de la COTMAC. (BOCA nº 67, de 6 de abril de 2005)

La normativa urbanística del Plan General fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia nº 64, de 25 de abril de 2005.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el día 28 de julio de 2005 acordó la aprobación definitiva, de forma parcial, el Plan General de San Cristóbal de La Laguna (adaptación básica) con relación al ámbito suspendido por Acuerdo de la Comisión de 7 de octubre de 2004, de la Unidad de Actuación Geneto GE-16, Guajara, vista su justificación y adecuación al PIOT.

El objeto de ese Plan General es la adaptación del Plan General de Ordenación del año 2000 así como las modificaciones puntuales y revisiones llevadas a cabo desde esta fecha a las determinaciones de la Disposición Transitoria Segunda, párrafo primero del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

Por lo que esta adaptación del Plan General del año 2000, en base a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda, párrafo tercero del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, atiende a las determinaciones de la clasificación del suelo, a su calificación y categorización, a la delimitación de los sectores, a la definición de las unidades de actuación y a la adscripción a las diferentes actuaciones que se prevean de los sistemas de ejecución previstos en la legislación autonómica.

La adaptación es un procedimiento de elaboración de los documentos que permitan la plena operatividad de las determinaciones legales aplicables a las disposiciones del Plan General vigente, por lo que no se produce un nuevo modelo de planeamiento.

Revisiones parciales y modificaciones puntuales del Plan General de Ordenación en Tejina

No se ha aprobado ni tramitado ninguna revisión ni modificación puntual que afecte al núcleo de Tejina desde la aprobación de la Adaptación del Plan General.

1.5.2. Modificación Menor del Plan General de Ordenación y Evaluación Ambiental Estratégica

En aplicación del artículo 164 de la Ley del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante, LSENPC) la modificación que se propone debe considerarse como **modificación menor** del planeamiento vigente, ya que no concurre ninguno de los motivos establecidos en el artículo 163 para que pueda ser considerada modificación sustancial de planeamiento, ya que se entenderá por modificación sustancial del Plan General:

a) La reconsideración integral del modelo de ordenación establecido en los mismos mediante la elaboración y aprobación de un nuevo plan.

b) El cumplimiento de criterios de sostenibilidad, cuando las actuaciones de urbanización, por sí mismas o en unión de las aprobadas en los dos últimos años, conlleven un incremento superior al 25% de la población o de la superficie de suelo urbanizado del municipio o ámbito territorial.

*c) La alteración de los siguientes elementos estructurales: la creación de nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes, en el caso de los planes insulares; y **la reclasificación de suelos rústicos como urbanizables, en el caso del planeamiento urbanístico.**"*

El Reglamento de Planeamiento de Canarias¹ (en adelante, RPC) establece en su artículo 107 las causas de modificación sustancial con idéntico tenor (toda vez que el artículo 107.3 ha sido anulado por Sentencia del TSJC)²:

La justificación de que estamos ante una modificación menor se debe a que esta no produce una reconsideración integral del modelo, sin que se reclasifique suelo de rústico a urbano o urbanizable y afectando exclusivamente a parte de suelo urbano consolidado y suelos urbanizables (Tejina 1 y 3) donde ninguna de las alternativas propuestas incrementa la población prevista.

En el caso del ámbito de El Pico, si bien se reclasifica suelo de rústico a urbano consolidado únicamente en la franja de suelo junto al camino de El Pico actual que es imprescindible para dotar a esta vía de la dimensión suficiente para su correcta funcionalidad, sin incluir suelos con aprovechamiento edificatorio.

Las modificaciones del Plan General de Ordenación se llevarán a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación, en los plazos y por las causas establecida en la Ley o en los propios

¹ DECRETO 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias

² Sentencia TSJ de Canarias (Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 2.ª) de 23 marzo 2020, Rec. 55/2019.

instrumentos, según lo dispuesto en los artículos 165.2 de la LSENPC y 106.2 del RPC, donde se establece que la modificación menor no requiere en ningún caso la elaboración y tramitación previa de avance de planeamiento. El artículo 106.2 del RPC establece además la innecesidad de realizar el trámite de consulta previa.

Las modificaciones menores se someterán al **procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica**, a efectos de que, según lo dispuesto en los artículos 31 de la Ley 21/2013, 165.3 de la LSENPC y 106.3 del RPC, el órgano ambiental resuelva mediante la emisión del informe ambiental estratégico que la modificación no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o, en su caso, que procede someter la modificación menor a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

A tales efectos, el promotor deberá presentar ante el órgano sustantivo la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañado del borrador de la modificación y su Documento Ambiental Estratégico (DAE), documentación que el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental conforme a lo dispuesto en el art. 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Por otra parte, la Resolución de 27 de junio de 2017 de Presidencia de Gobierno dispone la publicación del Acuerdo que establece las directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias (BOC n.º 128, de 5 de julio de 2017).

En la redacción de esta Modificación del Plan General se ha tenido en cuenta la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, por lo que no se generan efectos o impactos desiguales sobre mujeres y hombres y sobre la igualdad efectiva entre ambos sexos. El lenguaje utilizado no es sexista.

1.5.3. DECRETO ley 5/2024, de 24 de junio, por el que se modifica la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.

El Decreto ley 5/2024, de 24 de junio, por el que se modifica la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias, establece lo siguiente:

Artículo 20. Perspectiva climática en los instrumentos de ordenación ambiental, de los recursos naturales, territorial, urbanística y sectorial.

1. En los procedimientos de aprobación de los instrumentos de ordenación ambiental, de ordenación de los recursos naturales, territorial, urbanística y sectorial que promuevan o aprueben las Administraciones públicas de Canarias en esta materia, se deberá incorporar la perspectiva climática, especialmente en la evaluación ambiental estratégica, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, en el PIECan y el PCAC."

2. Asimismo, deberán contener un diagnóstico territorial, ambiental y económico, con especial referencia a los recursos naturales, a la población, con atención particular a la igualdad de género y el bienestar de las familias, el planeamiento vigente y la situación socioeconómica.

3. Los instrumentos de ordenación ambiental, de los recursos naturales, territorial y urbanística de ámbito municipal o superior, así como los sectoriales sometidos preceptivamente al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, deberán tener en cuenta los aspectos relacionados con los efectos del cambio climático y las causas que lo motivan, en especial el aumento de densidades urbanas, conservación de masas forestales, conservación de suelos y limitación de crecimientos urbanos. A tal efecto, las memorias de dichos instrumentos deberán relacionar y justificar las medidas adoptadas con arreglo al párrafo anterior.

4. Las administraciones públicas de Canarias competentes:

a) Impulsarán la incorporación de principios bioclimáticos y de eficiencia energética en el diseño urbano y arquitectónico, la densidad urbanística adecuada, la minimización de la artificialización del suelo, el aumento de zonas permeables e infraestructuras verdes y la concentración de la población en áreas dotadas de todos los servicios de modo que se minimicen los desplazamientos, y se cuente con una red eficaz y de bajas emisiones de transporte público.

b) Favorecerán la consideración, en la redacción y actualización del planeamiento urbanístico, de los impactos asociados al cambio climático, tales como las inundaciones, las lluvias puntuales y escorrentías por cauces naturales intervenidos por el hombre, el ascenso del nivel del mar, las olas de calor y la pérdida de biodiversidad.

c) Velarán por que las dependencias y los servicios de las administraciones públicas, especialmente los de carácter educativo, sanitario, social, cultural y deportivo, sean fácilmente accesibles desde las redes de transporte público

Artículo 21. Modificación del modelo territorial y urbanístico.

1. Las administraciones públicas de Canarias promoverán un cambio de modelo territorial y urbanístico dirigido a la consecución de los objetivos establecidos en la presente ley. A tales efectos, los correspondientes instrumentos de ordenación ambiental, de los recursos naturales, territorial y urbanística deberán motivar las concretas determinaciones de ordenación que se dirijan a la satisfacción de tales objetivos.

2. Las determinaciones de ordenación de las nuevas áreas residenciales que se propongan en los diferentes instrumentos de ordenación deberán responder al principio de máxima autosuficiencia energética.

3. Igualmente, los instrumentos de ordenación ambiental, de los recursos naturales, territorial y urbanística deberán:

a) Desarrollar modelos compactos de ocupación del territorio y unos usos más eficientes e intensivos de terrenos ya urbanizados.

b) Garantizar, en las actuaciones de transformación de nueva urbanización, una provisión energética con fuentes de energía renovables, de forma que se garantice la máxima autosuficiencia.

c) En los instrumentos de nueva redacción, en las modificaciones plenas de los mismos y en las actuaciones de transformación de nueva urbanización, sin perjuicio del cumplimiento del estándar previsto en la legislación urbanística, se tendrá en consideración el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza, en particular, la aplicación del criterio de un mínimo de 10 metros cuadrados de zona verde por habitante y de un árbol por cada tres habitantes.”

En consecuencia, procede considerar en la presente modificación los riesgos derivados del cambio climático e integrar las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático, cuestión que se abordará en el Documento Ambiental Estratégico.

1.6. ESTRATEGIAS SECTORIALES

1.6.1. Agenda 2030 ³

En la Asamblea General de la ONU del año 2015, 193 Estados miembros de las Naciones Unidas adoptaron por unanimidad la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible, con 17 objetivos, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades.

Estos objetivos globales son conocidos como Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) donde cada país tiene la responsabilidad primordial del seguimiento y revisión del progreso realizado en la implementación de los objetivos, lo que requiere una recopilación de datos de calidad.

Teniendo las ODS un carácter integrado e indivisible, al cubrir las tres esferas del desarrollo sostenible: ambiental, la social y la económica. En el caso que nos ocupa centraremos la atención en la denominada ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

³ Fuentes: “Como Implementar los ODS en las ciudades”; Red Española para el Desarrollo Sostenible. Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030; Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030.

La ODS 11 reconoce el papel fundamental de la urbanización para el desarrollo sostenible e insta a “conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

Esta ODS contribuirá a:

1. *Concientizar a dirigentes y a la comunidad, y centrar la atención política en los urgentes desafíos urbanos y en las oportunidades futuras.*
2. *Movilizar y empoderar a todos los actores urbanos para la resolución práctica de problemas, de modo que puedan trabajar colectivamente en pos de objetivos comunes,*
3. *Abordar los retos específicos de la pobreza urbana y el acceso a infraestructura y vivienda eficaces en función de los costos, con beneficios transversales en numerosos ODS.*
4. *Promover el diseño de infraestructura y la prestación de servicios integrados e innovadores, utilizando soluciones basadas en la tecnología y en la eficiencia energética.*
5. *Promover el ordenamiento territorial y la concentración espacial eficiente, a la vez que se confiere a los ODS un enfoque territorial.*
6. *Garantizar la resiliencia urbana frente al cambio climático y la reducción del riesgo de desastres.*
7. *Propiciar que los gobiernos urbanos y locales influyan en la adopción de decisiones tendientes a lograr el desarrollo sostenible.*

Existen cuatro pasos básicos para comenzar con los ODS en las ciudades:

1. *Iniciar un proceso inclusivo y participativo: concienciación sobre los ODS e involucramiento de las partes interesadas para el logro de objetivos y metas.*
2. *Fijar la agenda local de los ODS: trasladar los ODS mundiales a una agenda ambiciosa pero realista que se adapte al contexto local de desarrollo.*
3. *Planificar la implementación de los ODS: utilizar métodos y mecanismos de planificación basados en objetivos para el logro de resultados sociales, económicos y ambientales más sostenibles.*
4. *Monitoreo y evaluación: asegurar que la implementación de los ODS sigue por buen rumbo y desarrollar la capacidad local para una gobernanza más receptiva, capaz de rendir cuentas.*

1.6.2. Agenda Urbana Española (AUE)

La Agenda Urbana Española (AUE) es un documento estratégico, sin carácter normativo, que, de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano. Constituye, además, un método de trabajo y un proceso para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación.

Los principios y valores característicos que constituyen la apuesta de la Agenda Urbana Española, su marco estratégico puede estructurarse identificando un Decálogo de Objetivos de primer nivel, que despliega, a su vez, un total de 30 objetivos específicos, que descansan sobre aspectos más concretos y que contribuyen a la consecución de los diez objetivos principales. Todos ellos se acompañan, además, de unas líneas de actuación que aportan posibles alternativas para incidir en cada uno de los objetivos propuestos, a la vez que ponen a disposición de los actores últimos de la Agenda aspectos prácticos para lograr su implementación.

Respecto a los objetivos de primer nivel y específicos y en relación con el objeto del contrato de redacción de Modificación Menor del Plan General en el ámbito de Tejina cabría enumerar sin ser exhaustivo los siguientes:

1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional el suelo, conservarlo y protegerlo.
 - 1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial:
 - 1.1.1. *“Reducir el consumo de suelo virgen adecuándolo a las dinámicas de la población y a las nuevas actividades económicas, fomentando la productividad del suelo ya transformado. Esto requiere la*

realización de Memorias realistas que no sólo respondan al trámite formal de incorporación de dicho documento al resto de la documentación del correspondiente Plan urbanístico territorial”.

- 1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje:
 - 1.2.1. *“Proteger el medio rural de acuerdo con su carácter, especialmente el suelo rural fronterizo, de borde o colindante con el suelo urbano”.*
- 1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural:
 - 1.3.1. *“Aprovechar las vías pecuarias e incorporarlas con criterios de conectividad ecológica y como fórmula para combatir la fragmentación territorial”.*
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
 - 2.1. Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
 - 2.1.1. *“Re urbanizar zonas industriales abandonadas y reedificar y reutilizar terrenos y edificios vacantes e infrutilizados, incluida la identificación, con mapas, de los inmuebles infrutilizados”.*
 - 2.2. Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos.
 - 2.3. Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.
 - 2.3.1. *“Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población”.*
 - 2.3.2. *“Fomentar la cultura, el intercambio, la convivencia y el ocio urbanos, convirtiendo las calles en “plazas”, para lograr que el espacio público sea una seña de identidad”.*
 - 2.3.3. *“Eliminar barreras arquitectónicas, persiguiendo la mayor autonomía de las personas con discapacidad o con movilidad reducida, mejorando la accesibilidad universal a espacios y equipamientos públicos, vivienda y servicios básicos”.*
 - 2.3.4. *“Asegurar el mayor confort posible del espacio público a través del control del ruido, de la contaminación del aire y de la lumínica y de las condiciones térmicas, haciéndolo atractivo y saludable”.*
 - 2.3.5. *“Liberar espacio público ocupado por el automóvil privado para convertirlo en espacio público de uso múltiple, favoreciendo los usos peatonales y el comercio local”.*
 - 2.3.6. *“Garantizar no sólo la seguridad contra la delincuencia, sino también la seguridad frente a los accidentes, con medidas preventivas como el diseño de calles con pendientes adecuadas, identificación de zonas inaccesibles, evaluación de la jerarquización viaria, atención a los cruces e intersecciones de los peatones con los vehículos, cuidado con los acabados superficiales urbanos, etc.”.*
 - 2.4. Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación
 - 2.4.1. *“Fomentar actuaciones para reducir la contaminación acústica, lumínica y visual y minimizar su impacto en la salud y en la calidad de vida”.*
3. Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
 - 3.1. Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.
 - 3.1.1. *“Desarrollar un planeamiento sectorial, territorial y urbanístico que responda a la prevención frente a los riesgos naturales y que garantice la aplicación de normas específicas al respecto, tanto en las infraestructuras, como en las instalaciones y en las construcciones y edificaciones”.*
 - 3.1.2. *Reducir la isla de calor de las actuales ciudades, actuando sobre los factores que influyen en el comportamiento climático del entorno urbano. Para ello podría ser útil promover la permeabilización y vegetación de los espacios públicos, incorporar en las herramientas de planificación y gestión urbana el mapeado del clima urbano.*
 - 3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
 - 3.2.1. *Reducir la dependencia del vehículo privado mediante el fomento de un modelo urbano compacto y complejo y los impactos de los desplazamientos motorizados. Ello redundará también en la reducción de sus consumos y emisiones contaminantes.*
 - 3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático.

- 3.3.1. *Fomentar la conservación de especies animales y vegetales autóctonas. Aumentar la superficie de suelo capaz de sostener vegetación y mejorar la permeabilidad.*
- 4. Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
 - 4.1. Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía.
 - 4.1.1. *Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos.*
 - 4.2. *Optimizar y reducir el consumo de agua*
 - 4.2.1. *Utilizar sistemas de retención y filtración de aguas pluviales, fomentar el empleo de pavimentos permeables e incluir diseños de jardinería autóctona o ahorradora de agua mediante los sistemas eficientes de riego.*
- 5. Favorecer la proximidad y movilidad sostenible.
 - 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
 - 5.1.1. *Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.*
 - 5.1.2. *Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.*
 - 5.1.3. *Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa.*
 - 5.1.4. *Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.*
 - 5.1.5. *Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable. Elaborar ordenanzas de coexistencia de ciclistas y peatones.*
 - 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles
 - 5.2.1. *Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.*
 - 5.2.2. *Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.*

1.6.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible del municipio de La Laguna (ODS)

La concejalía de Medio Ambiente y Lucha contra el Cambio Climático del Ayuntamiento de La Laguna ha adjudicó en abril de 2021 la redacción de un plan para la localización e implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 en el municipio, actualmente en redacción.

1.6.4. Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (DUSI)

En La Laguna la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas ha resuelto con fecha de 4 de mayo de 2018, la concesión de ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) que ha concedido al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna el proyecto presentado "PATRIMONIO DE BARRIOS", según la Orden del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas HFP/888/2017, para Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado. Este proyecto de "Patrimonio de Barrios" incluye doce áreas urbanas homogéneas, situadas en el sur del municipio, fuera del ámbito objeto de la Modificación planteada.

1.6.5. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PAMU)

En mayo de 2022 se anuncia la adjudicación del contrato de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio:

“Objetivos

Entre los objetivos del Plan se incluyen contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, la salud y seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía, gracias a un uso más racional de los recursos naturales, así como integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y de movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se facilite un acceso eficaz, eficiente y seguro a los servicios básicos y con el mínimo impacto ambiental.

Para ello, se fomentarán los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo, y otros modos no motorizados. Además de la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, la caminabilidad urbana e interurbana, la oferta de estacionamiento como herramienta de cambio a otros modos de transporte más sostenibles. Y para promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda, entre otros objetivos.

Fases de desarrollo

El PMUS se desarrollará en varias fases, que incluyen el análisis y un diagnóstico participado en los que se tendrán en cuenta factores como tendencias demográficas y económicas, viario, usos del suelo, transporte público, tráfico privado, aparcamiento y distribución urbana de mercancías, entre otros.

A su vez, la definición estratégica y las propuestas de actuación del PMUS incluirán los objetivos específicos de actuación como, por ejemplo, dar prioridad a los peatones sobre otros modos, o garantizar la accesibilidad a los colectivos más vulnerables; la prospectiva y escenarios, modelización del tráfico a nivel macro y un plan de actuación.

Para su elaboración, se recopilará un amplio volumen de datos, con los que desarrollar la modelización y simulación de escenarios, con una alta participación ciudadana y una evaluación detallada de los impactos de las medidas en aspectos como efectos ambientales y económicos, seguridad vial, congestión, reparto modal y ahorros de tiempo.

Además, el seguimiento y evaluación del PMUS se realizará a partir de la evolución de un conjunto de indicadores de éxito que medirán, por un lado, el grado de cumplimiento de los programas de actuación iniciados, y, por otro, la consecución de los objetivos marcados en el Plan”.

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna en sesión extraordinaria celebrada el día 8 de febrero de 2023, acordó someter el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio a información pública. El documento de PMUS sometido a información pública expone:

“El objetivo del presente PMUS es la definición de una herramienta de gestión en materia de movilidad para los gestores del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, que asesore en la estructuración del tráfico, en la mejora de la seguridad vial y de lugar a un modelo de movilidad sostenible. Con la finalidad de poder alcanzar estos objetivos se hace necesario un conocimiento profundo de la situación de partida para así identificar las áreas sobre las que es necesario actuar y desarrollar acciones que contribuyan a una mejora de las condiciones iniciales”.

1.6.6. Pacto de los alcaldes y Plan de Acción de Energía Sostenible

Los objetivos específicos del PAES y por tanto de acción son los siguientes:

- Mejorar la eficiencia y consumos en instalaciones municipales.
- Mejorar la movilidad del Término Municipal y dirigirla hacia escenarios más sostenibles.
- Fomentar el uso de fuentes de energías renovables y determinar los potenciales de éstas en el municipio
- Crear herramientas legales que fomenten la sostenibilidad energética y luchen contra el cambio climático.
- Facilitar y fomentar en los ciudadanos el consumo responsable de la energía

1.6.7. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del Municipio de La Laguna

El Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) de La Laguna tiene como objeto participar en políticas ambientales, optimizar el consumo energético e impulsar la gestión integral del desarrollo económico, social y cultural, de la mano de una cooperación por la sostenibilidad, aumentar la resistencia del municipio frente al Cambio Climático. El Plan responde con firmeza al compromiso de reducir las emisiones de CO₂ equivalentes en, al menos, un 55% antes del año 2030.

El Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de La Laguna se basa en alcanzar para el año 2030 dos objetivos básicos:

Primero. - Reducir en, al menos, un 55% las emisiones de CO₂ en La Laguna. Teniendo en cuenta las emisiones estimadas para el año de referencia (2009), este objetivo se concreta en adoptar medidas que eviten la emisión de, aproximadamente, 405.975,90 tCO₂eq.

Este objetivo lleva aparejado:

- *Minimizar el consumo energético en el municipio. Con especial incidencia en el consumo eléctrico y de combustibles fósiles.*
- *Implantación progresiva de energías renovables que sustituyan el origen fundamentalmente fósil de la electricidad generada en la actualidad en el sistema eléctrico de Tenerife.*
- *Evitar la aparición de una brecha social energética mediante la lucha contra la pobreza energética, facilitando el acceso a energía limpia y asequible para toda la población.*

Segundo. - Aumentar la capacidad de resiliencia de La Laguna mediante la adopción de un enfoque común para el impulso de la adaptación al Cambio Climático, teniendo en cuenta las características del municipio, los riesgos e impactos previstos que se analizan en la Evaluación de Riesgos y Vulnerabilidades.

Entre las acciones propuestas que puedan tener incidencia en la presente Modificación Menor podemos destacar las siguientes:

- Redacción y ejecución del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible
- Fomento del desplazamiento a pie y en vehículos eléctricos de movilidad personal.
- Adecuación de infraestructuras al Cambio Climático

1.6.8. Modelo de Desarrollo Sostenible y Plan de Acción

El Ayuntamiento de San Cristóbal de la Laguna a través del documento de Modelo de Desarrollo Sostenible y Plan de Acción refleja el compromiso del Ayuntamiento con “la implementación a nivel local de las directrices que emanan de los documentos de referencia sobre sostenibilidad urbana de ámbito nacional e internacional, tales como la Agenda Urbana Española, la Agenda Urbana de Naciones Unidas (Hábitat III), la Agenda Urbana para la UE y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030”.

Entre las acciones propuestas que puedan tener incidencia en la presente Modificación Menor podemos destacar las siguientes:

- *Integrar las vías que se han visto absorbidas por el crecimiento urbano y que tienen una función basada, fundamentalmente, en el tráfico motorizado.*
- *Incrementar la conectividad minimizando las distancias para peatones y ciclistas. Una red de calles con alta conectividad puede ayudar a incrementar la accesibilidad y generar espacios públicos de calidad en los entornos más dispersos.*
- *Definir una red de calles especializadas para la circulación de conexión a pie, en transporte público, coche y si la sección lo permite bicicleta. Las calles que no están destinadas al tráfico de paso serán destinadas a la paridad peatonal y con plataforma única (en el interin, podrían ser transformadas con soluciones de urbanismo táctico) que cogerán diversos usos y nuevo verde urbano.*

1.6.9. Otras estrategias

El Ayuntamiento de San Cristóbal de la Laguna ha elaborado otros planes estratégicos entre lo que cabe mencionar los siguientes:

- Agenda Local 21
- La Laguna, Municipio en Transición 2030
- Estrategia Municipal para el desarrollo de la ciudad inteligente (Aguere inteligente)
- La Laguna Ciudad de la Ciencia y la Innovación.
- Plan “Aguere inteligente”

1.7. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA INCLUIDOS LOS DE ÍNDOLE AMBIENTAL.

En el Pliego de Prescripciones Técnicas del Contrato de Servicios para la redacción del documento de la presente Modificación Menor del PGO se expone:

“El objeto del contrato consiste en proceder al estudio de la movilidad de los barrios de Milán y del camino Pico Bermejo en su parte urbana, en el núcleo de Tejina. Para ello se estudiará la trama o malla urbana entorno al borde norte del núcleo de Tejina, para dar una solución a la movilidad del barrio de Milán especialmente en su salida hacia el Oeste por el barrio de La Palmita, de forma independiente al desarrollo de los sectores Tejina 1 y Tejina 3; y por otro lado se estudiará la movilidad del camino Pico Bermejo en su paso por el suelo urbano desde la carretera general hasta la plaza de El Pico, para dar una solución a la movilidad y la seguridad de la vía mejorando sus condiciones dimensionales y de servicio.

Además, se deberá elaborar la ordenación estructural y pormenorizada que proceda de la modificación menor del vigente Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna (Adaptación Básica 2004), en los referidos ámbitos y su evaluación ambiental, conforme a la normativa establecida por la Ley 4 /2017 del Suelo y Espacios Naturales de Canarias y sus Reglamentos de desarrollo. Ambas ordenaciones deberán ser conformes a los principios recogidos en el artículo 5 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), y en concreto a la correcta planificación y el uso racional y sostenible de los espacios urbanos para mejorar las condiciones de vida en las ciudades y en el campo, combinando los usos de manera funcional y creando entornos seguros, saludables, energéticamente eficientes y accesibles universalmente, mejorando las condiciones de vida de sus habitantes, y teniendo en cuenta los objetivos de desarrollo sostenible”.

Los objetivos y criterios de la ordenación sintetizan las propuestas de la ordenación establecidas desde la presente Modificación del Plan General una vez realizado el análisis de la realidad territorial mediante la interpretación de cuáles son los problemas y oportunidades del ámbito de la modificación.

La presente Modificación Menor tiene como punto de partida el vigente Plan General y las estrategias sectoriales enumeradas en el apartado anterior, adaptándose a las determinaciones del actual marco legislativo.

Todos y cada uno de los objetivos ambientales que esta Modificación del Plan General se plantea como meta a alcanzar devienen tanto de la legislación urbanística como sectorial como de las determinaciones que sean de aplicación del Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna. Los objetivos y criterios ambientales derivados de dichos instrumentos se complementan con otros que la propia Modificación del Plan General plantea con la finalidad de dotar de un mayor peso ambiental las decisiones sobre el ámbito.

Los objetivos y criterios que establecen la legislación urbanística y sectorial, o el propio Plan Insular son genéricos para Modificación del planeamiento general, ya que en ningún momento se hace referencia a objetivos ambientales específicos para el ámbito de la presente Modificación Menor del Plan General del municipio de San Cristóbal de La Laguna.

Estos objetivos y criterios versan sobre muchas materias, algunas de las cuales son objeto de ordenación directa del Plan, pero otras muchas no lo son, por lo que la Modificación del Plan sólo puede contribuir indirectamente a través de su Modelo de Ordenación Sostenible.

Como no podría ser de otra manera, se hará en coherencia con los objetivos y propuestas a considerar que manifieste la ciudadanía en las sucesivas fases de información pública y a los nuevos retos y objetivos en sintonía con la Agenda 2030 ya enunciados.

Y todo ello obviamente modulado por el resultado del trámite de consulta a las distintas Administraciones de acuerdo con sus competencias y conforme al vigente marco legal y normativo.

Se hace especialmente laborioso enumerar todas y cada una de las determinaciones derivadas de aquellos instrumentos legales y de planeamiento que constituyen objetivos ambientales del Plan y criterios para la ordenación del municipio. Aún más laborioso resulta describir, uno a uno, en qué medida la Modificación del Plan General ha adoptado tales objetivos y criterios. Todos y cada uno de los objetivos ambientales del planeamiento de rango superior, así como de las legislaciones sectoriales que establezcan determinaciones ambientales, pueden hacerse corresponder con alguno de los siguientes objetivos de la presente modificación:

- Mejorar la movilidad y la accesibilidad en base al PMUS en tramitación, actuando desde los diferentes componentes que se incluyen en la presente modificación (sistema viario, tráfico, aparcamientos, espacios peatonales, etc.).
- La armonización de los requerimientos de desarrollo social y económico con la preservación y la mejora del medio ambiente urbano, asegurando a todos/as una digna calidad de vida.
- Adecuar la ordenación pormenorizada al análisis de riesgos, especialmente los referidos a avenidas vinculados a los barrancos existentes en los ámbitos de la modificación considerando la variable del cambio climático.
- Establecer criterios de ordenación y urbanización de la red viaria donde se procurará siempre la implantación de arbolado en la red viaria con el fin de mejorar la calidad del paisaje urbano y para unas condiciones adecuadas de accesibilidad y seguridad.
- Se deberán establecer criterios de ordenación y urbanización respecto a las redes de infraestructuras, especialmente las vinculadas al ciclo del agua. Con el fin de contribuir a un uso y distribución racional de los recursos hidrológicos propiciando el ahorro en su empleo, el control de efluentes, la protección de su calidad, la sostenibilidad energética y el consumo responsable de energía.
- Lograr que el instrumento de planeamiento alcance la flexibilidad suficiente para evitar que se convierta en un obstáculo a superar, consiguiendo - al propio tiempo - que sus determinaciones ordenen de forma integral el ámbito de la modificación.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Para la definición de los viarios propuestos se deberá establecer los criterios de base para la ordenación de la Modificación Menor y las medidas que se deberán contemplar en los proyectos de ejecución para su desarrollo en su caso, entre los que tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

Sobre las características de la calzada, se deberá ponderar:

- Radios de giro.
- Pendientes máximas con relación los itinerarios accesibles.

- Conjunto de parámetros geométricos de trazado, perfil longitudinal y sección transversal de las vías que tratarán de adecuarse a las velocidades máximas propuestas, a la vez que se utilizar las medidas de templado de tráfico.
- Anchura de los carriles que influye en la capacidad de las vías para la circulación rodada y en la velocidad de los vehículos, por lo que ésta deberá ajustarse a los objetivos de la vía.
- Determinar el número de carriles y su anchura de acuerdo con la capacidad de las vías.

Y en cuanto a las aceras, se deberá analizar la posibilidad de albergar algunas de las siguientes funciones:

- Encauzar el movimiento y estancia de los peatones.
- Servir de punto de acceso de los peatones a los diversos medios de transporte (vehículos, taxis, autobuses, etc.).
- Servir de soporte al alumbrado, la señalización y otros servicios públicos.
- Alojar la vegetación urbana, árboles y arbustos, que humanizan y cualifican la ciudad.
- Servir de cobertura a diversas infraestructuras urbanas.

En el diseño de las aceras, deberá por tanto analizarse las siguientes cuestiones:

- Conjunto de exigencias que derivan de las funciones concretas que cumple cada tramo.
- Continuidad de los itinerarios peatonales, en especial, a los itinerarios peatonales principales.
- Variedad de sus usuarios y a sus capacidades y necesidades respectivas: niños, adultos, ancianos, personas con discapacidades motoras, personas con coches de niño, bultos o maletas, etc.

Se analizará los anchos posibles de las aceras que vendrá determinado por:

- La clase de vía, la velocidad de circulación rodada y el tránsito peatonal previsible.
- La pertenencia de la acera a un itinerario peatonal principal.
- Las exigencias suplementarias que suponen los usos del suelo y la edificación previstos en sus bordes y su intensidad (edificabilidad, densidad, etc.).
- Los requerimientos de los servicios infraestructurales que deban alojarse en ellas.
- Aspectos paisajísticos y de diseño urbano.
- El grado de cumplimiento de la legislación sectorial en materia de accesibilidad.

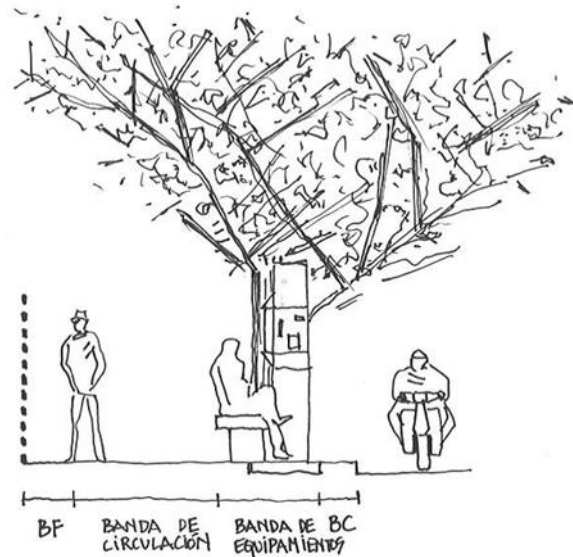
Se deberá analizar y acordar la posibilidad de desarrollar en las vías propuestas o en tramos concretos las siguientes bandas:

- Banda de circulación:

Es la zona destinada a la circulación peatonal. Conforme a la Orden Ministerial señalada, la anchura mínima de la banda de circulación será de ciento ochenta centímetros (1,80 m), con una altura libre de paso mínima de 2,20 m.:

- Banda de ajardinamiento y/o arbolado (alcorques).
- Banda o zonas estanciales.
- Carriles y aparcamientos para bicicletas.
- Banda de servidumbre de la calzada.
- Bandas de estacionamiento

- Intersecciones



En general, se denomina intersección al área en que dos o más vías se encuentran o se cruzan y al conjunto de plataformas y acondicionamientos que pueden ser necesarios para el desarrollo de todos los movimientos posibles o permitidos de vehículos y peatones.

La localización y diseño de intersecciones constituye uno de los instrumentos de uso más generalizado para mantener la velocidad e intensidad del tráfico automóvil en niveles compatibles con las exigencias del entorno urbano (templado de tráfico).

Además, las intersecciones pueden servir de soporte a la formación de espacios urbanos de calidad estética y ambiental, que polarizan la vida ciudadana y se constituyen en hitos formales y polos estructurantes de la ciudad: las plazas urbanas.

TEMPLADO DEL TRÁFICO

En el desarrollo de la propuesta se deberá analizar la posibilidad de incluir medidas tendentes al templado del tráfico, conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

La utilización de medidas de templado de tráfico se deberá analizar en función de las necesidades del entorno inmediato y de la mejora de la calidad de vida de las áreas residenciales, al posibilitar la reducción sustancial del número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos.

Las medidas de templado de tráfico deben, en cualquier caso, respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las paradas de guaguas, el drenaje, los accesos a edificios y parcelas, etc., y garantizar el acceso fácil de los servicios de emergencia.

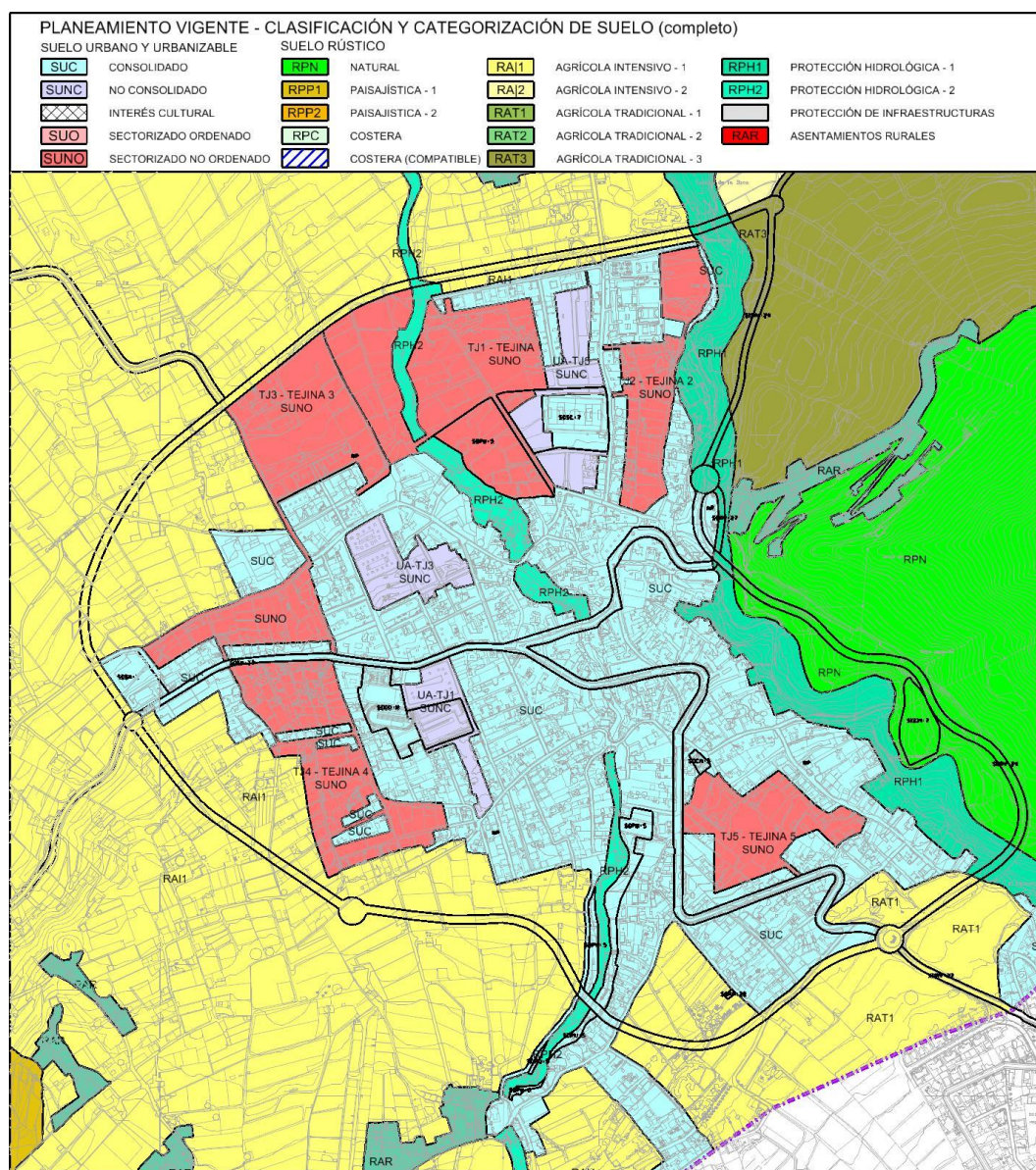
2. INFORMACIÓN

2.1. PLAN GENERAL VIGENTE

2.1.1. Clasificación y categoría de suelo

La clasificación que realiza esta Adaptación resulta de aplicar las disposiciones del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias del año 2000 para la determinación de las diferentes clases de suelo conforme a lo dispuesto en el mismo, debiendo tener en cuenta que las clases de suelo tanto en el anterior Plan General como en la Adaptación son las mismas y con los mismos límites, estableciéndose sólo pequeños ajustes motivados por la nueva cartografía utilizada. Sólo se han incluido en la clase que le corresponde, los suelos que el anterior Plan General clasificaba como Sistemas Generales y no adscribía a ninguna otra clase de suelo.

Se adjunta a continuación plano de clasificación y categorización de suelo del Plan General de elaboración propia, sobre cartografía oficial de GRAFCAN a 1/5000 y a partir de la documentación obrante en la Gerencia de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna.



Adaptación Básica de Plan General de San Cristóbal de La Laguna.
Fuente: Gerencia de Urbanismo de La Laguna y elaboración propia

El Plan General en sus normas urbanísticas define las distintas clases y categorías de suelo.

La definición que realiza en el artículo 55 sobre el suelo urbano recoge la del artículo 50 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y en el artículo 56 establece la división del suelo urbano en dos categorías que se adscriben a suelo urbano consolidado y suelo urbano no consolidado.

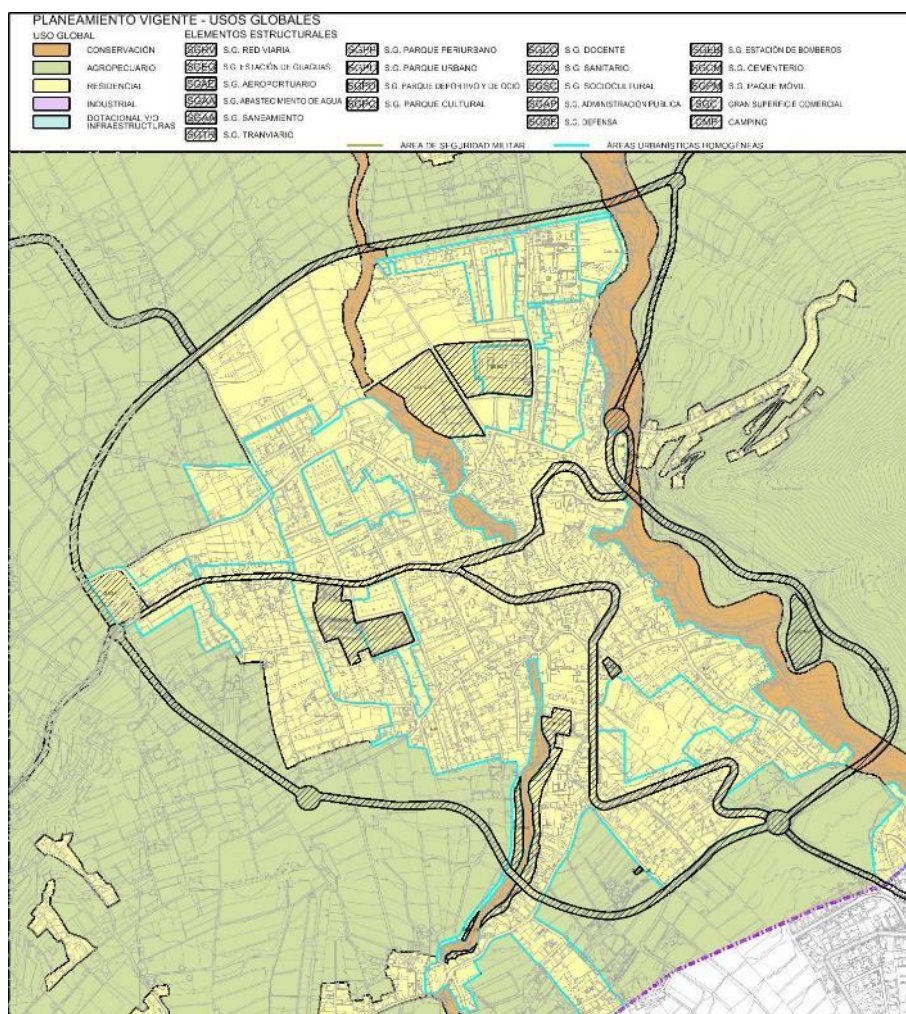
Las normas urbanísticas dedican los artículos 15 b), 16.2, 43 a 45 al suelo sectorizado urbanizable, definiéndolo como el suelo susceptible de transformación, mediante su urbanización y que sirve de soporte del desarrollo urbanístico del municipio con las determinaciones de plazos y garantías, no siendo edificables hasta que no se ejecute la urbanización de su planeamiento parcial. El suelo urbanizable lo constituyen aquellas áreas del territorio que el Plan General destina a ser soporte del crecimiento urbano previsible.

El Plan General de Ordenación establece para el área norte, entorno a los Barrios de Milán y La Palmita la clasificación y categoría de suelo urbano consolidado y no consolidado, suelo urbanizable no ordenado y suelo rústico de protección hidrológica 2.

En el área entorno al viario de camino de Pico Bermejo se establece la clasificación y categoría de suelo de urbano consolidado y suelo rústico de protección agraria.

2.1.2. Usos globales

En el plano de usos globales del Plan general vigente se reflejan los sistemas generales previstos.



Adaptación Básica de Plan General de San Cristóbal de La Laguna.
Fuente: Gerencia de Urbanismo de La Laguna

El Plan General de Ordenación establece para el área norte, entorno a los Barrios de Milán y La Palmita el uso global de residencial para el suelo urbano consolidado y suelo urbanizable y uso global primario vinculado al suelo rústico de protección hidrológica. En el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 se establece el sistema general de espacio libre - Parque Urbano (SGPU-5) y sistema general socio cultural en suelo urbanizable, suelo urbano consolidado y no consolidado.

		Identificación:	SGPU-5
Situación:	Barranco de Tejina		
Descripción:	Parque de Tejina		
Obtención:	Parte expropiación, parte cesión Sur- Tejina-1	Superficie:	35.603 m2
Administración:	Ayuntamiento de La Laguna		
Observaciones:	20.486 m2 se obtiene por cesión del P.P. TEJINA1		

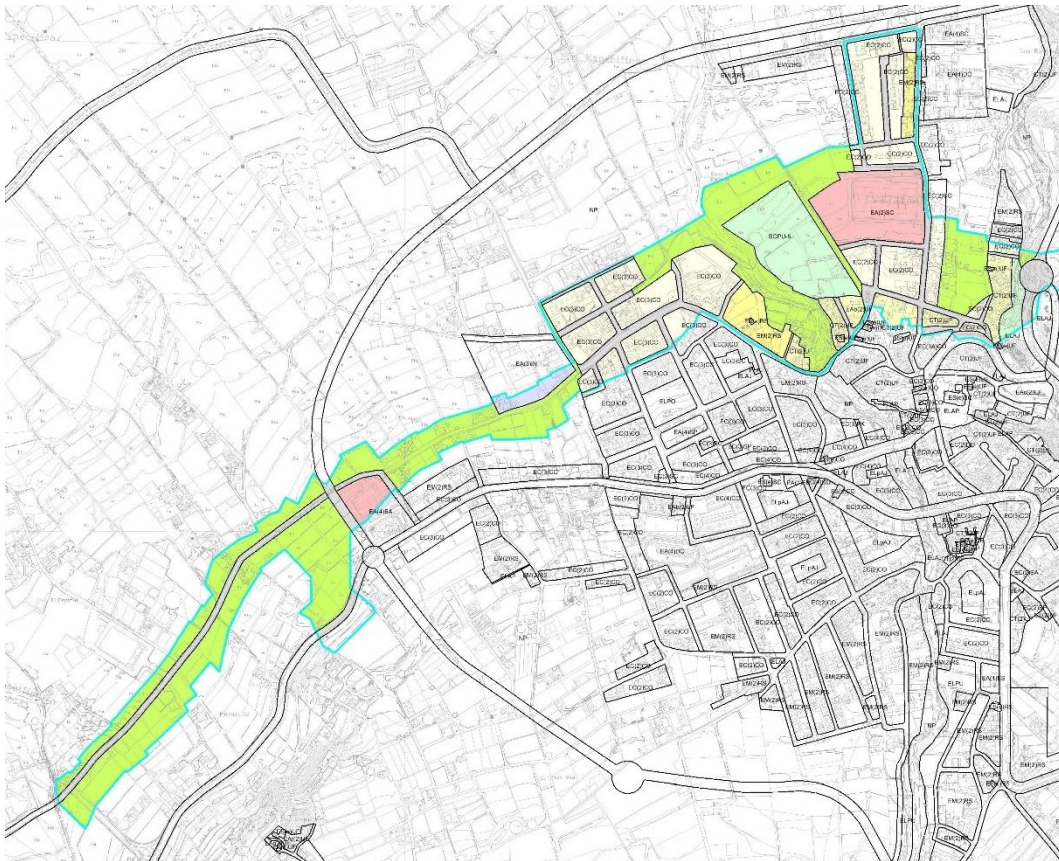
		Identificación:	SGSC-7
Situación:	Camino Milán Tejina		
Descripción:	Campo de Fútbol de Tejina		
Obtención:	En parte ya obtenido	Superficie:	20.636 m2
Administración:	Ayuntamiento de La Laguna		
Observaciones:	Parte cesión de la UA - TJ5 de 6.553 m2 y otra parte por la cesión del URBZ TEJINA7 de 1.794 m2		

En el área entorno al viario de camino de Pico Bermejo se establece el uso global de residencial y se establece un sistema general viario que cruza de forma transversal el ámbito propuesto.

2.1.3. Ordenación pormenorizada

Se establece en su ordenación pormenorizada en el área norte, entorno a los barrios de Milán y La Palmita, zonas de edificación cerrada colectiva de tres plantas y usos pormenorizado edificio de viviendas y edificación mixta residencial de 2 plantas y uso pormenorizado vivienda unifamiliar.

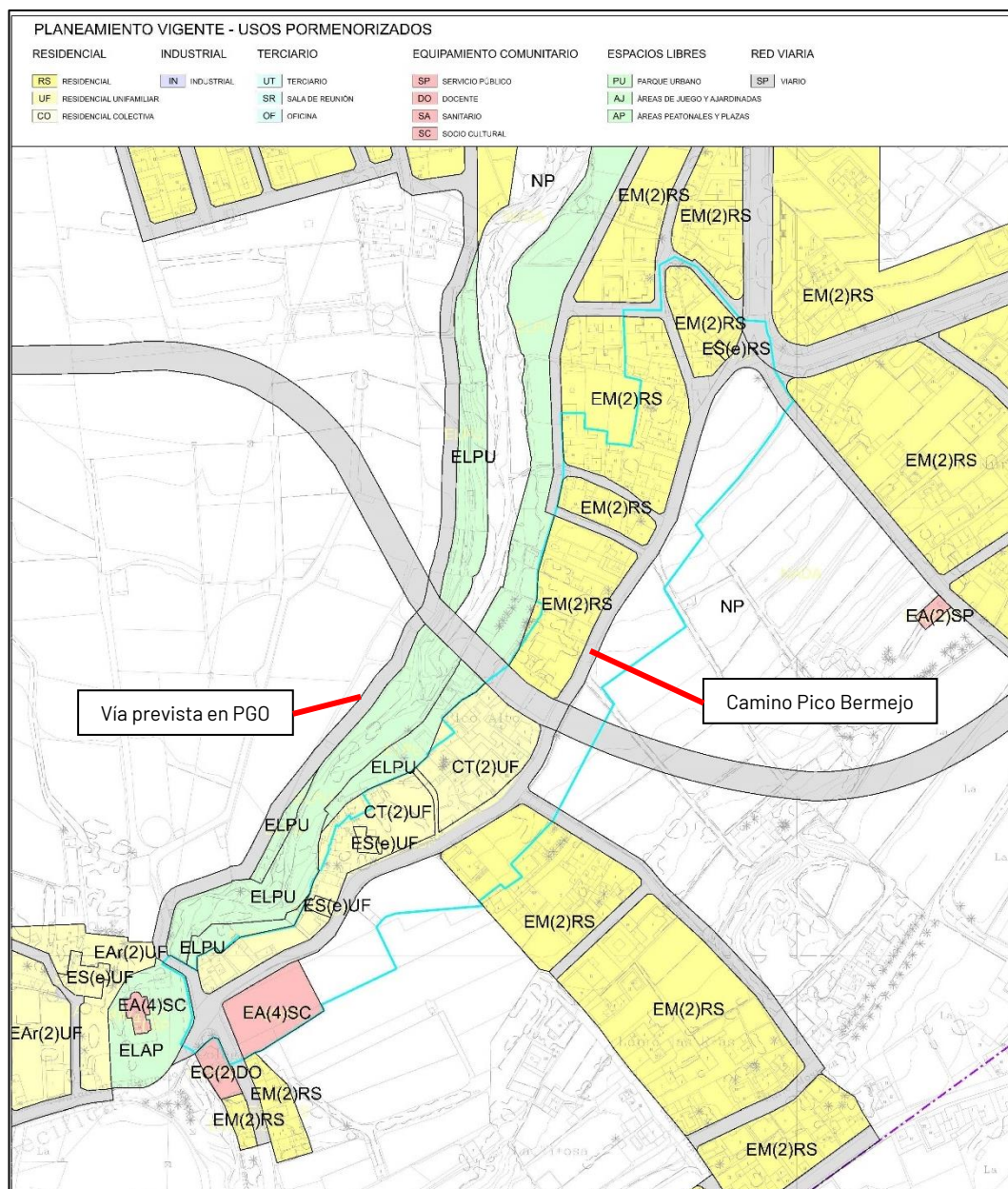
Respecto al sistema viario se prevé completar la trama del núcleo, uniendo ambos barrios, a través del desarrollo de unos sectores de suelo urbanizable, Tejina 1 para uso residencial y Tejina 3 para uso industrial y residencial, cuya ordenación debía dar continuidad a la trama existente.



Extracto Plan General Vigente: Ordenación Pormenorizada (Ámbito La Majada)

En el área de Pico Bermejo se establece las zonas de edificación mixta residencial de 2 plantas con uso pormenorizado vivienda unifamiliar y la zona de casco tradicional de 2 plantas de uso vivienda unifamiliar.

Respecto al sistema viario el vigente Plan General de Ordenación contempla la ejecución de una vía en suelo urbano consolidado con un ancho similar al de Pico Bermejo (8 metros) y un trazado paralelo al noroeste del barranco, que conecta la plaza de El Pico con el Camino El Esparragal.



Extracto Plan General Vigente: Ordenación Pormenorizada (Ámbito El Pico)

2.1.4. Instrumentos de ordenación, gestión y ejecución.

En Tejina se delimitaron cinco sectores de suelo urbanizable no ordenado denominados Tejina 1, Tejina 2, Tejina 3, Tejina 4 y Tejina 5.

En la actualidad no se ha desarrollado ninguno.

En el ámbito 1 objeto de Modificación (Vía de remate en el norte del núcleo urbano de Tejina (entre la zona La Majada, campo de fútbol y La Palmita), se sitúan los sectores Tejina 1, Tejina 2 y Tejina 3, cuyas fichas reproducimos:

P.G.O. LA LAGUNA.

ADAPTACIÓN BÁSICA. TEXTO REFUNDIDO.

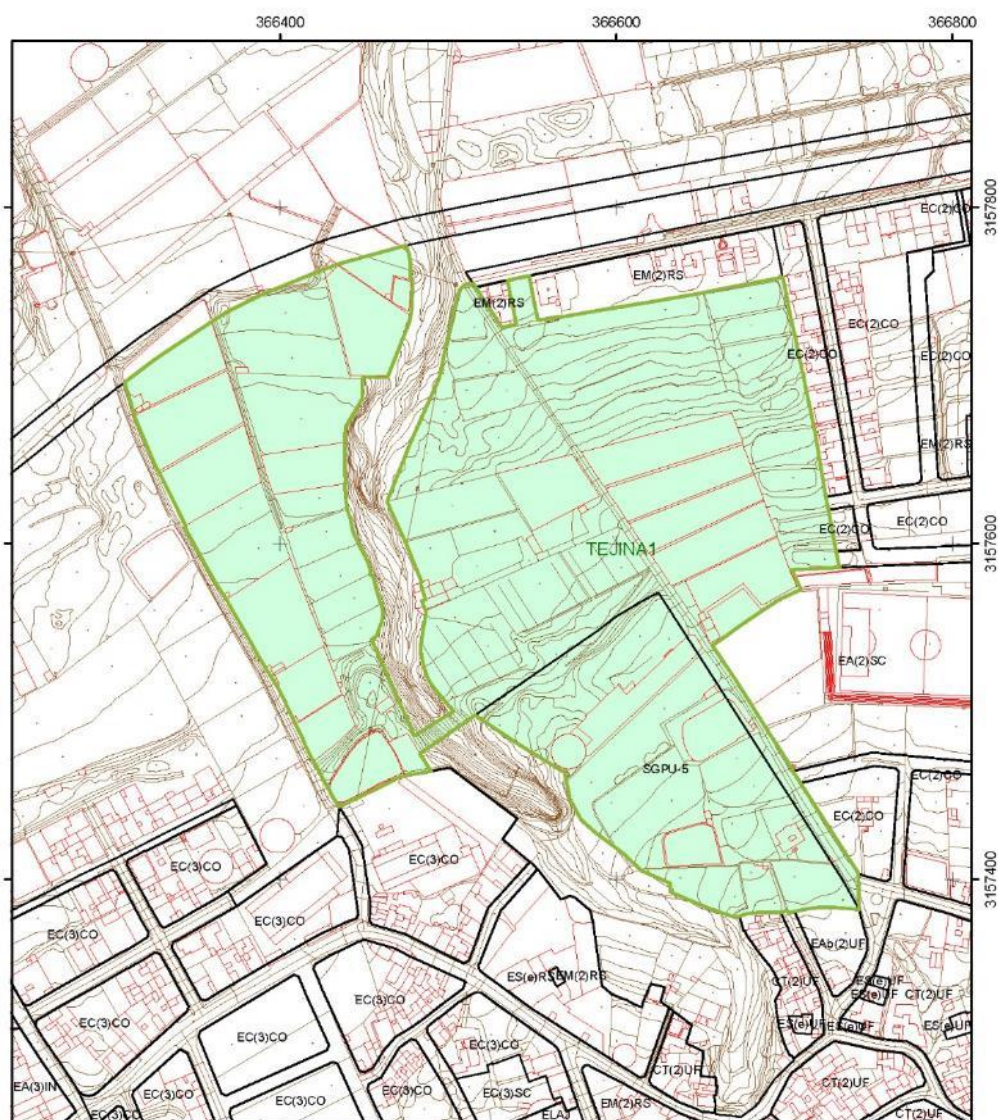
OCTUBRE 2004

4

IDENTIFICACIÓN. -	
DENOMINACIÓN:	TEJINA 1
PLANO/S:	(16)
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR:	100.941 M ²
NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	no se determina (acuerdo Cotmac)
DENSIDAD DE VIVIENDAS:	no se determina (acuerdo Cotmac)
EDIFICABILIDAD MEDIA DEL SECTOR:	0.80 m ² c/m ² s
TIPOS EDIFICABLES PERMITIDOS:	EC(2)CO-EC(3)CO
DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS. -	
ANEXO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO: (M² DE SUELO) A efectos de cálculo el Nº de viviendas= 100.941 x 0.8/100 m ² = 808 vdas. ESPACIOS LIBRES: 16.968 M ² GUARDERÍA: 1.616 M ² E.G.B.: 8.080 M ² B.U.P.: 0000 M ² PARQUE DEPORT.: 4.848 M ² EQUIP. COMERCIAL: 898 M ² (1.616 M ² -EC(2)UT.) EQUIP. SOCIAL: 1.796 M ² (3232 M ² -EC(2)SC.) <u>SEGÚN ARTÍCULO 36 DE LA L.O.T.C.</u> ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS: 16.151 M ² DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: 16.151 M ²	
SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS. -	
DENOMINACIÓN:	S6-PJ-5 S6SC-7
SUPERFICIE:	20.486 m ² 1.794 m ²
GESTIÓN. -	
PLAZOS:	Según Normas Urbanísticas del Plan General
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	Privado
CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL. -	
-. Se deberán tener en cuenta las directrices y criterios generales especificados en la memoria de contenido medioambiental. -. La ordenación se adaptará a las características formales del territorio donde se va a desarrollar el Plan parcial, minimizando las afecciones a las mismas, con las medidas correctoras apropiadas en cada caso. -. Conexión con la estructura morfológica del entorno, dando continuidad a las tramas urbanas existentes. -. Ubicación de las zonas de equipamiento y espacios libres en zonas donde se facilite su uso, no sólo para el ámbito de actuación, sino para el conjunto del territorio, junto a las vías territoriales o próximos a zonas colindantes consolidadas. -. El Plan Parcial deberá resolver la conexión de los dos ámbitos del sector a ambos lados del barranco. -. Los bordes del barranco deberán ser tratados con vías peatonales y zonas verdes. -. El 20% del aprovechamiento urbanístico se destinará para la promoción y construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, con independencia del 10% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria al Ayuntamiento. El Plan Parcial determinará la localización de las parcelas destinadas a tal fin.	

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE NO ORDENADO

4



PLANO

PLAN PARCIAL TEJINA1

ESCALA
1:3000

HOJA 1:2000

25

EQUIPO REDACTOR

Gerencia Municipal de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna
ÁREA DE PLANES DE ORDENACIÓN

FECHA

**OCTUBRE
2004**

P.G.O. LA LAGUNA.

ADAPTACIÓN BÁSICA. TEXTO REFUNDIDO.

OCTUBRE 2004

IDENTIFICACIÓN. -**DENOMINACIÓN:****TEJINA 2**

PLANO/S:	(16, 17)
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR:	39.688 M ²
NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	no se determina (acuerdo Cotmac)
DENSIDAD DE VIVIENDAS:	no se determina (acuerdo Cotmac)
EDIFICABILIDAD MEDIA DEL SECTOR:	0.80 m ² c/m ² s
TIPOS EDIFICABLES PERMITIDOS:	EC(2)CO

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS. -**ANEXO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO: (M² DE SUELO)**A efectos de cálculo el N° de viviendas= 39.688 x 0.8/100 m²= 318 vdas.

ESPACIOS LIBRES:	5.724 M ²
GUARDERÍA:	636 M ²
E.G.B.:	3.180 M ²
B.U.P.:	0000 M ²
PARQUE DEPORT.:	1.908 M ²
EQUIP. COMERCIAL:	0177 M ² (318 M ² Const.) EC(2)UT
EQUIP. SOCIAL:	0530 M ² (954 M ² Const.) EC(2)SC

SEGÚN ARTÍCULO 36 DE LA L.O.T.C.

ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS:	6.350 M ²
DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS:	6.350 M ²

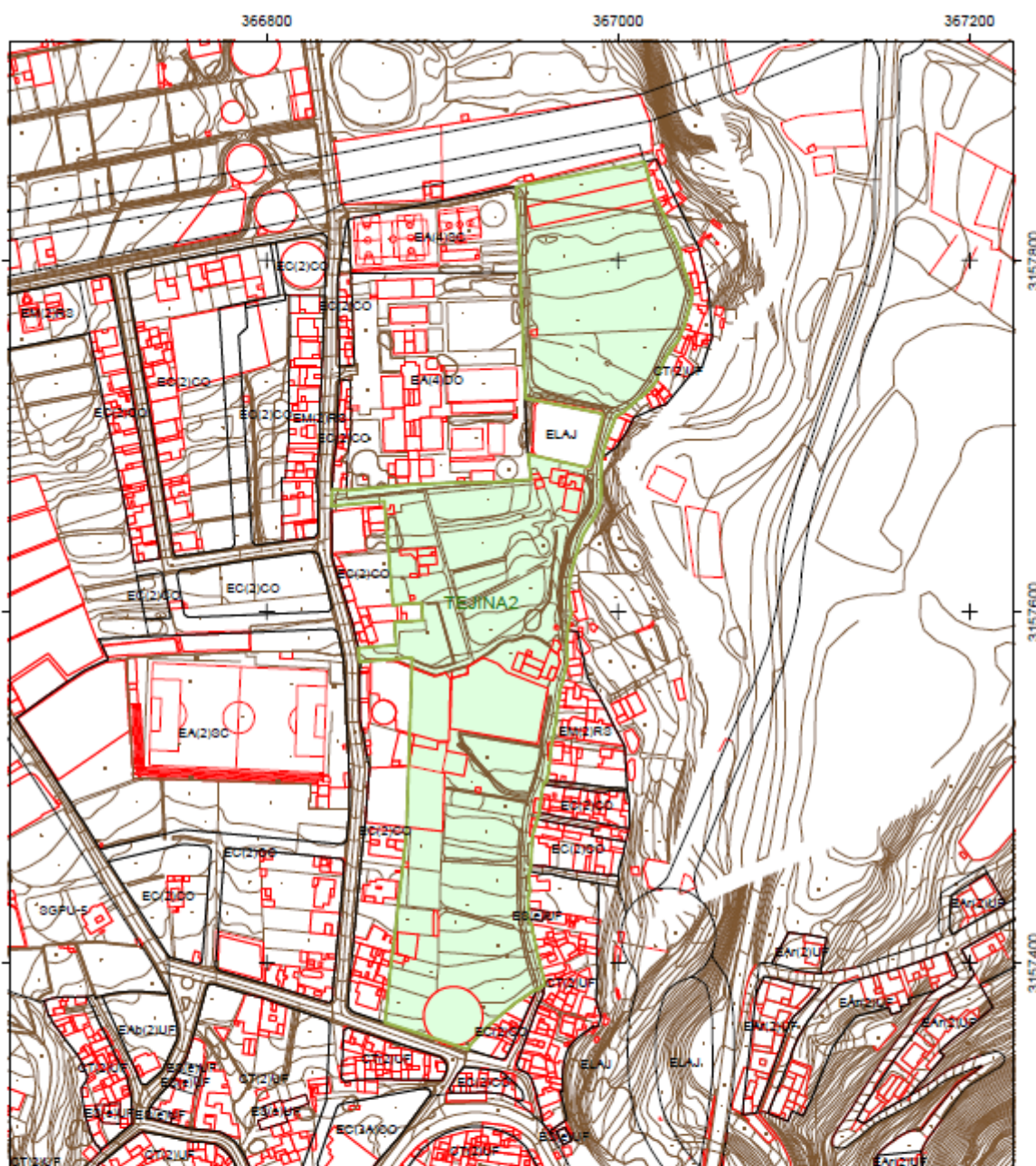
SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS. -**DENOMINACIÓN:****SUPERFICIE:****GESTIÓN. -**

PLAZOS:	Según Normas Urbanísticas del Plan General
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	Privado

CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL. -

- Se deberán tener en cuenta las directrices y criterios generales especificados en la memoria de contenido medioambiental.
- La ordenación se adaptará a las características formales del territorio donde se va a desarrollar el Plan parcial, minimizando las afecciones a las mismas, con las medidas correctoras apropiadas en cada caso.
- Conexión con la estructura morfológica del entorno, dando continuidad a las tramas urbanas existentes.
- Ubicación de las zonas de equipamiento y espacios libres en zonas donde se facilite su uso, no sólo para el ámbito de actuación, sino para el conjunto del territorio, junto a las vías territoriales o próximos a zonas colindantes consolidadas.
- Se deberán respetar las vías señaladas en los planos de ordenación y gestión como vías directrices de la intervención.
- Las edificaciones existentes en el sector se integrarán en la propuesta de ordenación del Plan, de tal manera que no serán afectadas ni por la red viaria ni por los espacios libres de uso público y equipamientos.
- El Plan Parcial deberá resolver el ensanche del camino de El Cardón al propiciar la consolidación de sus márgenes.
- El 20% del aprovechamiento urbanístico se destinará para la promoción y construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, con independencia del 10% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria al Ayuntamiento. El Plan Parcial determinará la localización de las parcelas destinadas a tal fin.

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE NO ORDENADO



PLANO

PLAN PARCIAL TEJINA2

ESCALA
1:3000

HOJA 1:2000
25

EQUIPO REDACTOR

Gerencia Municipal de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna
ÁREA DE PLANES DE ORDENACIÓN

FECHA

OCTUBRE
2004

P.G.O. LA LAGUNA.

ADAPTACIÓN BÁSICA. TEXTO REFUNDIDO.

OCTUBRE 2004

6

IDENTIFICACIÓN.-**DENOMINACIÓN:****TEJINA 3**

PLANO/S:

(16)

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR:

84.249 M²

NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

DENSIDAD DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

EDIFICABILIDAD MEDIA DEL SECTOR:

0.80 m²c/m²s

TIPOS EDIFICABLES PERMITIDOS:

EC(2)IN-EA(3)IN-EC(2)CO (20.000 M² Uso Residencial)**DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS.-****ANEXO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO: (M² DE SUELO)**A efectos de cálculo el N° de viviendas= 20.000 x 0.8/100 m²= 160 vdas.ESPACIOS LIBRES: 8.425 M²GUARDERÍA: 0.000 M²E.G.B.: 1.600 M²B.U.P.: 0.000 M²PARQUE DEPORT.: 1.685 M²EQUIP. COMERCIAL: 0936 M² (1.685 M² Const.)EC(2)UTEQUIP. SOCIAL: 0936 M² (1.685 M² Const.) EC(2)SC**SEGÚN ARTÍCULO 36 DEL A.L.O.T.C.**ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS: 8.425 M²DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: 2.570 M²(IN) + 3.200 M² (CO)= 5.770 M²**SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS.-****DENOMINACIÓN:****SUPERFICIE:****GESTIÓN.-**

PLAZOS:

Según Normas Urbanísticas del Plan General

SISTEMA DE ACTUACIÓN:

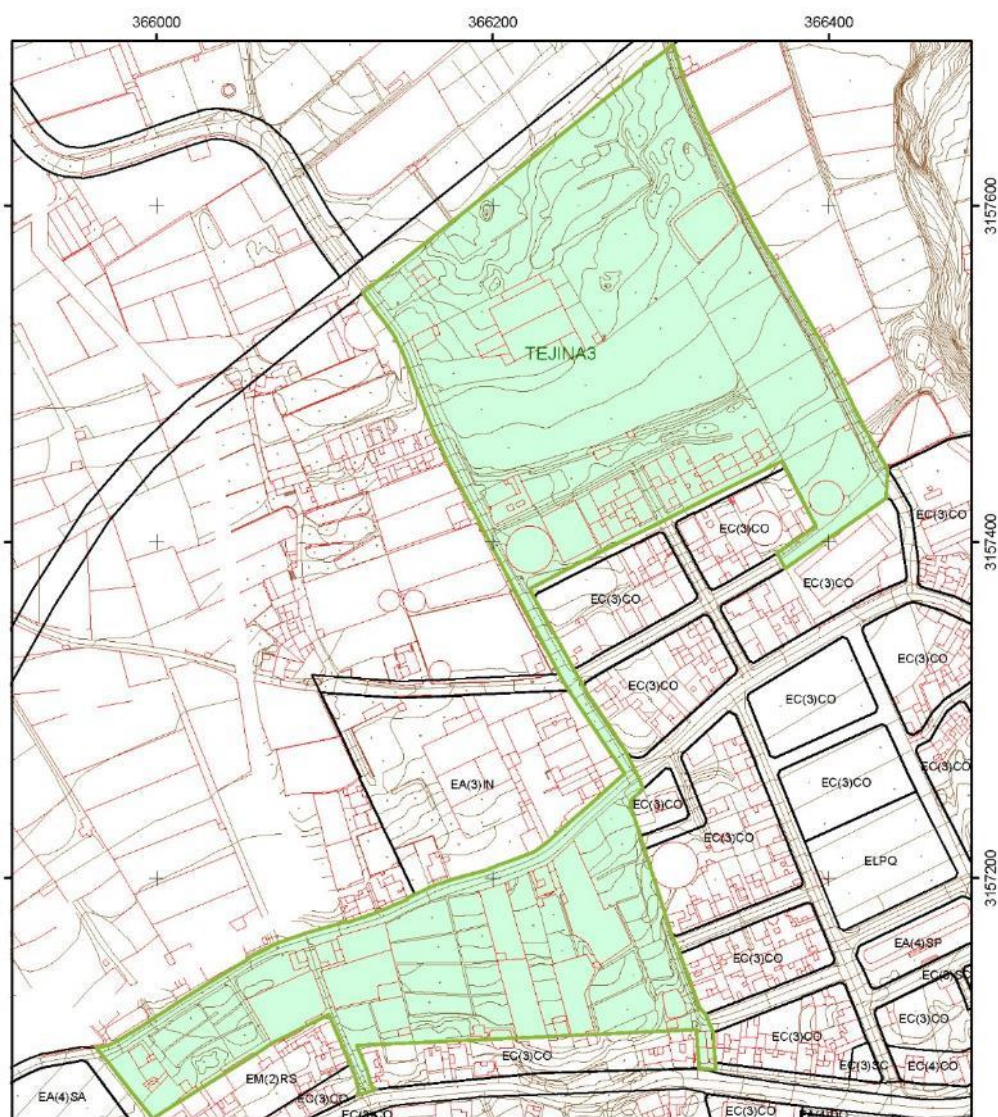
Privado

CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL.-

- Se deberán tener en cuenta las directrices y criterios generales especificados en la memoria de contenido medioambiental.
- La ordenación se adaptará a las características formales del territorio donde se va a desarrollar el Plan parcial, minimizando las afecciones a las mismas, con las medidas correctoras apropiadas en cada caso.
- Conexión con la estructura morfológica del entorno, dando continuidad a las tramas urbanas existentes.
- Ubicación de las zonas de equipamiento y espacios libres en zonas donde se facilite su uso, no sólo para el ámbito de actuación, sino para el conjunto del territorio, junto a las vías territoriales o próximos a zonas colindantes consolidadas.
- El Plan Parcial deberá contemplar la separación en términos de protección ambiental, del uso industrial respecto al residencial y del Centro sanitario colindante.
- Se deberán respetar las vías señaladas en los planos de ordenación y gestión como vías directrices de la intervención.
- La edificación residencial se localizará en las manzanas cerradas que lindan con el suelo urbano.
- El 20% del aprovechamiento urbanístico se destinará para la promoción y construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, con independencia del 10% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria al Ayuntamiento. El Plan Parcial determinará la localización de las parcelas destinadas a tal fin.

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE NO ORDENADO

6



PLANO PLAN PARCIAL TEJINA3	ESCALA 1:3000 HOJA 1:2000 25
EQUIPO REDACTOR Gerencia Municipal de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna ÁREA DE PLANES DE ORDENACIÓN	FECHA OCTUBRE 2004

En el ámbito 2 objeto de Modificación (Ensanche de la vía de la zona de Lomo Las Rías, camino Pico Bermejo desde la curva de Pata Rajada en la carretera general hasta la plaza de El Pico, no nos encontramos con ningún sector de suelo urbanizable o suelo urbano no consolidado que afecte al objetivo pretendido.

2.1.5. Instrumentos de gestión y ejecución.

2.1.5.1. Unidades de Actuación.

La Adaptación Básica del Plan General delimitó en el núcleo de Tejina 5 unidades de actuación.

En el ámbito 1 objeto de Modificación (Vía de remate en el norte del núcleo urbano de Tejina (entre la zona La Majada, campo de fútbol y La Palmita), se sitúa la unidad de actuación TJ5.

En el ámbito 2 objeto de Modificación (Ensanche de la vía de la zona de Lomo Las Rías, camino Pico Bermejo desde la curva de Pata Rajada en la carretera general hasta la plaza de El Pico), no nos encontramos con unidad de actuación que afecte al objetivo pretendido.

El Convenio urbanístico de gestión concertada de la unidad de actuación Tejina 1 fue aprobado el 27 de julio de 2006, con publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de 1 de septiembre de 2006. El proyecto de urbanización fue aprobado y publicado en las mismas fechas.

El documento de gestión concertada de la unidad de actuación Tejina 2 y el proyecto de urbanización fue aprobado el 27 de julio de 2006, con publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de 16 de octubre de 2006.

El documento de gestión de la unidad de actuación Tejina 3 no ha sido tramitado.

El documento de gestión de la unidad de actuación Tejina 4 no ha sido tramitado.

El Proyecto de Reparcelación de la unidad de actuación Tejina 5 fue aprobado el 16/11/2006, con publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de 14 de diciembre de 2006. El proyecto de urbanización fue aprobado y publicado en las mismas fechas.

La urbanización se encuentra ejecutada tal y como se aprecia en la ortofoto.



Ortofoto ámbito U.A. Tejina 5

2.1.6. Normativa urbanística.

Respecto a las determinaciones establecidas en las Normas Urbanísticas del vigente Plan General de San Cristóbal de La Laguna, aplicables al ámbito de la modificación podemos destacar las siguientes entre otras:

Artículo 24. Régimen Urbanístico

4.- Cuando se produjeran descubrimientos de interés científico e históricos u otros culturales en áreas cuyas determinaciones no resultaren adecuadas con aquellos y previa decisión del Organismo o Entidad competente, los terrenos afectados quedarán automáticamente sujetos a la suspensión cautelar de las autorizaciones, licencias y permisos para intervenir sobre ellos, en tanto se apruebe la necesaria modificación del planeamiento, de modo que se ajuste a la nueva situación, quedando sujetos al régimen establecido en el suelo rústico de protección de las presentes Normas. Dichos descubrimientos deberán ser puestos inmediatamente en conocimiento de las Entidades u Organismos competentes y, en todo caso, del Ayuntamiento para su inspección, protección o explotación.

6.- En aquellos suelos rústicos de cualquier categoría que sean atravesados por cauces hidráulicos:

- Se garantizará la función de Drenaje Territorial de los suelos susceptibles de soportar avenidas, considerando - con carácter indicativo - como mínimo una anchura de cauce de cinco (5) metros a ambos lados del eje del mismo siendo en todo caso el Consejo Insular de Aguas de Tenerife quien determinará las dimensiones definitivas al intervenir en los planes de desarrollo del Plan General, o bien cuando proceda el establecimiento de deslindes.

Asimismo, dicha ordenación pormenorizada garantizará la servidumbre de acceso al cauce mediante dos franjas de cinco (5) metros a ambos lados del mismo.

- Se prohíbe cualquier tipo de actividad, construcción, plantación o movimiento de tierras, que pueda provocar la modificación física de dichos cauces o impedir el acceso a los mismos. Se admiten tan solo aquellas obras de interés público que tengan autorización previa del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Asimismo, las obras en los márgenes requerirán la previa autorización administrativa del Consejo Insular de Aguas de Tenerife, y se ajustarán a las determinaciones del Plan Hidrológico Insular.

7.- Los terrenos incluidos en esta clase de suelo y que se encuentren afectados por la Red de Drenaje Territorial, de acuerdo con los Planos I-1 e I-2, para obtener cualquier tipo de licencia, será imprescindible un Informe del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Artículo 39. Régimen del suelo rústico de protección Hidrológica -2 (RPH2)

1. Definición:

Barrancos de mayor o menor envergadura que surcan el término municipal.

2. Criterios básicos de Ordenación:

Protección de los valores naturales y culturales que contiene, sobre todo los de mayor envergadura. Protección de los cauces de agua.

3. Uso característico:

Es el de conservación, orientado preferentemente hacia la preservación natural.

Determinaciones:

Regirán además las determinaciones propias del Suelo Rústico de Protección Paisajística 2.

4. Actividades y usos compatibles y/o autorizables:

- Los ambientales, tanto los de conservación como los científicos y de educación ambiental.

- Los recreativos en categorías de esparcimiento elemental.

5. Usos y actividades prohibidas:

- Toda intervención que pudiera suponer alteraciones del relieve original del terreno, de los ecosistemas asociados al mismo o degradación de sus valores naturales.
- Todas aquellas que puedan producir disminución de los caudales o deterioro de la calidad de las aguas.
- En todo caso se prohibirán específicamente las siguientes intervenciones:
 - Entre las intervenciones sobre la estructura catastral las de segregaciones y las de parcelación urbanística.
 - Todas las de movimiento de tierra, salvo las de rehabilitación orográfica y las de aporte de tierra vegetal que sean estrictamente necesarias por motivos de conservación o para la continuidad de actividades agrícolas existentes.
 - Entre las intervenciones sobre la flora y la fauna, las de la tala de especies arbóreas o no arbóreas, salvo por motivos de conservación o restauración y siempre que estén contenidas en un proyecto formulado a tal efecto.
 - Todas las intervenciones sobre la red viaria y de accesos, salvo las de conservación y mejora de los elementos existentes, y en el caso de senderos y pistas, las de ampliación comprendidas en planes competentes para el desarrollo de la ordenación. **Se permitirá además el cruce del barranco por nuevos viarios mediante puentes.**
 - En general, todas las intervenciones de instalaciones.
 - Todas las de edificaciones, salvo las obras de demolición, especialmente las ejecutadas para eliminar impactos ambientales, ecológicos o paisajísticos o las de rehabilitación y restauración de inmuebles de interés patrimonial incluidos en los catálogos.

CAPÍTULO IV – RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE

Artículo 43. Definición y delimitación.

4. Aquellos suelos urbanizables que sean atravesados por cauces hidráulicos deberán cumplir con las siguientes condiciones:
- La ordenación pormenorizada garantizará la función de Drenaje Territorial de los suelos susceptibles de soportar avenidas, considerando – con carácter indicativo – como mínimo una anchura de cauce de cinco (5) metros a ambos lados del eje del mismo siendo en todo caso el Consejo Insular de Aguas de Tenerife quien determinará las dimensiones definitivas al intervenir en los planes de desarrollo del Plan General, o bien cuando proceda el establecimiento de deslindes.
Asimismo, dicha ordenación pormenorizada garantizará la servidumbre de acceso al cauce mediante dos franjas de cinco (5) metros a ambos lados del mismo.
 - Se prohíbe cualquier tipo de actividad, construcción, plantación o movimiento de tierras, que pueda provocar la modificación física de dichos cauces o impedir el acceso a los mismos. Se admiten tan solo aquellas obras de interés público que tengan autorización previa del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.
Asimismo, las obras en los márgenes requerirán la previa autorización administrativa del Consejo Insular de Aguas de Tenerife, y se ajustarán a las determinaciones del Plan Hidrológico Insular.
 - Los terrenos de la trama urbanizable coincidentes con dichos cauces hidráulicos se destinarán a espacios libres de protección de barrancos debiendo cumplir las determinaciones de los dos apartados anteriores.
 - Los terrenos incluidos en esta clase de suelo y que se encuentren afectados por la Red de Drenaje Territorial, de acuerdo con los Planos I-1 e I-2, para obtener cualquier tipo de licencia, será imprescindible un Informe del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

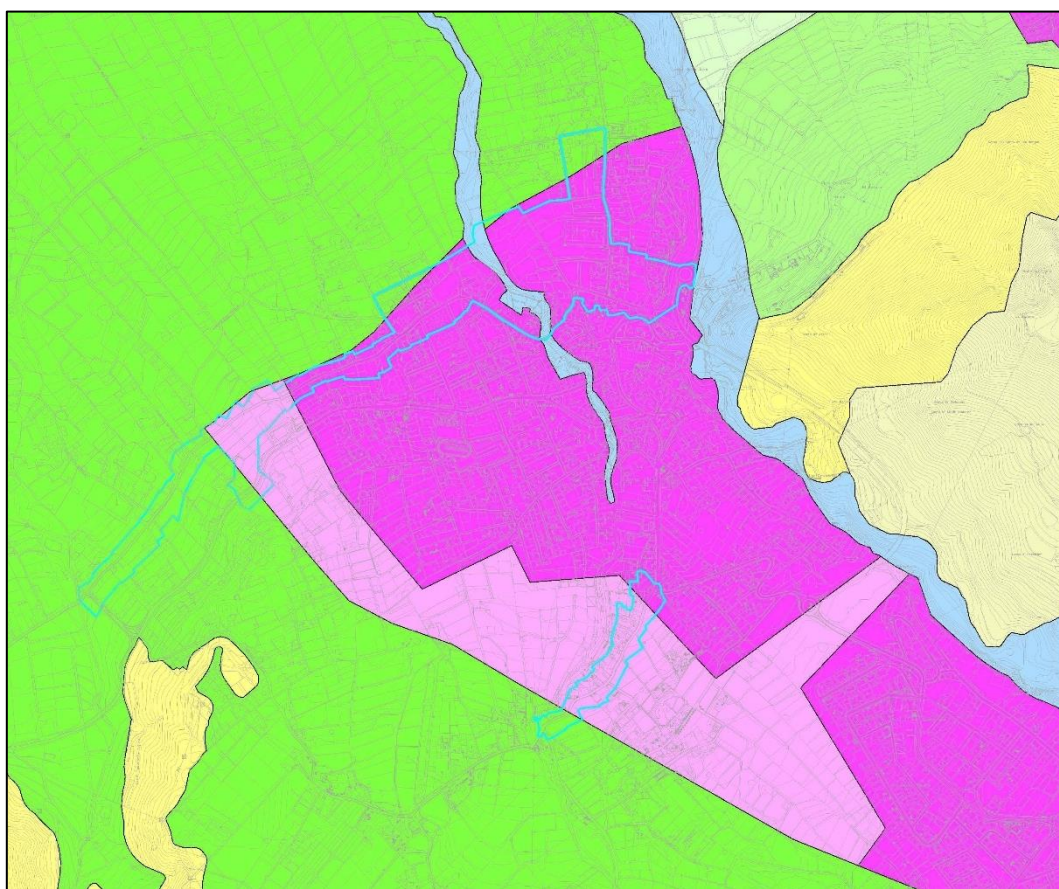
2.2. PLANEAMIENTO INSULAR Y TERRITORIAL

2.2.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) se aprobó definitivamente por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre (BOC N.º 140 de 19 de octubre de 2002).

Según establece el Plan Insular de Ordenación, la ordenación debe prever la colmatación de los vacíos interiores y dirigir la expansión hacia la unión de los ámbitos de Tejina y Valle de Guerra. El Plan Insular no introduce nuevos elementos viarios de carácter territorial, manteniendo como único eje de comunicación la actual carretera TF-13 y TF-16. Y respecto al suelo agrario se debe establecer medidas para su conservación, orientando el medio agrícola hacia usos compatibles con su preservación, estimulando la continuidad de las explotaciones y limitando la ocupación edificatoria de infraestructuras o cualesquiera otras instalaciones.

Se incluye a continuación el plano de Áreas de Regulación Homogénea del PIOT para el ámbito de Tejina.



*Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) superpuesto al estado actual en el ámbito de Tejina.
Fuente: Elaboración propia*

2.2.2 Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 6 de abril de 2005, aprobó definitivamente y de forma parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (BOC n.º 168 de 26 de agosto de 2005).

El núcleo de Tejina no se encuentra incluido en los ámbitos de referencia turística de la isla, lo cual implica que no se pueden desarrollar urbanizaciones ni establecimientos turísticos convencionales en este ámbito.

2.2.3 Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, fue aprobado definitivamente por el Pleno del Cabildo Insular, el 19 de julio de 2006 (BOC n.º 038, miércoles 21 de febrero de 2007).

Las actuaciones y determinaciones no afectan directamente al núcleo de Tejina.

2.2.4 Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera

El Pleno del Cabildo Insular en sesión extraordinaria celebrada el día 19 de julio de 2006 aprueba definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera (BOC n.º 110 de 4 de junio de 2007).

El Pleno del Cabildo Insular en sesión celebrada el día 27 de abril de 2018 acuerda considerar derogado el Plan Territorial Especial de la Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife en aplicación de la Disposición derogatoria única apartado tercero de la Ley 4/2017, de Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Y no obstante lo acordado anteriormente, considerar vigente las determinaciones contenidas en el Capítulo V, con el carácter transitorio, y las del Capítulo VI del Título II Disposiciones Territoriales del Plan Territorial Especial de la Ordenación de la Actividad Ganadera, relativas a los Núcleos Ganaderos (Finca La Mosca y Finca Presas del Campo) y el Polígono Agropecuario-Guamasa, el Anexo I de las Fichas de gestión de los Núcleos Ganaderos, y así como su Disposición adicional y Disposición final única (BOC n.º 100 de 24 de mayo de 2018).

Ninguno de estos ámbitos se sitúa en las cercanías del núcleo de Tejina.

2.2.5 Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 29 de julio de 2011, acordó la aprobación definitiva del Texto Refundido del Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de la isla de Tenerife. Este acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 199, de 7 de octubre de 2011.

El Plan de Residuos basa sus acciones en los siguientes principios estratégicos: gestión sostenible de los recursos, jerarquía comunitaria de gestión, gestión integrada, prevención de la generación y transparencia informativa.

El objeto del Plan Territorial es desarrollar el modelo de ordenación y las determinaciones sobre gestión y tratamiento de residuos contenidas en el PIOT, atendiendo a lo dispuesto en el capítulo II del Título III de las Directrices de Ordenación General de Canarias, en la normativa sectorial sobre la materia y en la legislación de ordenación del territorio, en lo que sea de aplicación.

Los objetivos generales de este Plan son: maximización de la prevención, maximización de la recogida selectiva, maximización del reciclaje y del compostaje, tratamiento previo de todos los residuos, maximización de la valoración material y energética, eliminación segura de los residuos no valorizados, ordenación insular de la gestión de residuos, modernización del manejo y control de la información sobre residuos.

En el fichero de ámbitos para la localización de infraestructuras de gestión de residuos no se señala ninguno en el ámbito del núcleo de Tejina.

2.2.6 Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife

Mediante Decreto 372/2023 de la Consejería de Política Territorial, Cohesión Territorial y Aguas se aprobó definitivamente el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, tercer ciclo (2021 – 2027) el 18 de septiembre de 2023 en los términos establecidos en el Acuerdo de aprobación provisional

adoptado por el Pleno del Cabildo de Tenerife, de 31 de marzo de 2023 (BOC n.º 191 de 7 de septiembre de 2023).

El Plan tiene por objeto establecer las medidas para conseguir los objetivos de la planificación hidrológica en la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, y concretamente, para las masas de agua y las zonas protegidas, los objetivos ambientales definidos en el artículo 92 bis del texto refundido de Ley de Aguas.

Como objetivos medioambientales se enumeran los siguientes:

“Para las aguas superficiales: (A-1) Prevenir el deterioro del estado de las masas de agua; (A-2) Proteger, mejorar y regenerar todas las masas de agua con el objeto de alcanzar un buen estado de las mismas; (A-3) Reducir progresivamente la contaminación de sustancias prioritarias, y eliminar o suprimir gradualmente los vertidos, las emisiones, y las pérdidas de sustancias peligrosas prioritarias.

Para las aguas subterráneas: (A-4) Evitar o limitar la entrada de contaminantes, y evitar el deterioro del estado de todas las masas de agua; (A-5) Proteger, mejorar y regenerar las masas de agua, y garantizar el equilibrio entre la extracción y la recarga; (A-6) Invertir las tendencias significativas y sostenidas en el aumento de la concentración de cualquier contaminante derivado de la actividad humana.

Para las Zonas Protegidas: (A-7) Cumplir las exigencias de las normas de protección que resulten aplicables en una zona y alcanzar los objetivos particulares que en ellas se determinen”.

Respecto a la satisfacción de las demandas de agua se enumera:

Demanda urbana3: (D-1.1) Se considerará satisfecha la demanda cuando el déficit en un mes no sea superior al 10% de la correspondiente demanda mensual, (D-1.2) Cuando en diez años consecutivos, la suma de déficit no sea superior al 8% de la demanda anual.

Demanda agraria4: (D-2.1) Se considerará satisfecha la demanda cuando el déficit en un año no sea superior al 50% de la correspondiente demanda, (D-2.2) Cuando en dos años consecutivos, la suma de déficit no sea superior al 75% de la demanda anual, (D-2.3). Cuando en diez años consecutivos, la suma de déficit no sea superior al 100% de la demanda anual.

Demanda industrial: (D-3) Producción de energía en centrales térmicas, o en industrias no conectadas a la red urbana, no sea superior a la considerada para la demanda urbana de agua.

Respecto a la contribución a paliar los efectos de las sequías e inundaciones lo siguiente:

Sequías: (E-1) Paliar efectos de las sequías.

Inundaciones: (E-2) Paliar efectos de las inundaciones, en consonancia con los objetivos del Plan de Gestión del Riesgo de Inundaciones (PGRI).

Articular el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial

Mejora del conocimiento y gobernanza: (OG-1.1) Sensibilización, formación y participación pública, (OG-1.2) Mejora del conocimiento, (OG-1.3) Financiación de las medidas y recuperación de costes, (OG-1.4) Coordinación entre administraciones.

Los sistemas que afectan al ámbito de Tejina referidos en el vigente Plan Hidrológico son los siguientes:

INSTRUMENTOS GENERALES

- Actualización del Catálogo de Infraestructuras Hidráulicas de Tenerife
- Estudio y revisión de las condiciones de referencia de las masas de agua superficiales
- Inventario de sistemas agrohidráulicos y consumos asociados

- *Control del Riesgo Hidráulico: Desarrollo de un Modelo Territorizado de Transformación Lluvia - Escorrentía (SAT)*
- *Establecimiento de criterios técnicos y metodológicos específicos para el deslinde del dominio público hidráulico en la Demarcación Hidrográfica de Tenerife*
- *Programa LINDE-TF (Fase I) para la delimitación del dominio público hidráulico en la Demarcación Hidrográfica de Tenerife*
- *Actuaciones para la corrección del riesgo de inundación en las ARPSIs fluviales incluidas en la documentación del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación (PGRI) de Tenerife. Fase II.*
- *Incremento de la cobertura de la red de alcantarillado y segregación de la Red de pluviales en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna según Diagnóstico y propuestas de actuación en materia de saneamiento 2017(DPS)*
- *Mejora y ampliación de la red de saneamiento en varios núcleos del T.M. de La Laguna*
- *Modernización, mejora y distribución de aguas regeneradas del Noreste (Fases I y II)*

CAPTACIONES DE AGUAS

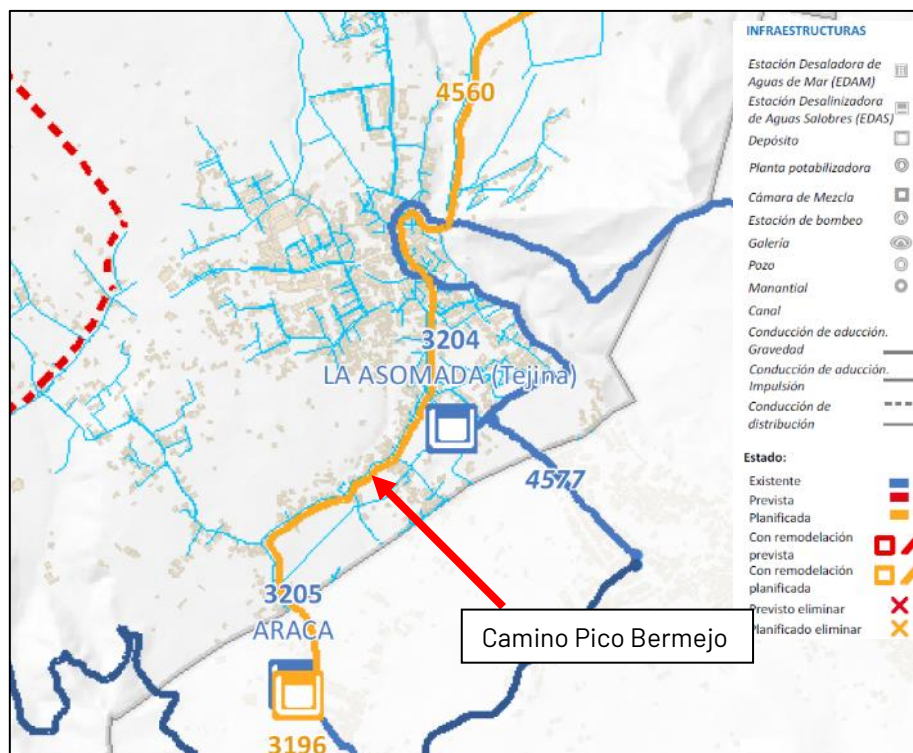
- *Al norte del ámbito establecido por la presente modificación en el ámbito e La Majada se localiza una captación de agua, pozo de tipo convencional denominado La Majada.*



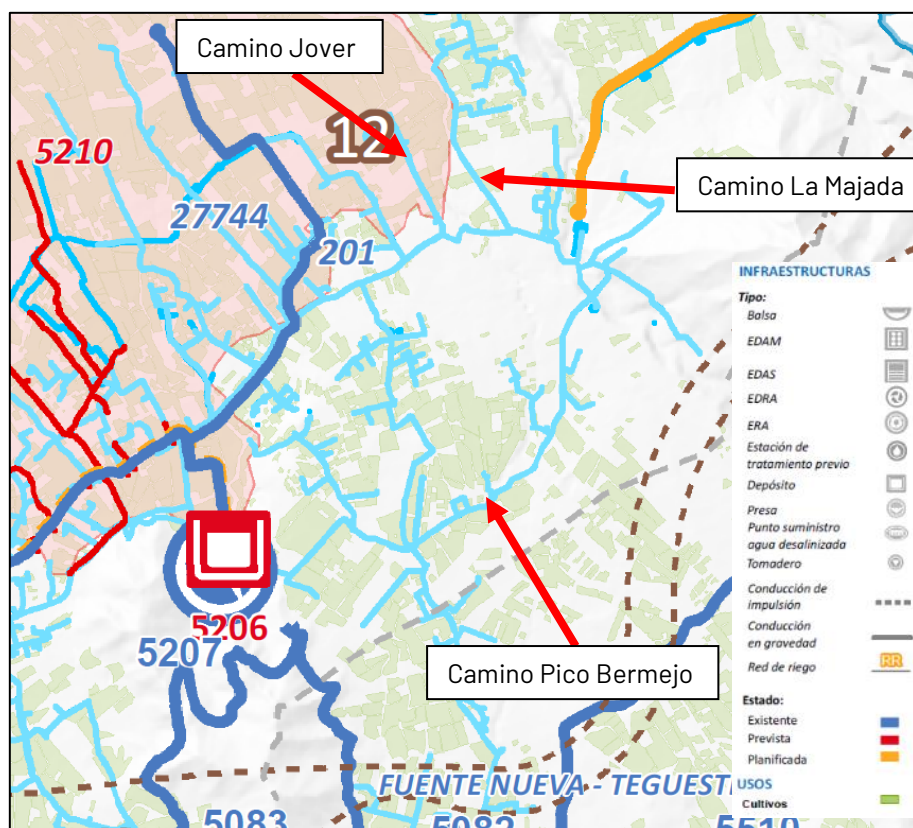
Imagen situación Pozo La Majada. Fuente: Visor Consejo Insular de Aguas

SISTEMAS TERRITORIALES

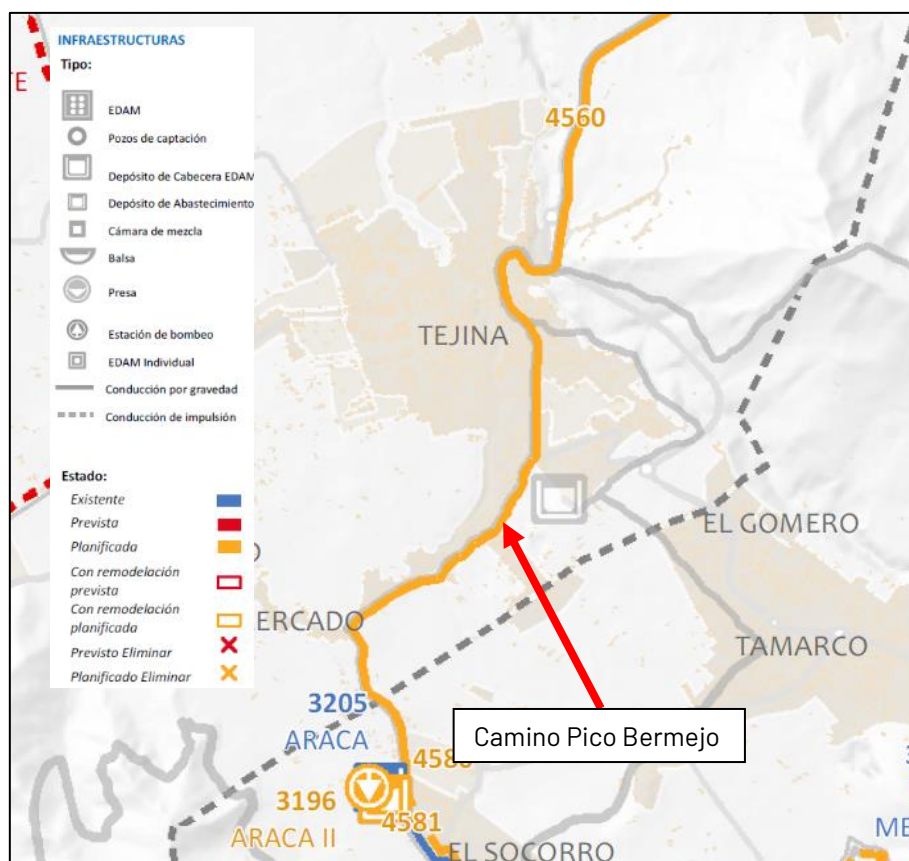
En el caso de los ámbitos de la presente modificación menor se ha planificado en el Plan Hidrológico de Tenerife una conducción de abastecimiento de agua para población y una conducción para suministro de agua desalada paralelas a la vía Camino Pico Bermejo, conducciones de abastecimiento de agua para riego paralelas al camino de Pico Bermejo, Camino a Jover y Camino de La Majada.



Sistema Territorial de infraestructuras de abastecimiento de aguas a poblaciones. Fuente: Consejo Insular de aguas

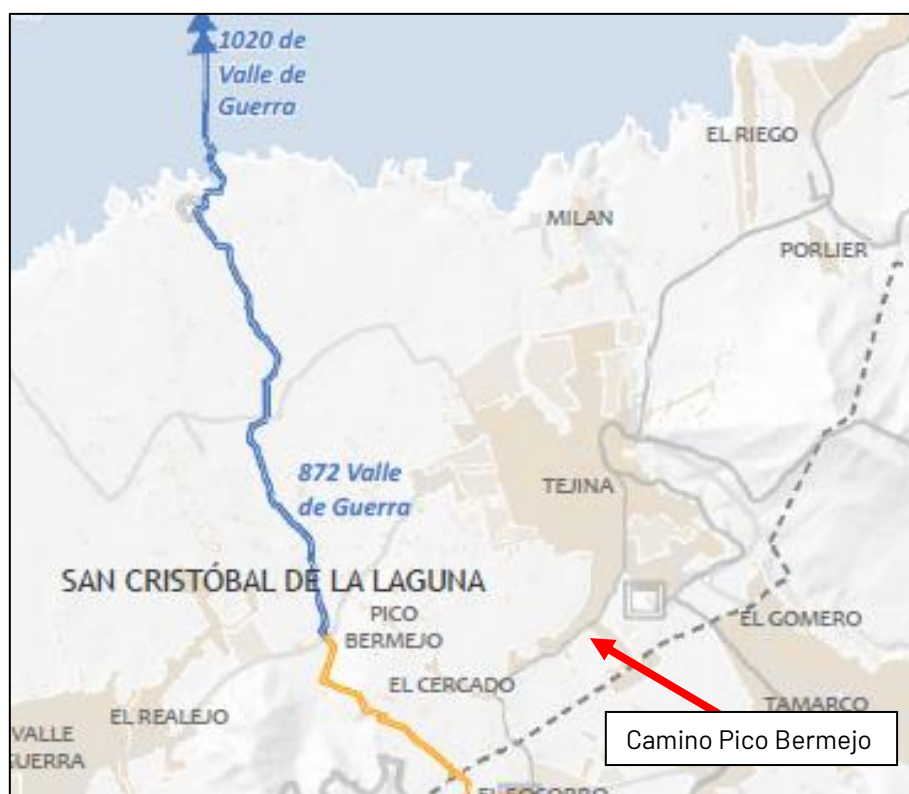


Sistema Territorial de infraestructuras de suministro de agua para riego. Fuente: Consejo Insular de aguas

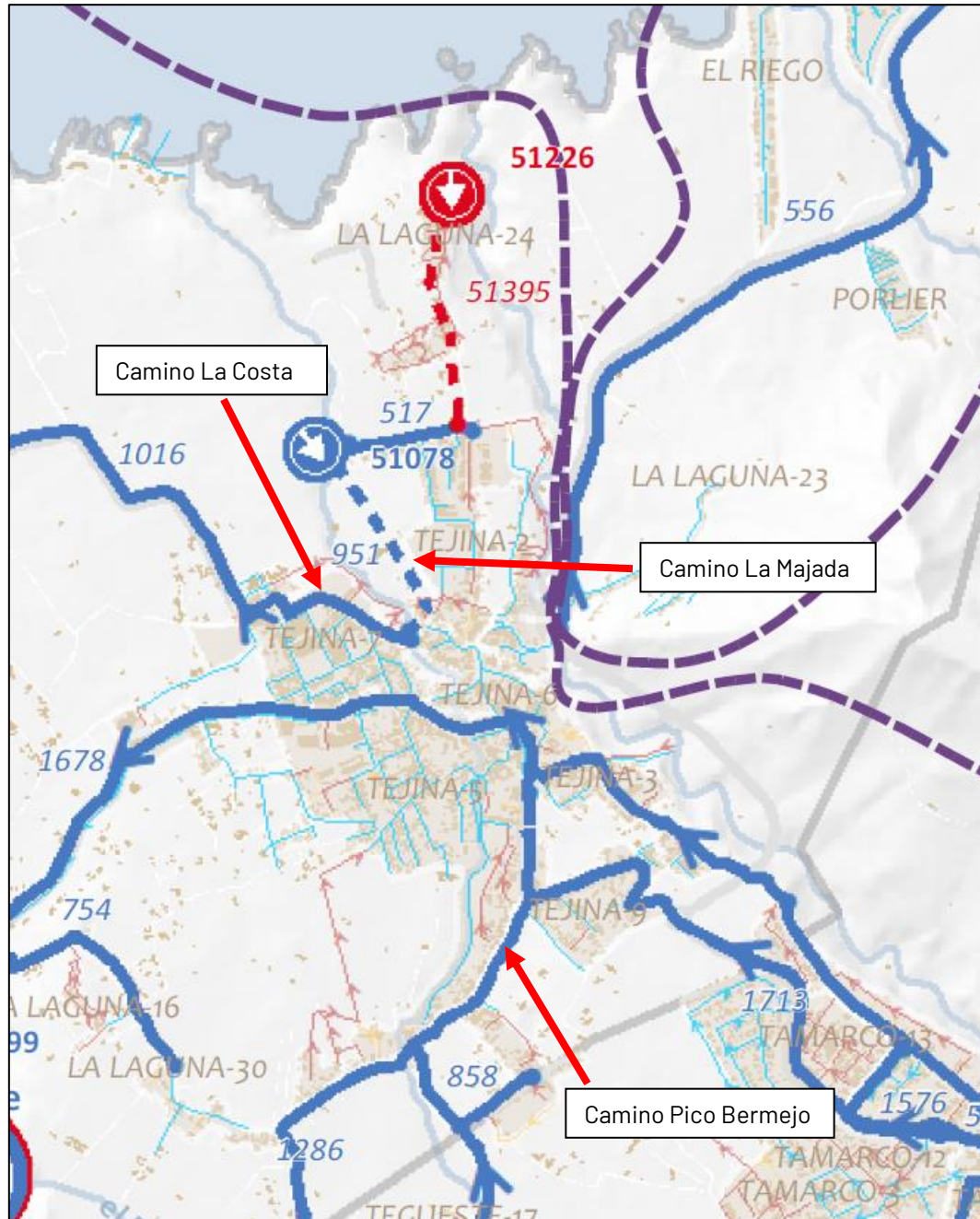


Sistema Territorial de infraestructuras de suministro de agua desalada. Fuente: Consejo Insular de aguas

En el caso de la red de suministro de agua de mar desalinizada existe una conducción al oeste del camino de Pico de Bermejo.



En el caso de la red de saneamiento de agua residual existen colectores generales en el Camino Pico Bermejo y en el Camino de la Costa y conducción de impulsión paralelo al Camino de La Majada.



En el Plan Hidrológico de Tenerife, ciclo de planificación 2021 – 2027, se identifican determinados bienes o servicios en los que ha podido constatarse que puede verse afectados por riadas o inundaciones, que en el caso del ámbito de la presente modificación se han identificado dos registros de riesgo:

- 45

“El barranco de Las Cuevas atraviesa en el núcleo de Tejina por 3 obras de paso: -La primera es una obra de paso en arco de 6x10 mts de sección; -la segunda tiene una sección de 5x10 mts; -La última está formada por dos arcos de 4x4 mts cada uno. A su paso por Tejina el cauce es bastante ancho estando las viviendas a gran altura sobre el fondo de este”.



Registro 1213. Fuente: Visor CIATF

- Registro nº 1206 – Nivel de gravedad “GRAVE”:

“El barranco de Las Cuevas cruza en este núcleo urbano bajo la plaza de la iglesia mediante una obra de paso formada por 3 marcos de 3x1 m a la entrada y 2 marcos de 4x2 m a la salida.”.



Registro 1206. Fuente: Visor CIATF

2.2.7 Plan Territorial Especial de Ordenación de la Prevención de Riesgos en la Isla de Tenerife

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 30 de marzo de 2012, acordó la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación para la prevención de riesgos de la isla de Tenerife. Este acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 94, de 14 de mayo de 2012.

Este Plan Territorial Especial tiene por objeto la integración de la variable "riesgo" en la planificación territorial y urbanística, adoptando las medidas necesarias encaminadas a fomentar la prevención, mitigación y conocimiento de los riesgos naturales relacionados. Asimismo persigue el establecimiento de una adecuada ordenación de las dotaciones, equipamientos e infraestructuras que en una situación de emergencia desempeñen un papel crítico en términos de protección civil. No se contempla ninguna actuación en el ámbito de Tejina donde se identifican como áreas susceptibles de suceder un fenómeno asociado a las vertientes, los espacios vinculados a los barrancos existentes.

Este Plan Territorial establece lo siguiente en su Artículo 10.5:

"5. Respecto al riesgo hidrológico, se estará a lo que disponga el Plan Especial de Defensa frente a Avenidas de Tenerife u otro instrumento afín."

En su artículo 35 respecto a la dinámica de vertientes establece:

"Artículo 35.- Alcance del submodelo territorial frente al riesgo de dinámica de vertientes.

1. (NAD) La zonificación de las áreas susceptibles a procesos de dinámica de vertientes efectuada en este plan territorial es detallada, pero requiere una aproximación local a las condiciones propias de cada lugar para obtener una mayor precisión.

2. (R) En coherencia con lo señalado en el punto anterior, el planeamiento urbanístico, territorial y ambiental, a la escala que le corresponda, completarán el análisis de susceptibilidad que efectúa el PTEOPRE, procediendo a la microzonificación del riesgo derivado de la dinámica de vertientes, allí donde se constate su ocurrencia, y concretando los espacios que requieren intervención."

Y en su artículo 38 se establece lo siguiente:

Artículo 38.- El riesgo de dinámica de vertientes y el sistema de infraestructuras. (R)

1. Se evitará el trazado de nuevas infraestructuras viarias por las Zonas de Regulación de la Susceptibilidad incluidas en la categoría MUY ALTA.

2. Cuando esto no sea posible, se adoptarán las siguientes medidas:

- a) El refuerzo de taludes en los puntos de mayor riesgo advertidos en el trazado.
- b) El control geotécnico de las obras y especialmente de taludes y desmontes.
- c) La corrección del drenaje para evitar empujes hidrostáticos elevados en áreas de afloramientos o depósitos de agua.
- d) La colocación de mallas metálicas de seguridad para evitar la caída de materiales sobre la calzada.

En todo caso, dentro de la documentación incluida en el Documento Ambiental Estratégico, en su Capítulo "Estudio Básico de Riesgos" se analizan las determinaciones de este Plan Territorial Especial en relación a la presente Modificación Menor.

2.2.8 Plan de Gestión de Riesgos de Inundación

Las competencias en gestión y defensa frente a los efectos adversos de las inundaciones afectan a todas las administraciones, desde la Local en las labores de planeamiento urbanístico y protección civil, la Autonómica, en material de ordenación del territorio, protección civil y gestión del dominio público hidráulico en las cuencas intracomunitarias y la Estatal, en relación con protección civil, la gestión del dominio público hidráulico en las cuencas intercomunitarias y la gestión del dominio público marítimo terrestre en las inundaciones causadas en las zonas de transición y las debidas a la elevación del nivel del mar.

Como refuerzo a todas estas actuaciones, la Comisión Europea aprobó en noviembre de 2007 la Directiva 2007/60, sobre la evaluación y gestión de las inundaciones que ha sido transpuesta a la legislación española mediante el Real Decreto 903/2010 de evaluación y gestión de riesgos de inundación, centrándose fundamentalmente en las zonas con mayor riesgo de inundación, llamadas Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs).

De conformidad con lo establecido en el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de Evaluación y Gestión de Riesgos de Inundación, y tras diferentes hitos previos en su tramitación (Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación – EPRI-, Mapas de Peligrosidad y Riesgo y Avance), para la Demarcación Hidrográfica de Tenerife actualmente el 1^{er} ciclo de planificación (2015-21) se encuentra en fase de Versión Inicial del Plan (BOC N.º 135 de 16.7.19), habiéndose igualmente iniciado el procedimiento correspondiente al 2º ciclo de planificación (2021-27), que está en fase de aprobación definitiva de revisión de los mapas de peligrosidad por inundaciones y de los mapas de riesgo por inundación (BOC N.º 137 de 8.7.2020).

El PGRI no localiza en el núcleo de Tejina ningún ARPSI fluvial ni ARPSIs Costeras.

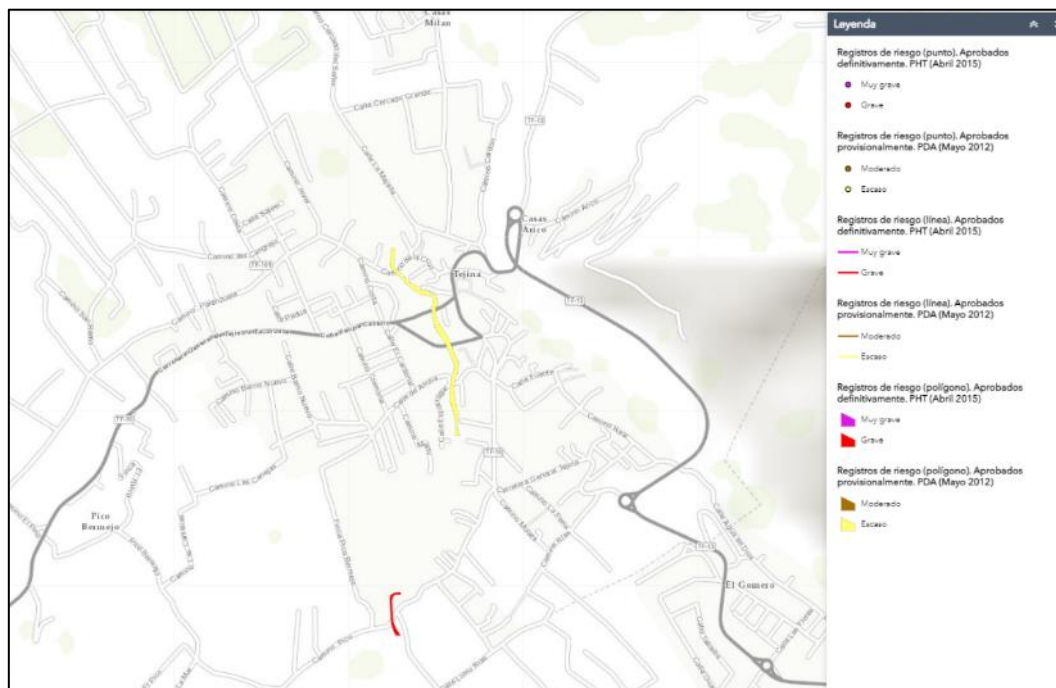
PLAN DE DEFENSA FRENTE A AVENIDAS

Del registro de riesgos del Plan de Defensa Frente a Avenidas elaborado por el Consejo Insular de Aguas se relacionan dos en el ámbito de la modificación, tal como se comenta en el apartado precedente:

1. Uno vinculado al barranco de Las Cuevas a su paso por el núcleo de Tejina donde se expone que:

“a pesar de sus grandes dimensiones el cauce está lleno de vegetación, pudiendo disminuir las secciones útiles de las obras de paso. Indicando incluso la necesidad de recalcular los caudales de avenida por los desvíos existentes aguas arriba y se indica posibles afecciones a viviendas”.

2. Y otro vinculado al mismo barranco, pero a su paso por el núcleo de El Pico, donde como sucede con anterioridad el cauce tanto aguas arriba como aguas abajo está lleno de vegetación pudiendo obstruir las obras de paso existentes.



Registro de riesgo. Plan e Defensa Frente a Avenidas.

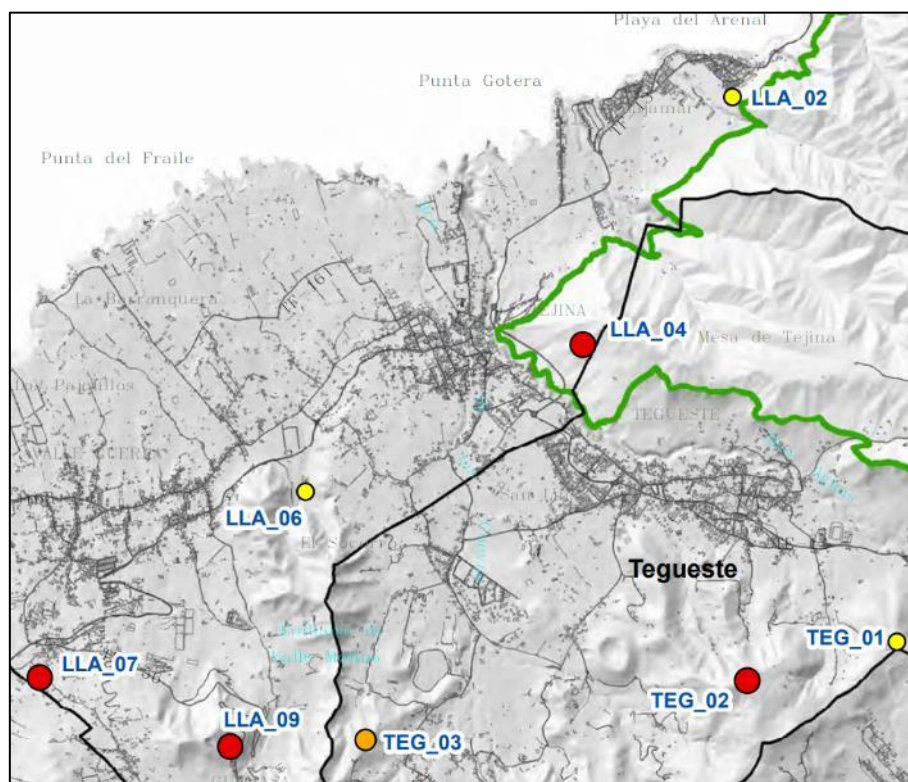
2.2.9 Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión extraordinaria celebrada el día 26 de julio de 2018, aprobó definitivamente el documento íntegro del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Teledocumentación de Tenerife. Este acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº2, de 3 de enero de 2019.

El objeto de este Plan es el siguiente:

1. *El objeto del PTEOIT es la ordenación, conforme al modelo insular establecido en el PIOT y en coherencia con los niveles objetivo de cobertura dispuestos en las DOTTC, de ámbitos de ubicación preferente de las redes de acceso y de transporte de los servicios de telecomunicaciones cuando éstos, por su ámbito de cobertura, superen el ámbito municipal o, sin superarlo, garanticen servicios estructurantes a nivel insular. La ordenación se concreta con la identificación de los espacios aptos para la localización de las infraestructuras en los denominados Ámbitos de Referencia de Instalación de Infraestructuras de Telecomunicaciones (AR), y estableciendo las condiciones para su ejecución, de tal forma que se posibilite el despliegue, por parte de los diferentes operadores de infraestructuras de telecomunicaciones, de las redes vinculadas a la prestación de los servicios contemplados garantizando su adecuación territorial, ambiental y paisajística así como su compatibilidad con los restantes usos del territorio.*
2. *Los objetivos de cobertura contemplados en el presente plan, conforme a lo establecido en el Título III de las Directrices de Ordenación Territorial de Telecomunicaciones de Canarias, no suponen en ningún caso obligaciones de servicio efectivo a los operadores de telecomunicaciones, más allá de las obligaciones estatales y sus planes de negocio. Dentro del marco legislativo sectorial, el PTEOIT tiene como uno de sus objetivos, impulsar y facilitar el despliegue de redes de acceso y de transporte de los servicios de telecomunicaciones garantizando una oferta suficiente de lugares y espacios físicos ordenados medioambiental, territorial y urbanísticamente.*

En el fichero de ámbitos de referencia para la implantación de las infraestructuras de redes móviles no se recoge ninguna instalación en el ámbito del núcleo de Tejina.



Infraestructuras previstas en el PTE de Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife.

Fuente: Cabildo Insular

2.3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, RED NATURA 2000 Y BIENES DE INTERÉS CULTURAL QUE PUEDAN INCIDIR EN EL ÁMBITO

El ámbito no se encuentra afectado por ningún espacio natural, incluidos los de la Red Natura 2000, ni por sus zonas periféricas de protección, ni tampoco con ningún Bien de Interés Cultural (lo que se analiza con mayor detalle en el Documento Ambiental Estratégico).

2.4. DETERMINACIONES LEGISLATIVAS DE APLICACIÓN

2.4.1. Legislación urbanística

La legislación urbanística, territorial, ambiental y turística de mayor incidencia en la redacción del planeamiento general de San Cristóbal de La Laguna es la siguiente:

Estatul

- Ley 7/2015, de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Canarias

- Decreto Ley 7/2022, Cambios en la regulación de la Ley del suelo y espacios naturales protegidos de Canarias
- Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias.
- Ley 4/2017, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Reglamento de Planeamiento de Canarias. Decreto 181/2018, de 26 de diciembre.
- Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias. Decreto 183/2018, de 26 de diciembre.
- Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.
- Ley 9/2003, de 14 de abril, Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del turismo de Canarias.

En su Disposición Derogatoria única, apartado 1, la LSENPC deroga las siguientes disposiciones:

b) La disposición adicional segunda y las disposiciones transitorias primera y tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

c) Las Directrices de Ordenación General y su memoria contenida en el anexo de la Ley 19/2003, de 14 de abril, continuando en vigor las Directrices de Ordenación del Turismo.

No existe ninguna Directriz de Ordenación general o sectorial que pueda incidir en el ámbito a modificar.

- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística.
- Reglamento de la Ley de renovación y modernización turística de Canarias. Decreto 85/2015, de 14 de mayo.
- Ley 9/2015, de 27 de abril de modificación de La Ley 2/2013 de Renovación y Modernización Turística de Canarias y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente (...).

- Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del territorio y de los Recursos Naturales, en sus disposiciones adicionales séptima, novena, décima, decimotercera, vigésima y vigesimocuarta, y las disposiciones finales primera y tercera en relación con lo dispuesto en la Disposición Derogatoria única de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo en relación con lo dispuesto en la Disposición Derogatoria única de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en la parte vigente).
- Ley 2/2003, de 30 de enero, de Viviendas de Canarias.

El resto de la legislación sectorial se analiza a continuación.

2.4.2. Legislación sectorial

2.4.2.1. Impacto de Género

El impacto de género es un concepto que se genera con el objetivo de identificar y valorar los diferentes resultados que las disposiciones normativas o las políticas públicas pudieron producir sobre mujeres y hombres, de forma separada. El estudio sobre el impacto de género hace referencia al análisis sobre los resultados y efectos de las normas o las políticas públicas en la vida de mujeres y hombres, de forma separada, con el objetivo de identificar, prevenir y evitar la producción o el incremento de las desigualdades de género. (Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales).

La Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, dispone, que ambos son iguales en dignidad humana, derechos y deberes. La Ley tiene por objeto hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer, sea cual fuere su circunstancia o condición, en cualesquiera de los ámbitos de la vida y, singularmente, en las esferas política, civil, laboral, económica, social y cultural.

Esta Ley establece las pautas generales de actuación de los poderes públicos en relación con la igualdad, define el principio de transversalidad y los instrumentos para su integración en la elaboración, ejecución y aplicación de las normas y en las políticas públicas para la igualdad, contempla medidas de efectividad de la igualdad en las políticas de acceso a la vivienda.

El principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres supone la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por razón de sexo, y, especialmente, las derivadas de la maternidad, la asunción de obligaciones familiares y el estado civil.

La Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, introduce una modificación en los artículos 22 y 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, señalando que los proyectos de ley y las disposiciones reglamentarias deberán ir acompañadas de un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establezcan en el mismo.

A nivel autonómico la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre mujeres y hombres, tiene como objetivo hacer real y efectivo el derecho de igualdad de trato y oportunidades para, en el desarrollo de los artículos 9.2, 14 y 23 de la Constitución, y 5.2 y 30.2 del Estatuto de Autonomía para Canarias, seguir avanzando para lograr una sociedad más democrática, justa, solidaria e igualitaria, tanto en el ámbito público como privado. Asimismo, establece los principios generales que han de presidir la actuación de los poderes públicos en materia de igualdad entre mujeres y hombres en todos los ámbitos de su vida, con independencia del lugar donde residan.

La anterior ley, en su artículo 57.2 sobre vivienda, urbanismo y planeamiento dispone que: “los poderes públicos de Canarias, en coordinación y colaboración con las entidades locales de la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, tendrán en cuenta la perspectiva género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.”

También, el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, en su artículo 3, sobre el principio de desarrollo territorial y urbano, establece que *“Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes.”* Por lo que, estas políticas deberán propiciar, entre otros, la igualdad de trato y de oportunidades, de acuerdo con los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional.

Para hacer efectivos estos principios, el artículo 20.1 c), concreta que las Administraciones Públicas deberán “Atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente.”

Las medidas de la modificación del plan con relación a los principios del entorno urbano seguro deberán particularizarse para la realidad urbanística y territorial del ámbito, planteando un enfoque integral que podrá establecerse desde la ordenación, pero que trasciende su esfera competencial, implicando a otros instrumentos complementarios mediante el establecimiento de determinaciones para el planeamiento de desarrollo, las ordenanzas de urbanización en lo relativo a los criterios de diseño de vías, espacios libres públicos, o incluso ordenanzas de edificación en lo relativo por ejemplo a los ámbitos de aproximación desde la vía pública a equipamientos y otras edificaciones (acceso a los portales).

Por lo tanto, en la redacción de la Modificación del Plan General, se atenderá a lo dispuesto en la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se deberá tener en cuenta la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, para que no se generen efectos o impactos desiguales sobre mujeres y hombres, se garantizará la igualdad efectiva entre ambos sexos y el lenguaje utilizado no será sexista.

Entre la documentación a elaborar en la presente Modificación del Plan General se incluirá *“la evaluación e informe de impacto de género”*, en la que se desarrollará el marco normativo regulador, objeto, contexto y descripción de la situación de partida del ámbito sobre el que se plantea la modificación, se realizará un análisis de la ordenación propuesta, todo ello con el fin de determinar si la ordenación de la Modificación tiene impacto positivo en función del género. Derivado de todo lo anterior, se establecerán las medidas tomadas para asegurar el impacto positivo.

2.4.2.2 Costas

Los ámbitos sujetos a modificación se sitúan fuera de la zona de influencia del dominio público marítimo terrestre, según lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y al Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

2.4.2.3 Transporte Aéreo

Según se expone en la memoria del documento de Modificación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna: *“De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. nº 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas se expone: «Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...”*

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo de 1972), se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radio ayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres. En este decreto no se definen las servidumbres que afectan a los helipuertos, los cuales, aunque se consideran incluidos en la definición genérica de aeródromos, dadas las especiales características de vuelo y maniobra de las aeronaves que los utilizan, precisan unas servidumbres menos restrictivas que las decretadas para los otros tipos de aeródromos. Es por ello por lo que se procede a la promulgación del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos (B.O.E. nº 191, de 11 de agosto de 1975).

Posteriormente, por el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril (B.O.E. nº 101, de 28 de abril de 1978), se fijan y delimitan las facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Turismo y Comunicaciones en materia de aviación. El Real Decreto-ley 12/1978 y el Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 18, de 20 de enero de 1979), por el que se desarrolla fueron derogados por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Al crearse el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pasan a éste las competencias en materia de Aviación Civil que tenía conferidas el anterior Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Análogamente, y con posterioridad mediante el Real Decreto 1173/1993, de 13 de julio, de Reestructuración de Departamentos ministeriales, en su artículo 3º, estas competencias quedan conferidas al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

El Real Decreto 758/1996, de 5 de mayo, al reestructurar los Departamentos Ministeriales constituye el Ministerio de Fomento que, según el artículo 4º, asume entre otras competencias las relativas a Transportes.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos), para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Con posterioridad, el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modifica, atendiendo a las reclamaciones de algunas comunidades autónomas, entre otras normas, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, con el objeto de abordar los mecanismos de cooperación en el establecimiento de las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea y en la emisión de los informes a los proyectos de los instrumentos de planificación territorial y urbanística que puedan afectarlas, para asegurar que, conforme a lo previsto en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, dichos instrumentos incorporan las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas.

El 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de: revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI; adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente (dos departamentos ministeriales con competencias en la materia, - Defensa y Fomento-, creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio de competencias en materia aeroportuaria por parte de las CCAA, existencia de aeropuertos de interés general de titularidad no estatal, nuevo modelo aeroportuario); incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres, la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados; e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por último, el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, al reestructurar los Departamentos Ministeriales constituye el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, según el artículo 7, asume entre otras competencias las relativas a infraestructuras, transportes y agenda urbana.

El Aeropuerto de Tenerife Norte, de interés general del estado según el Real Decreto 2.858/1981, de 27 de noviembre, sobre clasificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional, con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) 4E; asimismo está clasificado como "aeropuerto de segunda categoría" por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y como aeródromo de letra clave "A" por el real Decreto 2.025/1976, de 24 de septiembre, por el que se establecieron las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte.

Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de utilización conjunta denominado Tenerife Norte/Los Rodeos, según el artículo 1.2 del real decreto 1.167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeropuertos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases abiertas al tráfico civil.

Dispone de un Plan Director, aprobado mediante Orden Ministerial del 5 de septiembre de 2001, publicada en el BOE de 12 de septiembre.

Mediante el Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero, se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Norte- Ciudad de La Laguna.

El Real Decreto 718/2023, de 25 de julio modifica las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte - Ciudad de La Laguna (Santa Cruz de Tenerife), publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 204, de 26 de agosto de 2023.

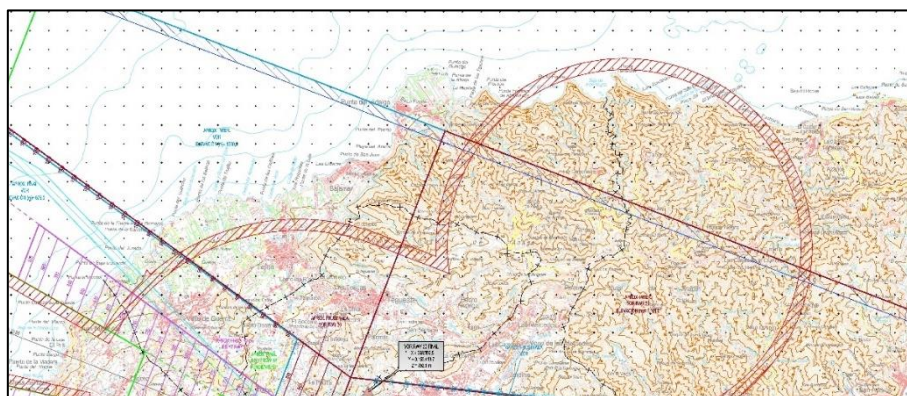
En concreto, se ha modificado el campo de vuelos con la adecuación de las RESAS. Se han dado de baja la radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental con radiofaro de localización, la radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental, un radiofaro no direccional, una radiobaliza L y el centro de emisores VHF.

Además, se ha trasladado el centro de comunicaciones por cambio de ubicación de la torre de control, se ha incorporado un sistema de aterrizaje por instrumentos para la pista 12 (compuesto por equipo localizador, equipo de trayectoria de planeo y equipo medidor de distancias), un equipo medidor de distancias asociado al sistema de aterrizaje instrumental ya existente para la pista 30, un centro de emisores, un radiofaro no direccional, un radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias y seis radioenlaces.

Además de estas modificaciones, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna las correspondientes a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias de La Cruz de Taborno. Junto a estas instalaciones, se han incorporado en Taborno un centro de comunicaciones y un radar. También se han establecido las servidumbres aeronáuticas correspondientes al helipuerto de Tenerife Norte/Los Rodeos.

Así mismo, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas y la elevación del punto de referencia del aeródromo

En el plano adjunto se reflejan las diferentes servidumbres aeronáuticas. Al núcleo de Tejina aparentemente le afectan las servidumbres radioeléctricas, aunque por la altura establecida en relación con las cotas del terreno su incidencia es nula. No hay afectación por servidumbres acústicas.



Servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto en Tejina. Fuente: AENA

2.4.2.4 Telecomunicaciones

En relación con dichas instalaciones son de aplicación las determinaciones de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones y de la Ley 11/2009, de 15 de diciembre, reguladora de la ordenación territorial de las Telecomunicaciones de Canarias, que tiene como objeto la regulación territorial y urbanística de las instalaciones de telecomunicaciones, sus elementos y equipos, a fin de prevenir posibles efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas y de producir el mínimo impacto sobre el medio ambiente desde el punto de vista espacial y visual.

Dentro del marco normativo de la ley 11/2009, se tramitó y aprobó el Decreto 124/2011, de 17 de mayo que aprueba las Directrices de Ordenación Territorial de Telecomunicaciones de Canarias.

Se habrán de analizar los criterios de interpretación que han aplicado recientemente la Secretaría de Estado para el Avance Digital de la Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información del Ministerio de Economía y Empresa en relación a la normativa sectorial de telecomunicaciones, en especial en los aspectos referidos a las restricciones desproporcionadas al despliegue de infraestructuras que conforman las redes públicas de comunicaciones electrónicas o a la exigencia de requisitos técnicos para el despliegue de las infraestructuras que componen las redes públicas de comunicaciones electrónicas.

El artículo 26.2 de la Ley 32/2003 General de Telecomunicaciones, establece que los órganos encargados de la redacción de los distintos instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán recabar de la Administración General del Estado el oportuno informe sobre las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas en el ámbito territorial a que se refieran. Y que los instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán recoger las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas contenidas en los informes emitidos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y garantizarán la no discriminación entre los operadores y el mantenimiento de condiciones de competencia efectiva en el sector.

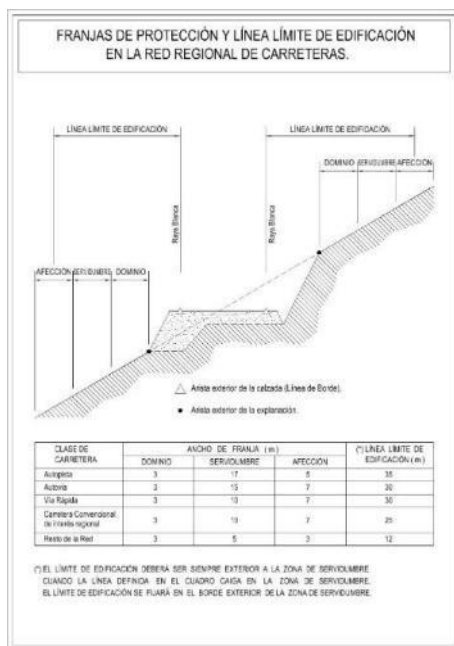
2.4.2.5 Carreteras

En relación con dichas infraestructuras son de aplicación las determinaciones de la Ley estatal 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras de Canarias y el decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras.

Le corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias informar el contenido del planeamiento urbanístico o de sus modificaciones que afecten a la Red de Interés Regional de Carreteras del Gobierno de Canarias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.2 de la Ley de Carreteras.

La Ley 13/2007 de 17 de mayo de Ordenación del Transporte por Carretera tiene por objeto la ordenación del transporte por carretera y de las actividades complementarias al mismo y establece la obligación de que se incorpore como documento del Plan General de Ordenación un Estudio Municipal de Movilidad.

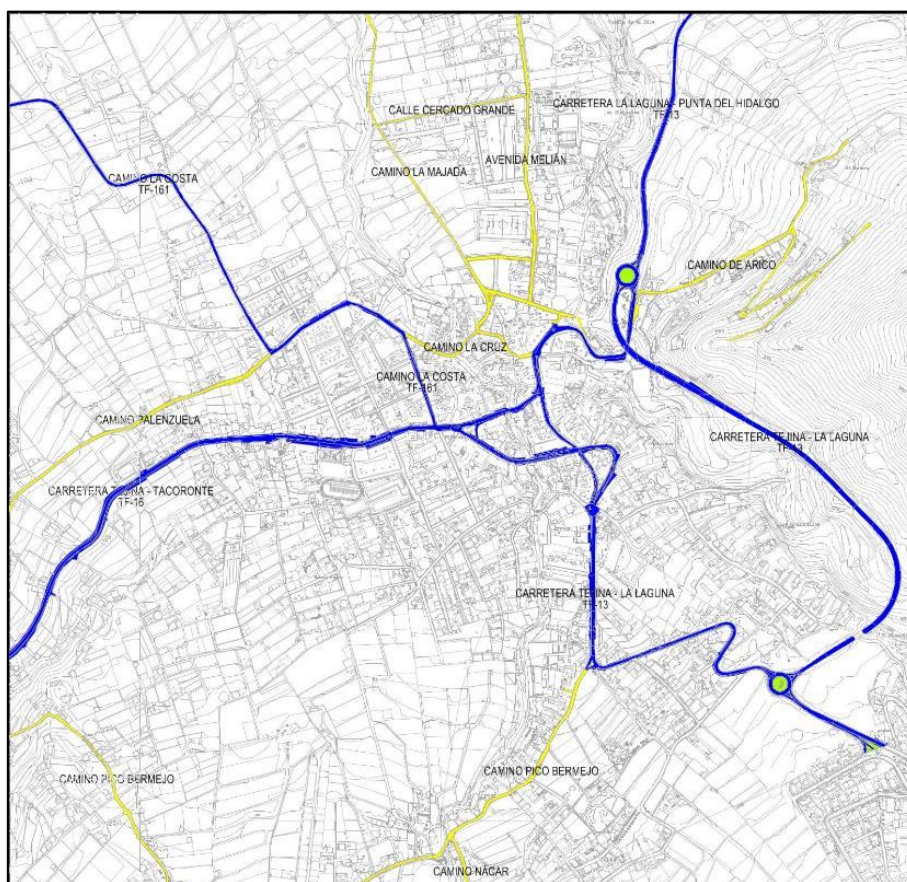
Recientemente en la Ley 5/2021, de medidas urgentes se ha reducido el dominio público a 3 metros en todas aquellas carreteras que no sean autopistas o autovías.



Red de Interés Insular:

Las carreteras de primer orden o de interés insular, que atraviesan o bordean el núcleo de Tejina son las siguientes:

- La TF-13, Carretera Tejina-La Laguna o Carretera General La Laguna-Punta del Hidalgo.
- La TF-16, Carretera General Tejina-Tacoronte.



Sistema viario. Fuente: Elaboración propia

2.4.2.6 Minas

Se deberá atender a lo establecido en la Ley 22/1973 de 21 de julio, de minas y sus modificaciones por el Real Decreto Legislativo 1303/1986, de 28 de junio y por la Ley 54/1980, de 5 de noviembre, el Real Decreto 2857/1978, de 25 de abril, por el que se aprueba el Reglamento General para el Régimen de la Minería y el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras y su modificación por Real Decreto 777/2012, de 4 de mayo.

En el ámbito de Tejina y su entorno próximo, de acuerdo con el Catastro Minero del Ministerio para la Transición Ecológica, no existen canteras.

2.4.2.7 Aguas

En relación con la materia son de aplicación las determinaciones de la Ley 12/1990, de 26 de Julio, de Aguas. Las competencias y funciones del Cabildo Insular de Tenerife en materia de aguas, al igual que el resto de los Cabildos, están en el Decreto 158/1994, de 21 de julio, (B.O.C. n.º 92, de 28 julio de 1994) de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de aguas terrestres y obras hidráulicas.

Por su parte, el Reglamento de Dominio Público Hidráulico de Canarias, aprobado mediante Decreto 86/2002, de 2 julio, establece que los terrenos lindantes con los cauces públicos constituyen sus márgenes, las cuales estarán sujetas, con carácter general, y en toda su extensión longitudinal, a una zona de servidumbre para uso público de cinco metros de anchura. En supuestos de especiales dificultades de acceso en la margen de un barranco, y previa declaración expresa y singular del Consejo Insular de Aguas, la zona de servidumbre de un cauce público se extenderá al terreno practicable más próximo que permita el acceso al cauce, aun cuando la distancia al mismo supere los cinco metros lineales.

El referido Reglamento dispone además que las márgenes de los cauces públicos estén sujetas a una zona de policía con una anchura máxima de 25 metros contados a partir del extremo de la zona de dominio público, siempre que no se supere el borde de la zona anegable a que se refiere el artículo 19.1 de dicho Reglamento.

Se tendrá que prestar especial atención en la normativa de la Modificación del Plan General a las condiciones generales de la construcción, edificación e instalaciones en suelo rústico en cuanto a las limitaciones concretas a contemplar en relación con los cauces y escorrentías, así como los criterios de ordenación pormenorizada a contemplar en relación con los cauces a ordenar y urbanizar.

Por aplicación de la ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas, con última revisión vigente de 12 de septiembre de 2020, la planificación territorial y económica, los planes de ordenación de territorio y las actuaciones públicas y privadas, quedan vinculadas y condicionadas a la Planificación Hidrológica (Planes Hidrológicos), que goza de prioridad para su eficaz cumplimiento y procurando la conservación de los cauces públicos y su entorno.

2.4.2.8 Residuos

La normativa de aplicación en la gestión de residuos es principalmente la Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias y sus modificaciones, el vigente Plan Integral de Residuos de Canarias 2000-2006 (PIRCAN) – que se encuentra actualmente en revisión en fase de Versión Inicial del Plan (BOC N.º 32 de 16.2.21) –, y el Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de la Isla de Tenerife.

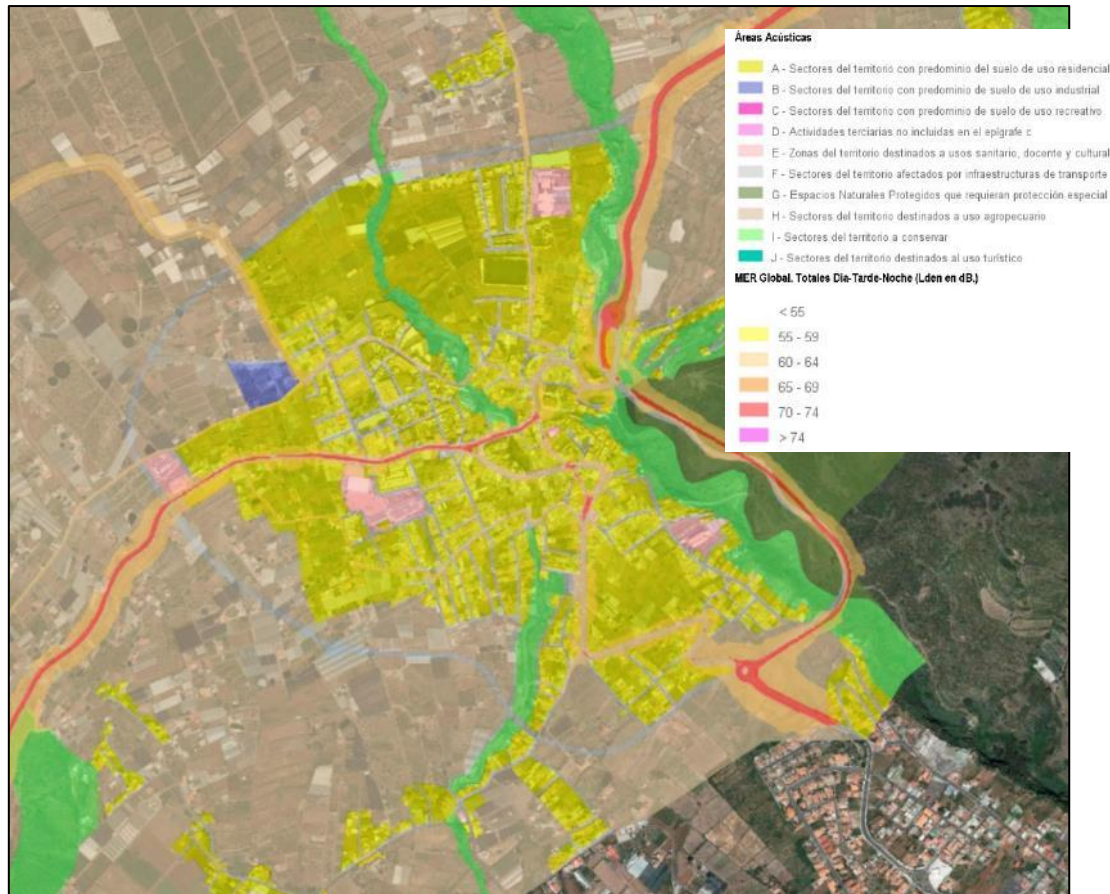
La recogida de residuos sólidos es realizada por la empresa URBASER y la de recogida selectiva por la empresa Martínez Cano Canarias.

En el apartado correspondiente al planeamiento territorial e insular se ha analizado el PTEO de Residuos de la Isla de Tenerife.

2.4.2.9 Ruido

En cuanto a la normativa en materia de ruido, se regula por la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre, la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

En el desarrollo reglamentario de la legislación básica estatal en materia de ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas el Ayuntamiento de La Laguna aprobó en pleno con carácter definitivo el Mapa Estratégico de Ruido del municipio de La Laguna (BOP nº155 de 26 de diciembre de 2018).



Extracto Mapa Estratégico de ruidos municipales Fuente: IDE Canarias

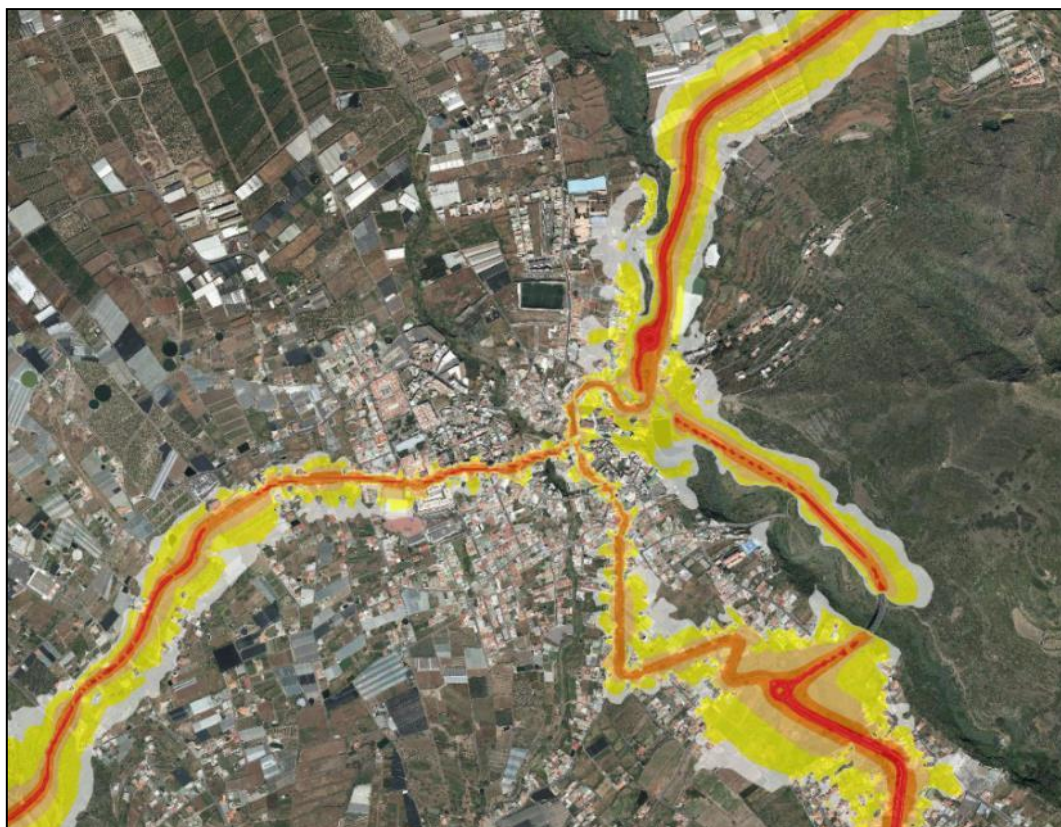
Sobre el ruido derivado del transporte por carretera:

- En el año 2007, se elaboran los Mapas Estratégicos de Ruido 1ª Fase (MER-2007), para carreteras de más de 6.000.000 veh./año y la aglomeración de carácter supramunicipal de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna.
- La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias elaboró un Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma de Canarias, aprobado por Orden número 62, de 25 de marzo de 2010, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, en el cual se recogen las actuaciones propuestas en un periodo temporal de cinco años, estableciendo las directrices principales que se preveía seguir en el desarrollo del Plan de Acción.
- Posteriormente, el anuncio de 5 de septiembre de 2014, la Viceconsejería de Medio Ambiente pública la Resolución de 3 de septiembre de 2014, con los mapas estratégicos de ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias 2ª Fase (MER-2012) correspondientes a los grandes ejes viarios

cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año (Mapas estratégicos de ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias).

- En febrero de 2016 se presenta el documento del Plan de Acción en materia de contaminación acústica corresponde a los Mapas Estratégicos de Ruidos de Canarias 2012 que afectan a tramos de carreteras con más de 3.000.000 vehículos/año (Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica).
- En fecha 28 de abril se hace pública la resolución del Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes que somete a información pública los Mapas Estratégicos de Ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias correspondientes a los grandes ejes viarios (BOC nº91 de 10 de mayo de 2022).

En el núcleo de Tejina las principales zonas afectadas en cuanto a población y número de viviendas afectadas se localizan principalmente en el entorno de las vías TF-13 (que discurre desde el municipio de Tegueste y el núcleo de Punta de Hidalgo) y la TF-16, (que discurre entre el municipio de Tacoronte y el núcleo de Tejina).



Extracto Mapas de ruido. Fuente: IDE Canarias

2.4.2.10 Patrimonio Cultural

La Ley 11/2019, de Patrimonio Cultural de Canarias (LPCC) tiene por objeto establecer el régimen jurídico del patrimonio cultural de Canarias con el fin de garantizar su identificación, protección, recuperación, conservación, acrecentamiento, difusión y fomento. Para ello, además de definir las tipologías patrimoniales y categorizar las figuras y niveles de protección a que pueden estar sujetos, establece el Catálogo municipal de bienes patrimoniales culturales como herramienta fundamental de identificación, caracterización y evaluación que permite la toma de decisiones con respecto a la gestión del patrimonio cultural del municipio. La LSENPC establece en su artículo 151 que los Ayuntamientos tienen la obligación de aprobar y mantener actualizado el catálogo de protección – ya sea como documento integrante del planeamiento territorial o urbanístico o como instrumento de ordenación autónomo –, que contenga la

identificación precisa de los bienes o espacios que, por sus características singulares o de acuerdo con la normativa del patrimonio histórico de Canarias, requieren de un régimen específico de conservación, estableciendo el grado de protección que les corresponda y los tipos de intervención permitidos en cada caso. El catálogo tendrá la forma de registro administrativo accesible por medios telemáticos.

La LPCC, por su parte, dispone en su Art. 12.1 que los bienes integrantes del patrimonio cultural de Canarias, a los efectos de su protección, deberán incluirse en alguno de los siguientes instrumentos:

- Registro de Bienes de Interés Cultural.
- Catálogo insular de bienes patrimoniales culturales.
- Catálogo municipal de bienes patrimoniales culturales.

En el ámbito de análisis el vigente Catálogo de Protección del PGO de San Cristóbal de La Laguna incluye 3 inmuebles en la Zona de La Majada y otros 3 en El Pico:

CÓDIGO	ÁMBITO	DIRECCIÓN	NIVEL DE PROTECCIÓN
067	La Majada	Camino El Cardón, 42	Ambiental 3
101	La Majada	Camino La Cruz, 50	Ambiental 2
102	La Majada	Camino La Costa, 36	Ambiental 1
079	El Pico	Camino Pico Bermejo, 88	Ambiental 1
080	El Pico	Camino Pico Bermejo, 80	Ambiental 1
081	El Pico	Camino Ópalo, 1	Ambiental 2

Con fecha 27 de marzo de 2023 se recibe por parte de la Unidad Técnica de Patrimonio Histórico del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife informe sobre los elementos patrimoniales que el Servicio Administrativo tiene inventariado en la zona de La Majada y El Pico, estableciéndose las siguientes consideraciones:

Primero

"La única información sobre bienes patrimoniales que puedan verse afectadas por los ámbitos sujetos a modificación del PGO son:

- Inmueble en Camino Pico Bermejo nº 2.
- Inmueble en Camino Pico Bermejo nº 38.
- Inmueble en Camino Pico Bermejo nº 42.
- Inmueble en Camino Pico Bermejo nº 78.
- Inmueble en Camino Pico Bermejo nº 88.
- Inmueble en Camino Pico Bermejo nº 104.
- Inmueble en C/ la Cruz nº 54.
- Inmueble en C/ la Costa nº 38.
- Inmueble en C/ la Costa nº 44.

Segundo:

No obstante, lo anterior, los ámbitos objeto de ordenación se corresponden, en parte, con antiguas zonas de agricultura intensiva o tradicional, existiendo la posibilidad de que se conserven elementos de interés etnográfico para su conservación, que no se encuentren inventariados previamente.

Asimismo, se observan zonas menos alteradas en ambos ámbitos, en especial sectores de barranco, en los que puede existir el riesgo de presencia de yacimientos arqueológicos no inventariados.

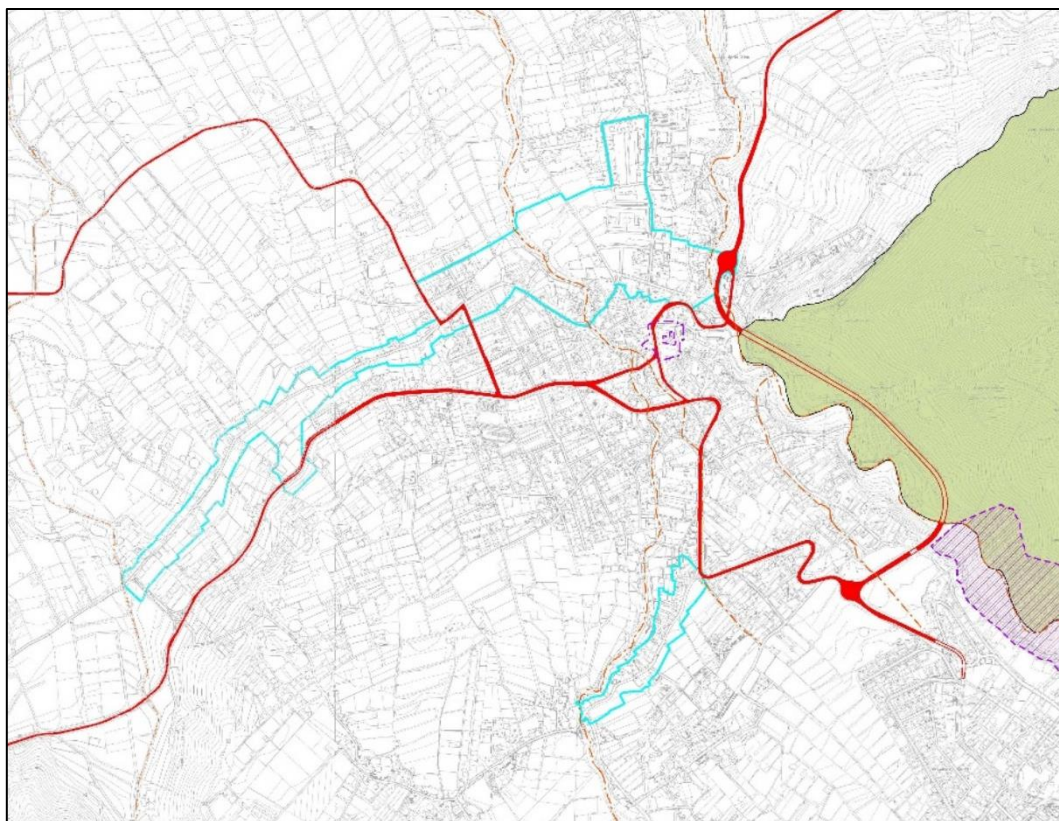
Por todo lo anterior, se entiende que en el proceso de evaluación ambiental de ambos ámbitos se deberá proceder a efectuar una prospección arqueológica y patrimonial por parte de técnico cualificado, que analice la variable patrimonial en el procedimiento de evaluación, de acuerdo con lo que establece la normativa en esta materia."

2.4.2.11 Otras Legislaciones Sectoriales

Entre otras y sin ánimo de ser exhaustivos, se incluyen otras legislaciones de carácter sectorial en su caso de aplicación:

- Ley 8/1995, de 6 de abril de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación
- Decreto 11/1997, de 31 de enero, por el que se regula la constitución de un Censo de Edificaciones no amparadas por licencia y por el que se establecen los supuestos de suspensión de la ejecutoriedad de las órdenes de demolición, modificado por el Decreto 17/1998, de 8 de octubre.
- Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995 de 6 de abril de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Ley 7/2011, de 5 de abril, de actividades clasificadas y espectáculos públicos y otras medidas administrativas complementarias.
- Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la licencia comercial.
- Decreto 132/2014, de 29 de diciembre, de Sanidad Mortuoria.

A continuación, se reflejan las afecciones sectoriales y de régimen jurídico en su entorno próximo.



Afecciones sectoriales en el entorno de la modificación

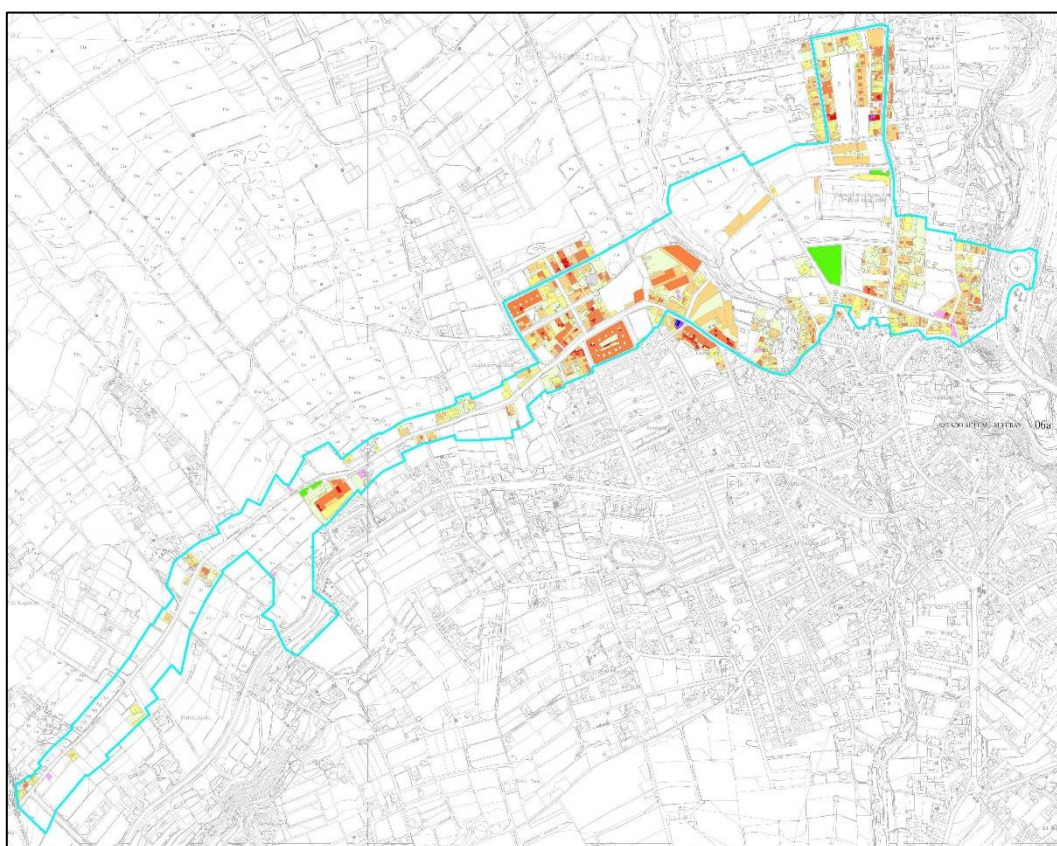
2.5. ESTADO ACTUAL

En base a la utilización de la cartografía digital oficial más detallada del ámbito (1/1000), al levantamiento topográfico actualizado del cauce del barranco y de las obras de urbanización recientes de mayo 2023 y al estado actual se analizan los siguientes aspectos:

2.5.1. Tipología edificatoria

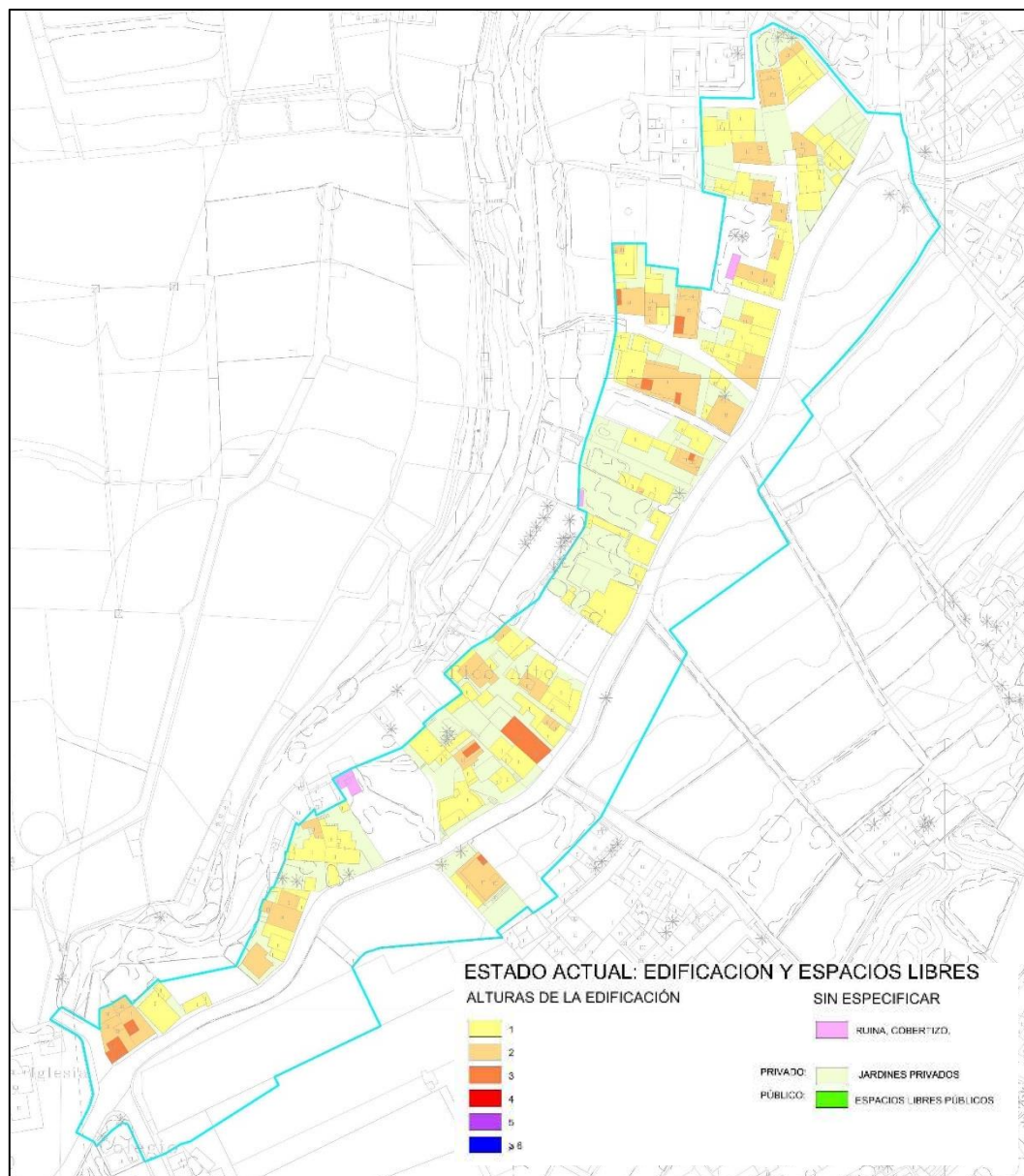
La edificación existente en los ámbitos de la presente modificación se ha desarrollado principalmente mediante viviendas de autoconstrucción, con una disposición irregular en la parcela y en muchos casos sin urbanización ni planificación previa. En cuanto a la altura edificatoria, la mayor parte del núcleo de Tejina se desarrolla en una y dos alturas.

La zona central, entorno al ámbito de La Majada, predomina la tipología de edificación cerrada de 3 plantas al oeste, coincidente con el barrio de La Palmita y de 2 plantas al este, alcanzando las cuatro plantas en los márgenes de la carretera general que cruza el núcleo de Tejina.



Extracto plano de estado actual: alturas. Fuente: elaboración propia

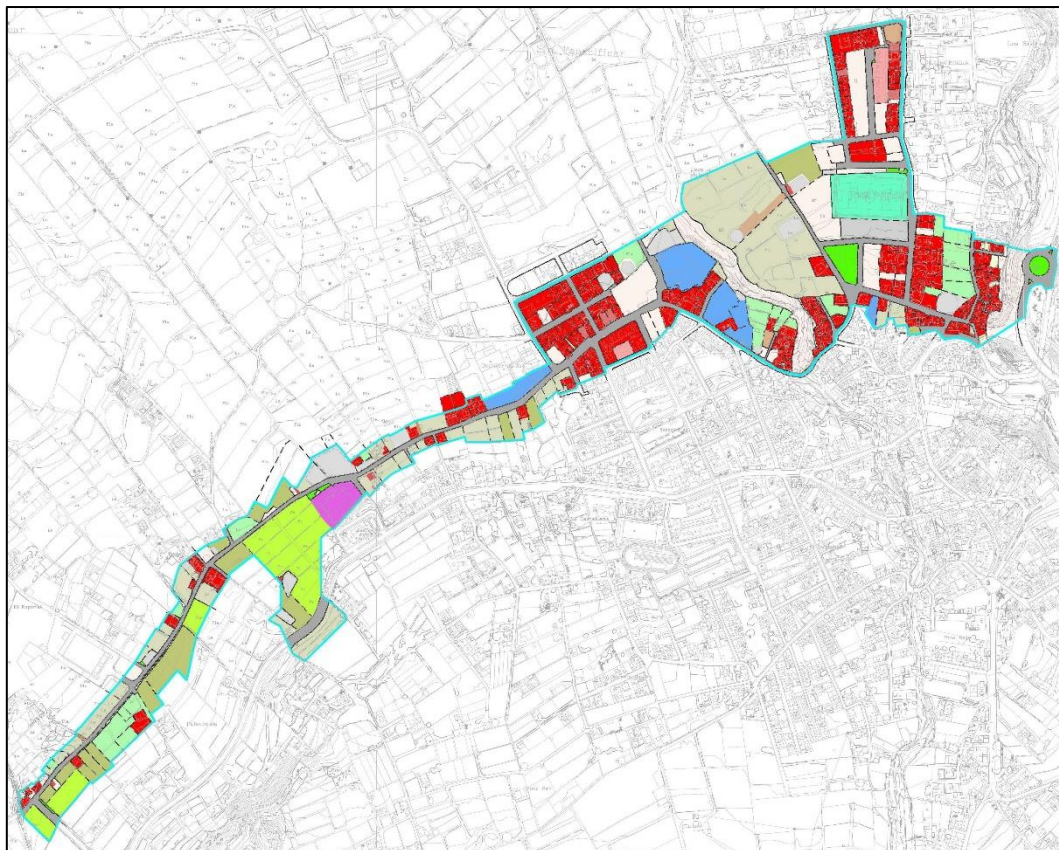
En el caso del ámbito entorno al Camino de El Pico la tipología predominante es la edificación adosada de una o dos plantas



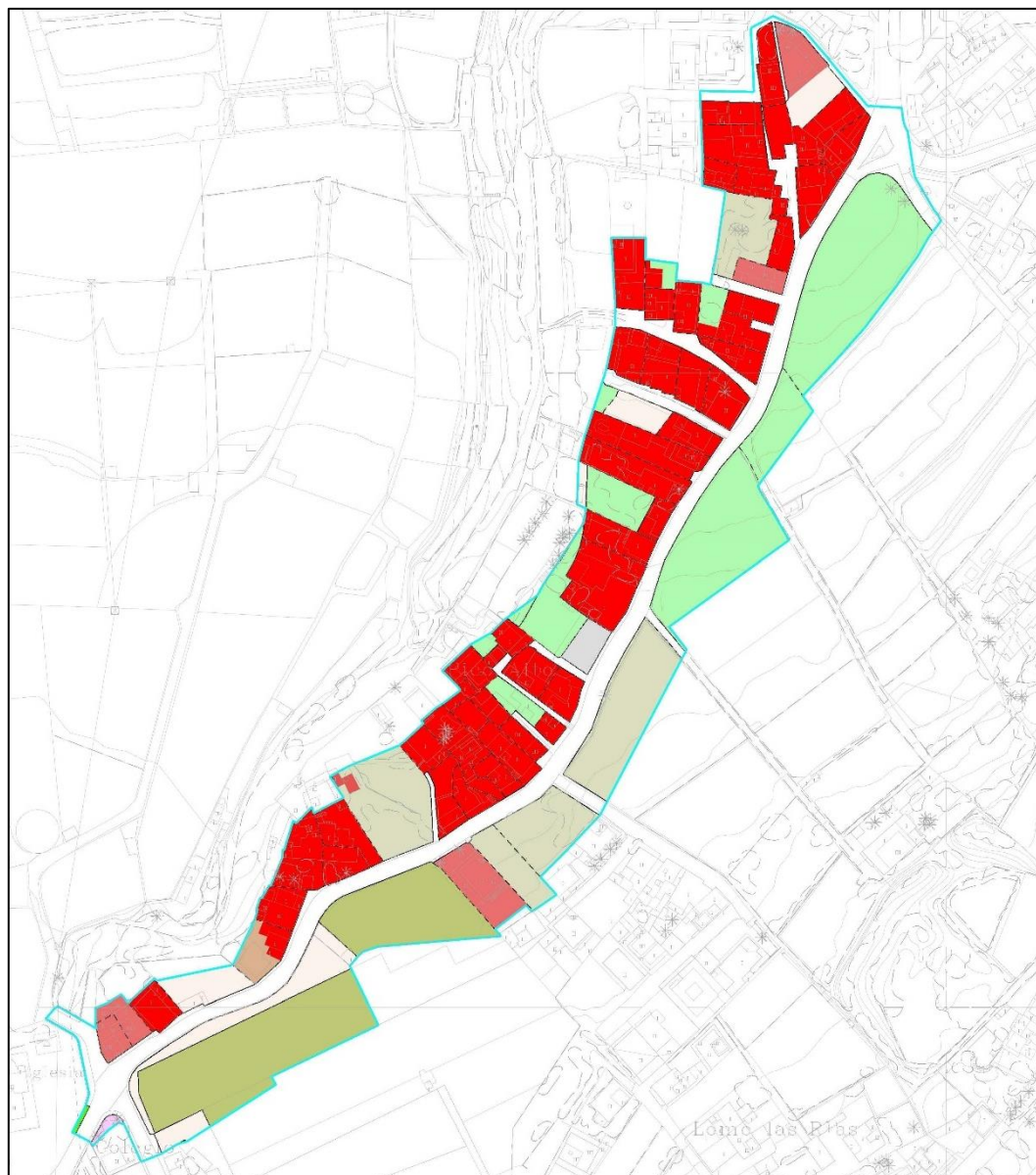
Extracto plano de estado actual: alturas. Fuente: elaboración propia

2.5.2. Usos Pormenorizados

En la zona central del núcleo de Tejina se desarrolla principalmente el uso residencial con el uso complementario de terciario, básicamente en planta baja, que cubre en gran medida los servicios del núcleo y la comarca. En el entorno próximo al núcleo, como es el caso del Camino de El Pico, y en los espacios intersticiales del mismo predomina el uso primario, espacio agrario principalmente ligado al cultivo del plátano y cultivos bajo invernadero. Destaca también la presencia de construcciones e infraestructuras ligadas a la actividad agraria, como muros de bancales, depósitos, embalses, estanques, conducciones, etc.



Extracto plano estado actual – usos pormenorizados en la zona de La Majada-La Palmita. Fuente: Elaboración propia



Extracto plano estado actual – usos pormenorizados en la zona de La Majada-La Palmita. Fuente: Elaboración propia

ESTADO ACTUAL. USOS PORMENORIZADOS									
USOS CARACTERÍSTICOS		ESPACIOS LIBRES		EQUIPAMIENTOS		INFRAESTRUCTURAS		OTROS	
RESIDENCIAL	CULTIVOS INTENSIVOS	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	DOCENTE	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	RED UMBRA REDONDA	SALIDA ESPECÍFICA			
RESIDENCIAL TERCIARIO	INVERNADEROS	PLAYA Y ZONAS DE BAÑO	SANITARIO	DEFENSA Y SEGURIDAD	APARCAMIENTO	EN OBRAS			
VIVIENDA PROTEGIDA	CULTIVOS TRADICIONALES		SOCIAL ASISTENCIAL	RECREATIVO	INFRAESTRUCTURAS	EXTRACCIÓN - ESCOMBROS			
RESIDENCIAL TURÍSTICO	FRUTALES	PRIVADO	DEPORTIVO	PRIVADO		RUINA, COBERTIZO			
TURÍSTICO	CULTIVOS ABANDONADOS	JARDINES PRIVADOS	CULTURAL	OTROS					
TERCIARIO - INDUSTRIAL	INSTALACIONES AGROPECUARIAS								

2.5.3. Estructura de la propiedad

La estructura de la propiedad de los ámbitos de la presente modificación se caracteriza mayoritariamente por una configuración irregular derivada de la ausencia de planificación previa en algunos casos y una vinculación a la estructura agraria existente, que ha favorecido la parcelación de terrenos apoyada en una trama de caminos agrícolas preexistentes. El tamaño de las parcelas está comprendido entre los 500-1.000 m² de superficie, existiendo varias manzanas con dimensiones superiores a 2.500 m² en la parte central e inferior de los barrios de La Palmita y Milán.

2.5.4. Usos comunitarios

En los ámbitos de análisis de la presente Modificación Menor en el caso del Barrio de La Majada los usos comunitarios se concentran entorno a la Avenida de Milán, C.E.I.P. Princesa Tejina y Campo de Fútbol y Centro de Salud y Centro Sociosanitario al Oeste del ámbito, próximo al núcleo de La Palmita y con acceso desde la carretera insular TF-16. En el caso de Pico Bermejo los usos comunitarios se concentran entorno a la Plaza Antonio González Hernández donde se ubica la Iglesia del Pico y el Centro Comunitario.

2.5.5. Espacios libres públicos

En el caso de los espacios libres públicos, en los ámbitos de análisis solo existe el parque de reciente ejecución entorno del Camino de La Majada.

En el resto del núcleo de Tejina, tal como se expone en la memoria de información del PGO tramitado, documento de Avance de febrero de 2009:

“En Tejina, el uso principal y característico es el residencial, y se concentra principalmente en su zona central. Representa el 73,77% de la superficie construida del núcleo, situándose por encima de la media municipal (69,0%). Mientras, en los extremos norte y sur se localiza un importante número de parcelas destinadas al sector primario, y otras muchas que fueron tierras de cultivo y se encuentran actualmente sin uso específico. En la zona norte, junto al Camino Palenzuela, se sitúan varias parcelas con actividad industrial. El uso dotacional se encuentra disperso por todo el núcleo, siendo más abundante en los barrios de Milán y El Ramal y en el entorno de la carretera TF-16, y casi nulo en la zona sur”.

“En el núcleo existe una notable carencia de equipamientos y espacios libres. Posee un centro muy colmatado por la edificación en el que los ciudadanos, motivados por el ambiente que generan los comercios, se relacionan en la calle evidenciando este déficit. La distribución de las dotaciones no es en absoluto homogénea, existiendo grandes diferencias entre las distintas áreas:

a) En el barrio de Milán todos los equipamientos se sitúan en la Avenida de Milán y son: un campo de fútbol, un colegio y unas canchas deportivas. Como espacio libre sólo existe una pequeña plaza a la entrada de las canchas deportivas.

f) Al final del área de Pico Bermejo, se encuentra la Iglesia de San Isidro y el Colegio de Pico Bermejo. El único espacio libre existente es la plaza de la Iglesia de San Isidro.

2.5.6. Infraestructura viaria

El viario parte de las carreteras TF-13 y TF-16, que convergen en el núcleo de Tejina, constituyendo los ejes articuladores de la trama urbana del núcleo. A partir de estos ejes surgen los viarios urbanos básicos perpendiculares a la misma, dando soporte a los distintos barrios apoyado en los ejes longitudinales que servían de acceso a los espacios agrarios circundantes. En el barrio de Milán este viario desciende topográficamente desde el centro urbano y en el caso del barrio de Pico Bermejo, la edificación se desarrolla longitudinalmente quedando limitada al sur por el barranco de Las Cuevas y al norte por la TF-13, a partir de la cual se desvía la calle de acceso.

En el ámbito de análisis de La Majada y El Pico se identifican viarios de segundo orden (viario urbano básico) como es el propio Camino de El Pico o las vías Camino La Majada, Camino La Cruz, Camino La Costa o Camino Palenzuela. En general el resto del viario existente son calles con escasa sección y estrechamientos en algunos tramos que imposibilitan el desarrollo de espacios accesibles para el peatón.

En el caso del ámbito de La Majada y La Palmita tal como se muestra en el plano IM-3.3 sobre el estado actual de la urbanización podemos comprobar como los viarios existentes presentan un mayor grado de urbanización y de servicios públicos, salvo el tramo del viario camino de Palenzuela hacia el oeste que transforma en una vía interurbana, calzada asfaltada de una sección media de 6 metros de ancho sin aceras o arcén. Existen tramo de calles en suelo urbano consolidado, como es el caso del Camino de La Costa, con aceras en un solo lado del viario o sin aceras en los tramos más estrechos.



Extracto plano de estado actual de urbanización de La Majada

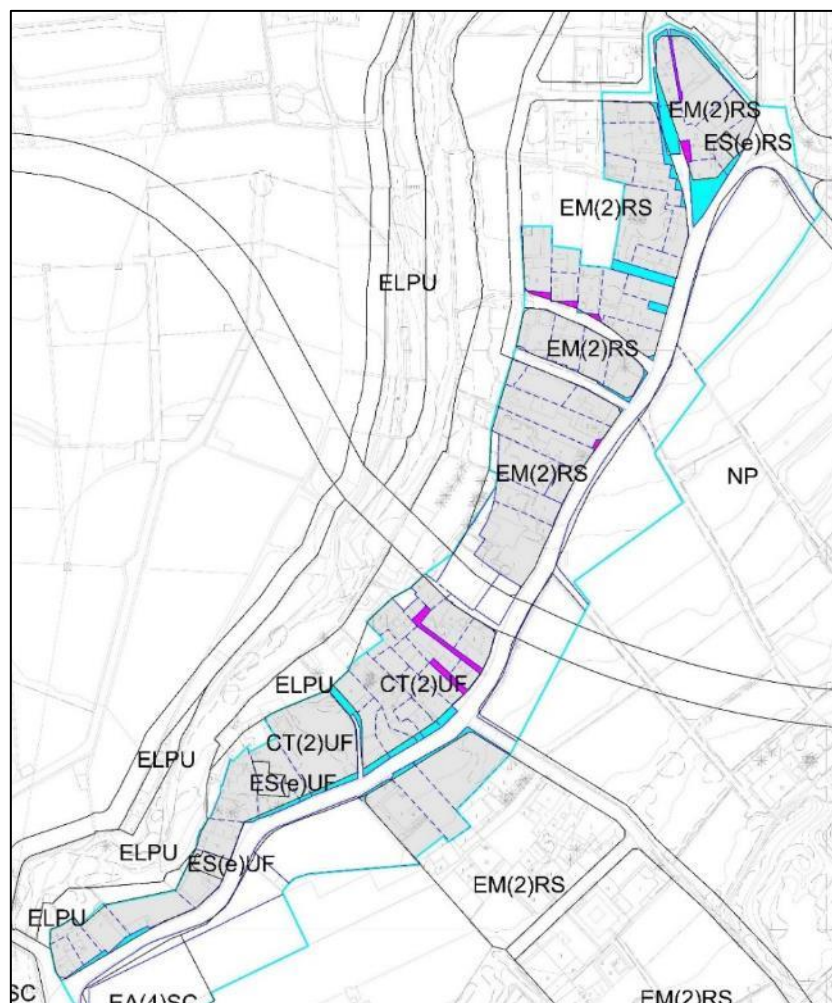
En el caso del núcleo de Pico Bermejo el grado de urbanización es muy bajo, sus vías principales no tienen aceras ni bordillos, y el asfalto se encuentra en mal estado.

2.5.7. Infraestructuras de transporte

Al núcleo de Tejina sirven tres líneas de guagua, la 050, 051, 057 y la 105, que circulan por las carreteras TF-13 y TF-16 sin hacer otros recorridos dentro del núcleo. En el caso de la Línea 050 y 105 (Santa Cruz - La Laguna-Tegueste-Bajamar-Punta Hidalgo) que circula por la carretera insular TF-13, se contemplan 5 paradas en su paso por el núcleo de Tejina. En el caso de la Línea 051 y 057 (Circular La Laguna - Tejina - Tacoronte - La Laguna) que circula por la carretera TF-13 y TF-16 contempla 6 paradas dentro del núcleo de Tejina.

2.5.8. Afecciones del planeamiento vigente

A partir de la digitalización del *plan vigente* sobre la cartografía oficial de GRAFCAN más reciente (incluyendo por ejemplo las últimas vías urbanizadas y promociones residenciales desarrolladas en el ámbito de La Majada), tanto estructural como pormenorizada, realizando levantamiento topográfico de los viales no representados en la cartografía oficial; y representando las vigentes afecciones sectoriales y otras determinaciones relativas al régimen jurídico del suelo, se ha realizado un análisis de las afecciones del PGO sobre el estado actual y se representa en los planos IM-8 y IP-8.



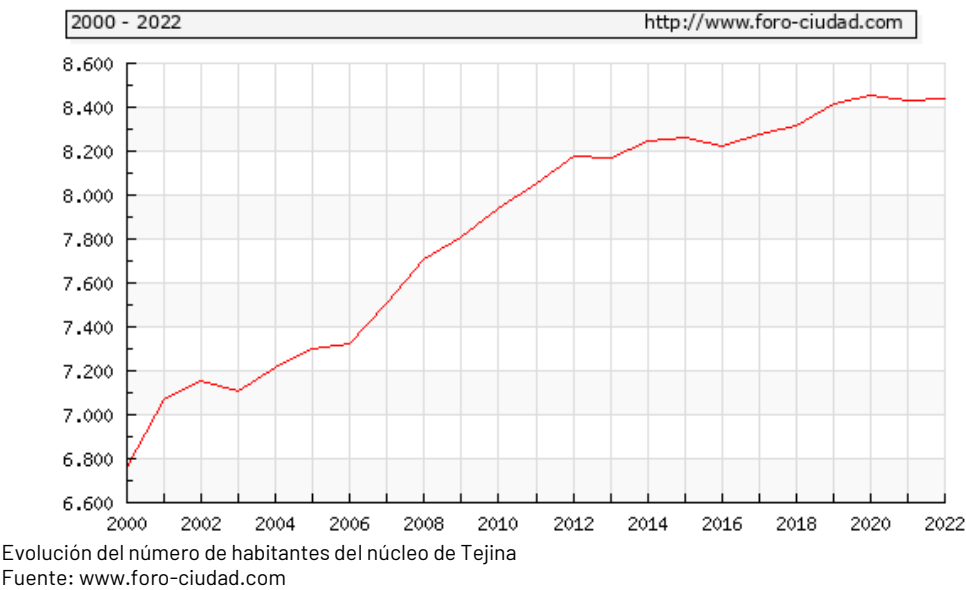
Extracto plano afecciones del ámbito de Pico Bermejo (IP-8)

2.6. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

2.6.1. Características de la población

La información incorporada en el presente capítulo parte de la información disponible en el INE, a través de las diferentes publicaciones estadísticas, sobre todo usando como fuente el Padrón Municipal de Habitantes.

Según los datos publicados por el INE a 1 de enero de 2022 el número de habitantes del núcleo de Tejina era de 8.441, 8 habitantes más que en el año 2021.



A continuación, se muestra un cuadro que refleja los datos del INE que recoge la evolución de la población en el ámbito de Tejina por sexo entre los años 2000 y 2022.

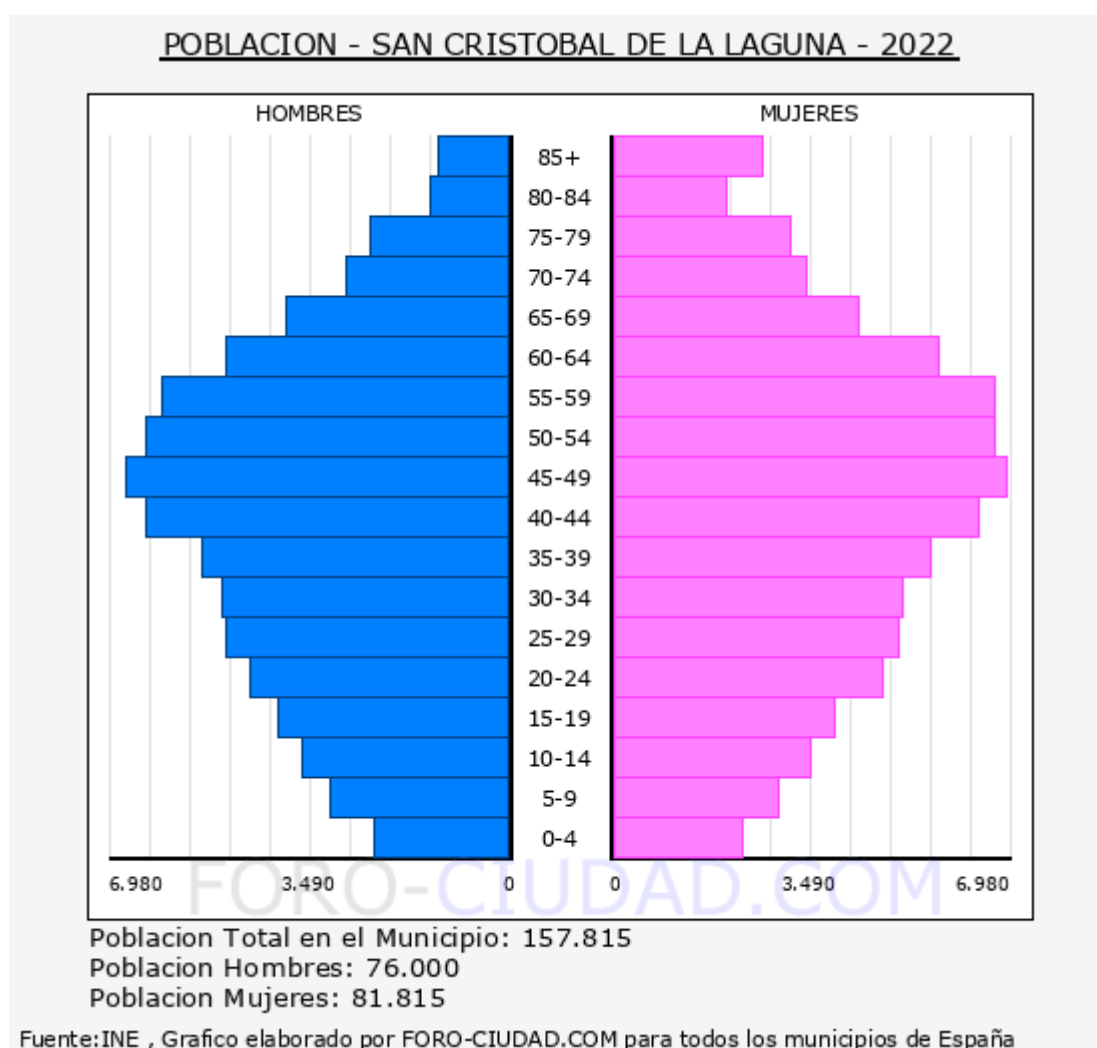
Evolución de la población desde 2000 hasta 2022			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2022	4.144	4.297	8.441
2021	4.173	4.260	8.433
2020	4.173	4.281	8.454
2019	4.158	4.255	8.413
2018	4.131	4.187	8.318
2017	4.119	4.156	8.275
2016	4.088	4.137	8.225
2015	4.122	4.143	8.265
2014	4.116	4.134	8.250
2013	4.083	4.083	8.166
2012	4.095	4.081	8.176
2011	4.023	4.031	8.054
2010	3.972	3.966	7.938
2009	3.887	3.918	7.805
2008	3.843	3.861	7.704
2007	3.753	3.751	7.504

Evolución de la población desde 2000 hasta 2022			
Año	Hombres	Mujeres	Total
2006	3.653	3.671	7.324
2005	3.640	3.659	7.299
2004	3.591	3.626	7.217
2003	3.525	3.586	7.111
2002	3.566	3.591	7.157
2001	3.535	3.532	7.067
2000	3.366	3.393	6.759

Fuente: INE - Padrón Municipal de Habitantes

Elaboración propia

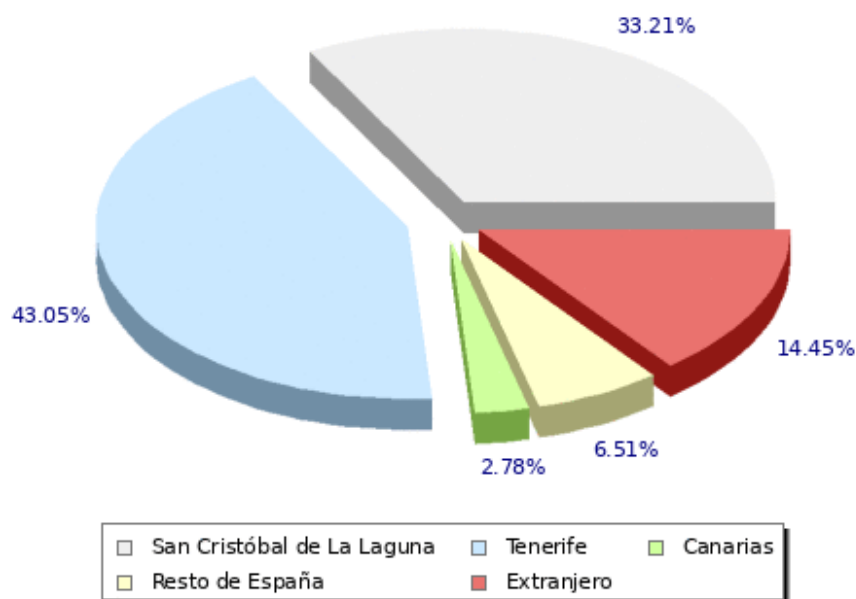
A continuación, se muestra la pirámide de población de todo el ámbito municipal de San Cristóbal de La Laguna:



La media de edad de los habitantes de San Cristóbal de La Laguna es de 43,33 años, 1,83 años más que hace un lustro que era de 41,50 años.

Según los datos publicados por el INE procedentes del padrón municipal de 2022 el 33.21% (52.417) de los habitantes empadronados en el Municipio de San Cristóbal de La Laguna han nacido en dicho municipio, el 52.33% han emigrado a San Cristóbal de La Laguna desde diferentes lugares de España, el 43.05% (67.939)

desde otros municipios de la provincia de Tenerife, el 2.78% (4.384) desde otras provincias de la comunidad de Canarias, el 6.51% (10.269) desde otras comunidades autónomas y el 14.45% (22.806) han emigrado a San Cristóbal de La Laguna desde otros países.

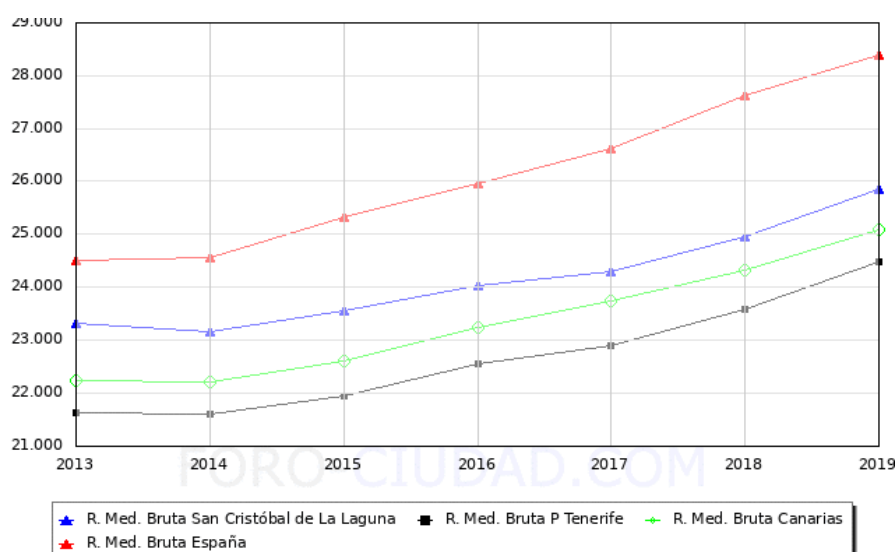


<http://www.foro-ciudad.com>

Habitantes según lugar de nacimiento
Fuente: www.foro-ciudad.com

2.6.2. Condiciones económicas y sociales

Según los datos hechos públicos por el Ministerio de Hacienda la renta bruta media por declarante, en el municipio de San Cristóbal de La Laguna en 2019 fue de 25.861€, 896€ más que en el año 2018. Una vez descontada la liquidación por IRPF y lo aportado a la Seguridad Social la renta disponible media por declarante se situó en 21.434€, 680€ más que en el año 2018.



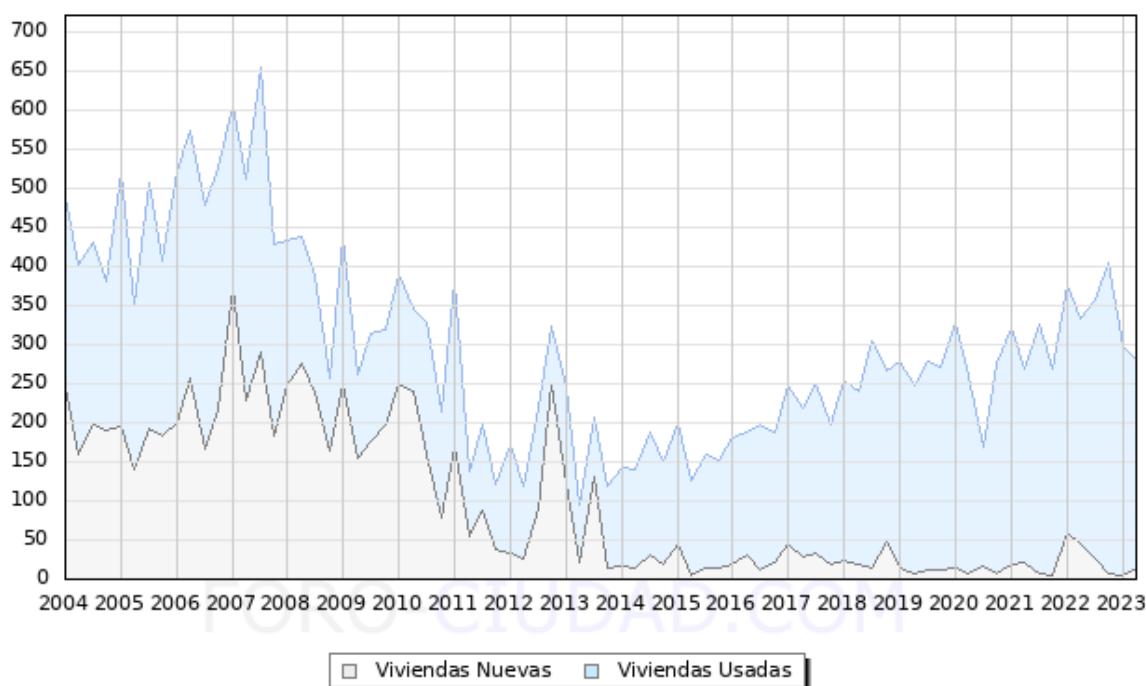
Evolución Renta Bruta Media
Fuente: www.foro-ciudad.com

En 2019 San Cristóbal de La Laguna se sitúa como el municipio nº9 con una mayor renta bruta media de la provincia de Tenerife, y en la posición nº12 en la comunidad de Canarias, el 1075 a nivel Nacional (sin PV y Navarra).

Transacciones Inmobiliarias

Según los datos del 1º Trimestre del 2023 publicados por el Ministerio de Vivienda, el nº de transacciones inmobiliarias en el municipio de San Cristóbal de La Laguna asciende a un total de 279, el -15.96% menos que en el 1º de 2022, de las cuales 13 son transacciones de viviendas nuevas y 266 de segunda mano.

A continuación, se muestra la evolución de los últimos años de forma gráfica:



Evolución del número de transacciones inmobiliarias

Fuente: www.foro-ciudad.com

Según los datos hechos públicos por el Ministerio de Fomento, para los municipios de más de 25.000 habitantes, el precio de la vivienda en San Cristóbal de La Laguna durante el 1º trimestre de 2023, fue de 1.361 €/m², un 5,3% más que en el trimestre anterior, y un 17,5% menos desde el máximo alcanzado en el 1º trimestre de 2008 (1.650 €/m²).

2.6.3. Actividad terciaria

En Canarias la actividad comercial tradicionalmente se ha concentrado en determinadas zonas históricas de los pueblos y ciudades, contribuyendo a su desarrollo económico y oferta de empleo. Sin embargo, la fuerte dinámica del sector comercial derivada de los nuevos impactos tecnológicos, de los hábitos de los consumidores y usuarios y la implantación de grandes superficies que reorientan los flujos de personas y vehículos dentro de cada municipio, han generado nuevas áreas comerciales, creando diferentes problemas a las ciudades.

A pesar de estas dificultades de competencia, los comerciantes, por norma general quieren estar en el centro de los diferentes núcleos de población. No siendo suficiente el efecto de atracción que se produce por la concentración de la oferta en una misma área, sino que es necesario desarrollar una serie de acciones que escapen de la capacidad individual de cada establecimiento. Ante esta situación de

impotencia, muchos comercios muestran una actitud excesivamente pasiva y una falta de estrategia individual para adaptarse a los nuevos tiempos.

De esta forma el asociacionismo de los comerciantes se ha comenzado a entender como un punto de partida necesario para la revitalización no sólo del comercio, sino del entorno urbano. Éste es necesario para el comerciante tradicional si quiere ofrecer todos aquellos servicios que el mercado demanda.

Con todo, se hace necesario actuar sobre el medio urbano, no solo a través de los mecanismos de planeamiento, sino también con el apoyo a realizaciones concretas tales como la reconversión de determinadas zonas en formas comerciales adaptadas a la evolución del comportamiento de los consumidores, la mejora de los equipamientos comerciales de titularidad pública existentes, la dotación en las áreas deficitarias de los equipamientos necesarios y la ayuda mediante una coordinada política urbanística flexible a la reconversión tanto física como funcional de los establecimientos.

El Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares han venido interviniendo ante la situación de las zonas comerciales a través de programas de mejora dirigidos a la consecución de objetivos tales como:

- Estimular el comercio local.
- Recuperar, mantener y promocionar los centros tradicionales de compras, mejorando las infraestructuras al servicio de los usuarios y unificando y homogeneizando la imagen de las zonas comerciales.
- Fomentar la competencia entre las distintas tipologías comerciales.

2.7. ESTUDIO DE MOVILIDAD

En la actualidad, tal como se manifiesta en las conclusiones por parte del ayuntamiento de La Laguna y la plataforma de Tejina:

“[...]existen graves problemas de movilidad y colapso en el casco de Tejina, nudo central de comunicaciones de la comarca, se producirá un grave deterioro de la calidad de vida en el propio pueblo y del conjunto de vecinos de la comarca. Este hecho se está convirtiendo en un freno al normal desarrollo de la actividad económica y comercial de la zona [...]”

En base a estas consideraciones se concluyen los asuntos a resolver en la ordenación territorial de Tejina a la mayor brevedad posible mediante modificaciones puntuales del Plan General Vigente PGOU OCTUBRE 2004 adaptado. Condicionadas al alineamiento con los ODS Objetivos Desarrollo Sostenible y a la no afectación del suelo rustico agrario:

1. Planificar la vía de remate urbano en el norte del núcleo urbano de Tejina (entre la zona de la Majada Campo de Fútbol y enlazar con la Palmita).
2. Ensanche de la vía de la zona de Lomo Las Rías, camino Pico Bermejo desde la curva de Pata Rajada en la carretera general hasta la plaza de El Pico.

En consecuencia, se entiende que el objetivo de las diferentes alternativas propuestas es dar continuidad a los modos de transporte, medidas para ordenar las necesidades de movilidad, medidas de ordenación y planificación, localización de aparcamientos, reducción del consumo de suelo, etc.) se establecerían desde un enfoque global con el núcleo de Tejina como marco de análisis, mientras que el detalle de las propuestas a implementar se concreta en los ámbitos que se ordenan.

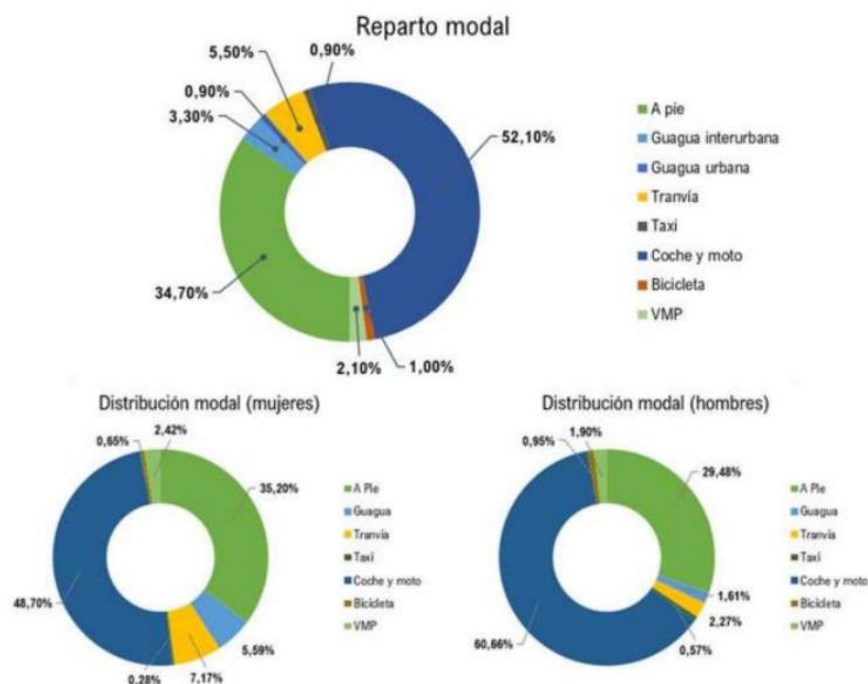
Se ha de tener presente que las actuaciones previstas no tienen por objetivo solventar todos los problemas de movilidad que tiene Tejina, que no son pocos, ya que se pretende mediante actuaciones puntuales la resolución parcial de situaciones de estrangulamiento o colapso de la actual estructura viaria, con severos problemas de movilidad en determinados barrios de Tejina.

Según el PPT, dado que unos de los objetivos de la movilidad municipal es apostar por un desplazamiento más sostenible – alineado con el objetivo 5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible de la Agenda

Urbana Española -, se analizan en base a las consideraciones realizadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna en tramitación lo siguiente:

MOVILIDAD GLOBAL

Tal como se expone en el referido PMUS, en el municipio de La Laguna existe una elevada dependencia del vehículo privado, donde más de la mitad de los desplazamientos realizados en coche están motivado por motivos laborales e ir a comprar.



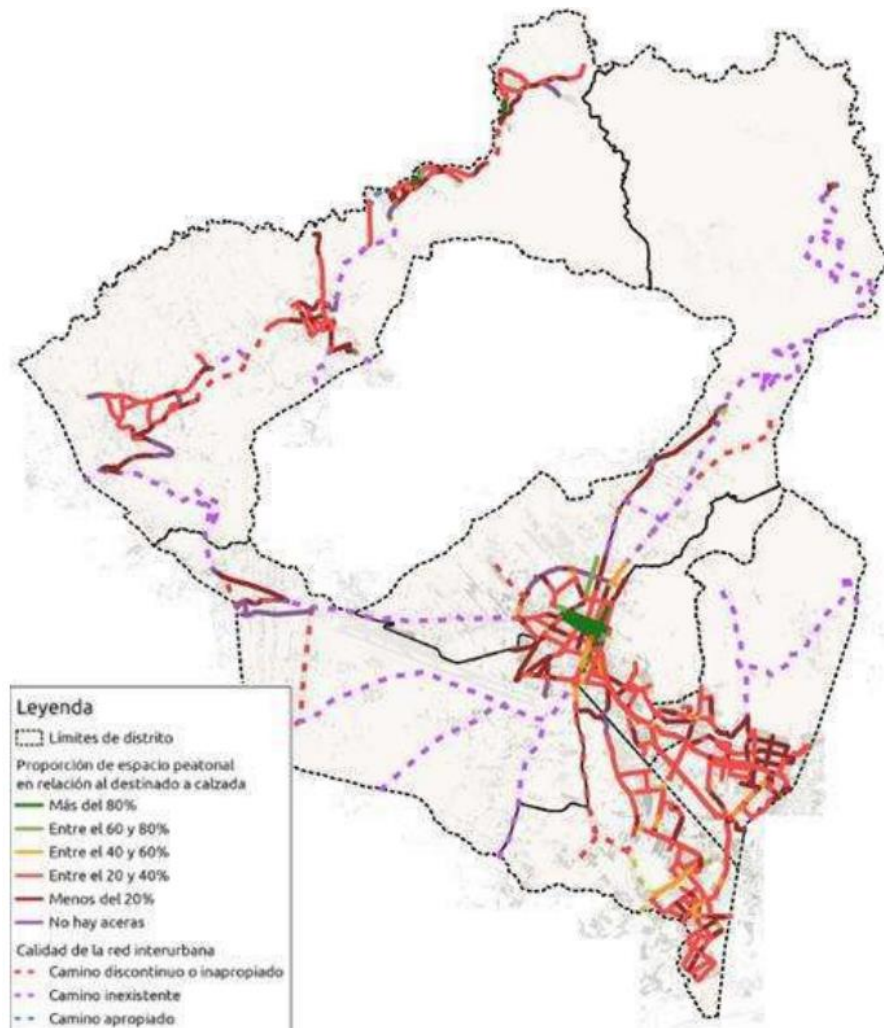
Reparto modal en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

Se expone también que la falta de una oferta apropiada de transporte público propicia una potenciación de la utilización del vehículo privado que consecuentemente implica que *“la planificación de la movilidad está centrada en resolver los problemas de fluidez del tráfico y el estacionamiento, promoviendo aún más el uso de este medio, algo que se evidencia con la alta tasa de motorización del municipio”*.

MOVILIDAD PEATONAL

Respecto a la movilidad peatonal el PMUS indica la dificultad que existe en la actualidad en gran parte de los barrios respecto al tránsito a pie, ya que en muchos casos *“la continuidad y permeabilidad de los recorridos está comprometida”*.

- Tan solo se destina el 27% del espacio al peatón. Aceras reducidas.
- En el caso de Tejina el 51% de la red viaria es inaccesible por pendientes o anchos de aceras.
- Falta de conexión entre núcleos.
- Falta proximidad a servicios y equipamientos básicos.



Movilidad peatonal en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

En el caso del núcleo de Tejina el PMUS propone para la mejora de la red básica peatonal dos itinerarios peatonales, uno preferente vinculado a la actual carretera general TF-16 y dos itinerarios complementarios en la Avenida de Milán y en el eje norte-sur de la carretera general TF-16 hasta cruce de Pico Bermejo, cuyas características deberán ser:

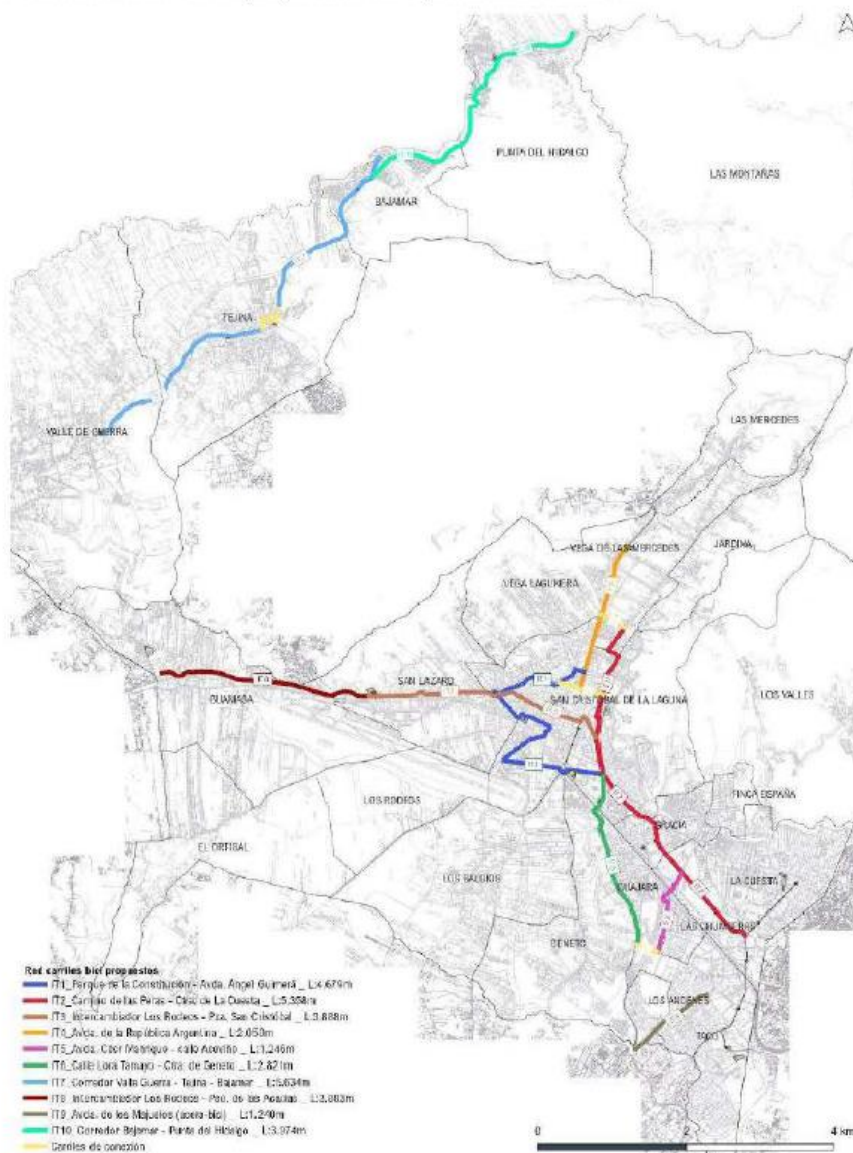
- Ancho mínimo garantizado de 1,80 m (recomendable 2,5 – 3)
- Con jardinería
- Con preferencia de paso en intersecciones salvo con vías urbanas básicas.
- Disposición de señalización horizontal y vertical, además de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

También expone la necesidad de potenciar las conexiones peatonales entre los diferentes núcleos urbanos y los núcleos poblacionales dispersos que configuran el municipio.

MOVILIDAD CICLISTA

Tal como se expone en el PMUS referido *“en la actualidad y en base a los datos realizados de los aforos, la bicicleta tiene un papel residual dentro del sistema de movilidad de La Laguna. Son varios los factores que justifican esta situación”*:

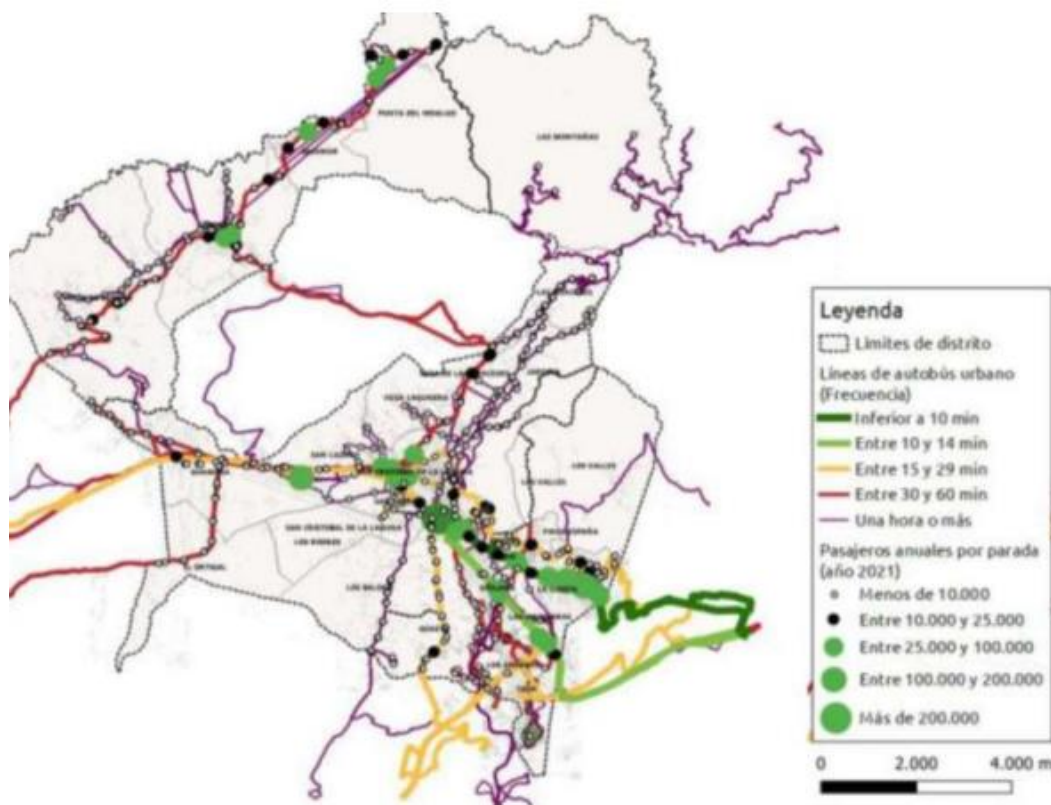
- Orografía desfavorable
- Inexistencia de una red adecuada para el tránsito de bicicletas

Red de Ciclocarriles. Se rigen por el nuevo Reglamento de Circulación.

Propuesta de movilidad ciclista en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

TRANSPORTE PÚBLICO

Según el PMUS "la dispersión poblacional implica un encarecimiento de los costes de atender debidamente a la población, requiriendo numerosos recursos para implementar una oferta adecuada de transporte público que sea competitivo con el automóvil, donde existe una baja frecuencia de oferta de guaguas urbanas en muchos núcleos (superior a 30 minutos).



Movilidad transporte público en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

MOVILIDAD VEHICULAR

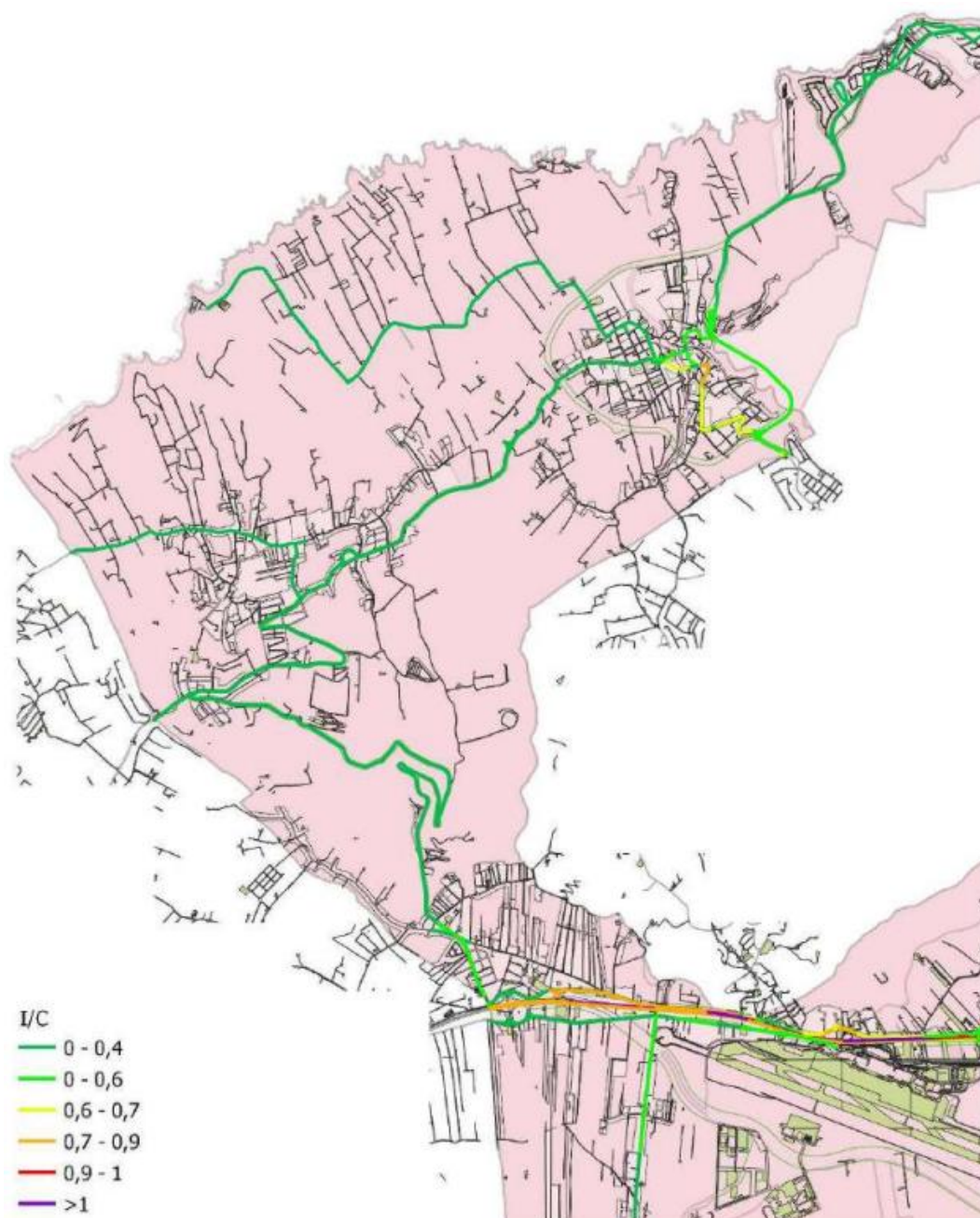
Las carreteras generales TF-16 que une el núcleo de Tejina con el municipio de Tacoronte, la TF-13 que conecta el núcleo con el municipio de Tegueste y la variante que conecta con el núcleo de Bajamar y Punta de Hidalgo son vías cuya titularidad ostenta el Cabildo Insular de Tenerife, a partir de las cuales el núcleo de Tejina ha ido desarrollando su trama urbana.

Actualmente la trama viaria está incompleta, donde el vigente Plan General de Ordenación completa, ordena y remite al desarrollo de los suelos urbanizables Tejina 1, Tejina 2, Tejina 3, Tejina 4 y Tejina 5.

El núcleo de Tejina a su vez es atravesado por su parte central, y con dirección sur-norte por el barranco de Las Cuevas, solo existiendo 5 conexiones viarias entre las dos vertientes resultantes. Dos vías centrales (calle José Rodríguez Amador y calle de Arriba), tramo urbano de carretera y sistema general según plan general vigente. Y tres conexiones mediante vías urbanas (Camino La Cruz, Calle San Sebastián y Camino Pico Bermejo) de una sección mínima e insuficiente para ser alternativas a los viarios de carácter general mencionados.

En el caso del barrio de Milán, situado en el límite norte del núcleo de Tejina, la trama viaria se basa en dos vías de acceso a la zona, a partir de las cuales se han ido desarrollando las calles que dan soporte a las edificaciones, careciendo en la actualidad de conexiones transversales entre las mismas.

Las dimensiones actuales del viario desarrollado son insuficientes para el tráfico y residentes de la zona, donde la existencia de dos equipamientos comunitarios de gran afluencia (Colegio Princesa Tejina y Campo de Fútbol) condicionan en gran medida la movilidad del ámbito.



Movilidad vehicular en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

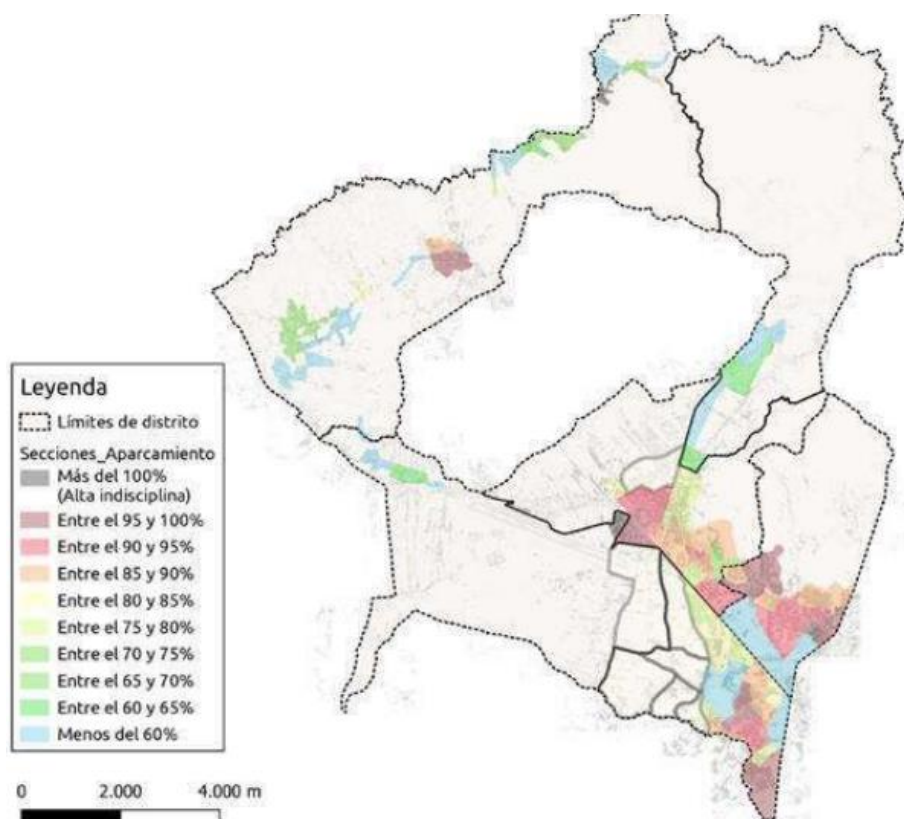


Propuesta de movilidad vehicular en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

APARCAMIENTO

Tal como se contempla en el PMUS respecto a los aparcamientos:

- “Saturación del aparcamiento en calzada durante el período diurno.
- Red de aparcamientos públicos no saturados”



Aparcamientos en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: PMUS

En general en los ámbitos de la presente modificación existe un importante déficit de plazas de aparcamiento, tanto en la vía pública como en la dotación de los edificios existentes. Se localizan en su mayor parte en los márgenes de las vías, dificultando como es el caso del viario de Pico Bermejo una correcta circulación de los vehículos y una nula red peatonal accesible dentro del ámbito.

CASUÍSTICA DE LOS ÁMBITOS CONCRETOS DE ORDENACIÓN DE LA MM

Respecto al ámbito de la presente Modificación en la memoria de información del PGO tramitado, documento de Avance de febrero de 2009 se expone lo siguiente:

“Tejina presenta una topografía con una pendiente media del 12,22%, lo que lleva a la población a hacer uso del coche en desplazamientos interiores al núcleo. Hasta hace unos años, circulaban por el centro todos los vehículos en dirección a, o procedentes de Bajamar y Punta del Hidalgo. El nuevo trazado de la carretera TF-13, con la “Variante de Tejina” ha solucionado este problema, disminuyendo notablemente la congestión del centro urbano.

- a) En el área de Milán la vía principal es la avenida de Milán y secundarias el resto. En general, son vías muy estrechas y de doble sentido de circulación. Presentan poca densidad de tráfico excepto en las horas de entrada y salida al colegio en las que se producen bastantes atascos debido a la escasa sección de la vía. Como aparcamiento sólo cuenta con los situados en algunos viarios. Por ahora son suficientes debido a la escasa densidad de este barrio. Por esta zona no pasa ninguna red de transporte público.
- b) En La Palmita las vías principales son la carretera TF-16 y el camino de Palenzuela, y las secundarias: el Camino a la Costa y la calle La Palmita. Todas tienen doble sentido de tráfico. En la TF-16 hay transporte público y una importante densidad de tráfico. En el área comprendida entre la Tenencia de Alcaldía y el Centro de Salud el viario (Camino Palenzuela y Camino a la Costa) es muy estrecho, con alineaciones irregulares y sin aceras”.

Con relación los dos ámbitos propuestos, se ha de considerar lo siguiente:

- Zona de Pico Bermejo:

En este ámbito, se considera que el método de obtención de suelo será el de la expropiación. Por tanto, en este ámbito el mayor o menor grado de "excelencia" de la solución propuesta no está condicionado por la realidad edificatoria, puesto que los terrenos lindantes al oeste de la vía son suelo rústico. Tampoco existen grandes desniveles, cambios de rasante u obstáculos a salvar, a excepción de algunas casuísticas comunes a este tipo de caminos tradicionales devenidos en calles. Por ejemplo, la existencia de algunas edificaciones cuya rasante de la planta baja está ligeramente deprimida con respecto a la rasante viaria, aspecto para tener en cuenta en la urbanización del ámbito pues requiere de espacio adicional en la zona de aceras para resolver los accesos a estas edificaciones.

Ello permite poder plantear desde actuaciones más modestas, hasta secciones tipo de mayor ancho que permitan mejorar ostensiblemente la movilidad peatonal (aceras accesibles), diversificar la movilidad del barrio (carril bici,...), considerar zonas de arbolado de sombra que mejoren las condiciones ambientales y de mitigación contra el cambio climático, etc.... Siendo la única limitación al respecto los recursos financieros destinados a la obtención del suelo y posterior ejecución de la obra de urbanización.

- Zona de La Majada:

El viario al norte de este ámbito que se plantea como cierre perimetral de la trama urbana sí que se cuenta con una serie de condicionantes derivados del estado actual, entre los que cabe destacar:

- Sobre la sección tipo de los viarios preexistentes, como se indica en el propio PPT, en el barrio de Milán *"las vías del barrio son muy estrechas y de doble sentido de circulación"*, de ancho 8-10 m. Las vías que no son de doble sentido son de sentido único pero con aparcamiento en batería, así que igualmente se destina amplio espacio a la calzada en detrimento de las aceras.
- Se ha de destacar la presencia de la barrera física del Barranco de Las Cuevas, existiendo diferencias de cota entre el sistema viario preexistente a ambos lados de este:
 - o Al este: Vía al norte del campo de fútbol (+143 msnm) y C/ La Destiladera (+154 msnm)
 - o Al oeste (calles perpendiculares al Camino de La Costa): Camino Salem (135 msnm), Spoleto (140 msnm) y Camino Jover (+145 msnm).

A pesar de que las cotas al lado este son ligeramente superiores al del lado oeste, estos desniveles no suponen inconvenientes relevantes a efectos de la pendiente del nuevo viario, dado las grandes distancias existentes entre ambos puntos a conectar.

Dado lo anteriormente expuesto, a fin de concretar el alcance y contenido de las alternativas de ordenación para este ámbito se habrá de plantear:

- La posibilidad de establecer alternativas de trazado del viario perimetral, o en su caso de plantear dos viarios de conexión de sentido único.
- Dadas las limitaciones derivadas del estado actual, fundamentalmente derivadas de la escasa sección del viario existente, se habrá de ponderar el alcance de las propuestas con relación a la Agenda 2030 y el modelo de ciudad futura, entre el grado óptimo y el desarrollo posible, con relación a las carencias dimensionales del sistema viario, así como de los recursos económicos que finalmente se dispongan para las obras de urbanización y reurbanización.
- El sistema viario existente tiene una baja especialización (todas las vías son de distribución), por lo que entre las estrategias a plantear parece razonable plantear una mayor diversificación del viario: elección de las vías colectoras, designación de las vías que puedan admitir medios ciclables, vías que se destinen a tráfico restringido o en su caso en plataforma única, que puedan admitir mayor nivel de ajardinamiento, etc.

- En todo caso se considera que, dadas las severas limitaciones de movilidad del estado actual, cualquier intervención en la trama urbana que fomente la mejora de la conectividad transversal (como es el objeto de la modificación) supondrá una considerable mejora de la situación existente.

ASPECTOS GENERALES PARA CONSIDERAR POR LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS

- Establecer los criterios para los diversos elementos de la red viaria, la satisfacción del conjunto de funciones y prioridades asignadas a cada tipo o tramo.
- Establecer diferentes alternativas de trazado y diseño de la red, la sección transversal, las intersecciones o la incorporación de medidas de templado de tráfico, para establecer los límites de velocidad para los distintos tipos de vías conforme establece el Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y seguridad Vial.
- Establecer criterios para la regulación de la red viaria en lo referente a sentidos de circulación, movimientos permitidos en intersecciones, preferencias, áreas de estacionamiento autorizadas y prohibidas, etc.
- Establecer las medidas adecuadas para garantizar la coherencia y calidad de la imagen visual del espacio público definido a desarrollar por los instrumentos de ejecución.
- Analizar las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados que deben incluir los instrumentos de ejecución conforme a las determinaciones de la Orden Ministerial TMA/851/2021, de 23 de julio (legislación estatal), así como el Decreto 227/1997 del Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación de Canarias (legislación autonómica)

Mediante la Orden Ministerial TMA/851/2021, de 23 de julio se desarrolla el documento técnico que regula las condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. Parte de su contenido tiene un alcance propio de una ordenanza de urbanización a aplicar para los instrumentos de ejecución – proyecto de urbanización –, toda vez que regula las características de los pavimentos, rejillas, tapas, alcorques...

No obstante, varios capítulos y/o artículos específicos deben tenerse en consideración a la escala de la ordenación pormenorizada a los efectos de dimensionar adecuadamente el sistema viario que se propone, como los anchos mínimos del itinerario peatonal accesible (>1.80 m s/ Orden TMA), banda lateral de infraestructura (>50 cm s/D 227/97), pendientes máximas, etc., lo que se analiza sistemáticamente más adelante.

Respecto al análisis de las respuestas recibidas en la encuesta realizada durante el proceso de redacción del PMUS a nivel de distrito se concluyó que las necesidades eran:

- *“Mejora de la cobertura de la red transporte público para potenciar su uso.*
- *Red de carril bici que conecte todo el conjunto de entidades que conforman el municipio de San Cristóbal de La Laguna”.*

2.8. ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Los ámbitos de ordenación de la presente Modificación Menor se ubican sobre un entorno profundamente antropizado, como consecuencia de la implantación de diferentes usos a lo largo del tiempo. El paisaje natural original fue gradualmente transformándose como consecuencia de la extensión de la superficie cultivable, la cual redefinió las características intrínsecas del paisaje mediante la construcción de sucesivos abancalamientos que se distribuyeron siguiendo la pendiente natural del terreno. Será un largo proceso en el que los terrenos de cultivo primigenios darían paso a la implantación de cultivos intensivos, tanto al aire libre como bajo invernadero, gracias al sorribado de los terrenos y a la construcción de una completa red de infraestructuras hidráulicas.

Este hecho aportaría nuevos elementos distorsionadores del paisaje, generando volumetrías, texturas, formas y nuevas perspectivas visuales. Esta merma de la calidad paisajística se vio incentivada como consecuencia del desarrollo gradual pero constante de la trama urbana, motivada fundamentalmente por los procesos de división de la propiedad y por el abandono de la actividad agrícola.

El resultado final de todo este proceso es un contexto paisajístico de baja calidad en el que se mezclan viviendas generalmente de autoconstrucción, dispuestas aleatoriamente en torno a antiguos caminos agrícolas (hoy asfaltados), y en el que se intercalan cultivos al aire libre abandonados o semiabandonados junto con infraestructuras hidráulicas, cultivos bajo invernadero y viviendas de volumetría y tipologías variables. Es por ello por lo que, desde la ordenación pormenorizada del Plan, se articulan medidas encaminadas a solventar estas disfuncionalidades derivadas de la implantación y convivencia de usos de distinta naturaleza, bien mediante la modificación de las alineaciones del viario, el desarrollo de redes peatonales y ciclistas coexistentes, el aumento del espacio peatonal y la eliminación de barreras arquitectónicas favoreciendo la integración del paisaje urbano, y la inclusión de zonas ajardinadas de borde y arbolado, etc.

3. ORDENACIÓN

3.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Las alternativas razonables de ordenación, técnica y medioambientalmente viables, acordes con los objetivos de ordenación perseguidos, que procede evaluar en el DAE que acompañan a este Borrador se corresponden con ocho alternativas de ordenación pormenorizada en el ámbito de La Majada y La Palmita y de tres alternativas en el área de El Pico Bermejo, además de la alternativa 0 (planeamiento vigente).

Tal como se ha mencionado con anterioridad (epígrafe 2.6.), dadas las limitaciones derivadas del estado actual, fundamentalmente derivadas de la escasa sección del viario existente, se habrá de ponderar el alcance de las propuestas con relación a la Agenda 2030 y el modelo de ciudad futura, entre el grado óptimo y el desarrollo posible, con relación a las carencias dimensionales del sistema viario, así como de los recursos económicos que finalmente se dispongan para las obras de urbanización y reurbanización.

Las alternativas de ordenación, todas ellas técnica y medioambientalmente viables, se describen a continuación.

3.1.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA

Sobre las características del viario a desarrollar por el correspondiente proyecto de urbanización en base a la ordenación establecida por la presente Modificación Menor:

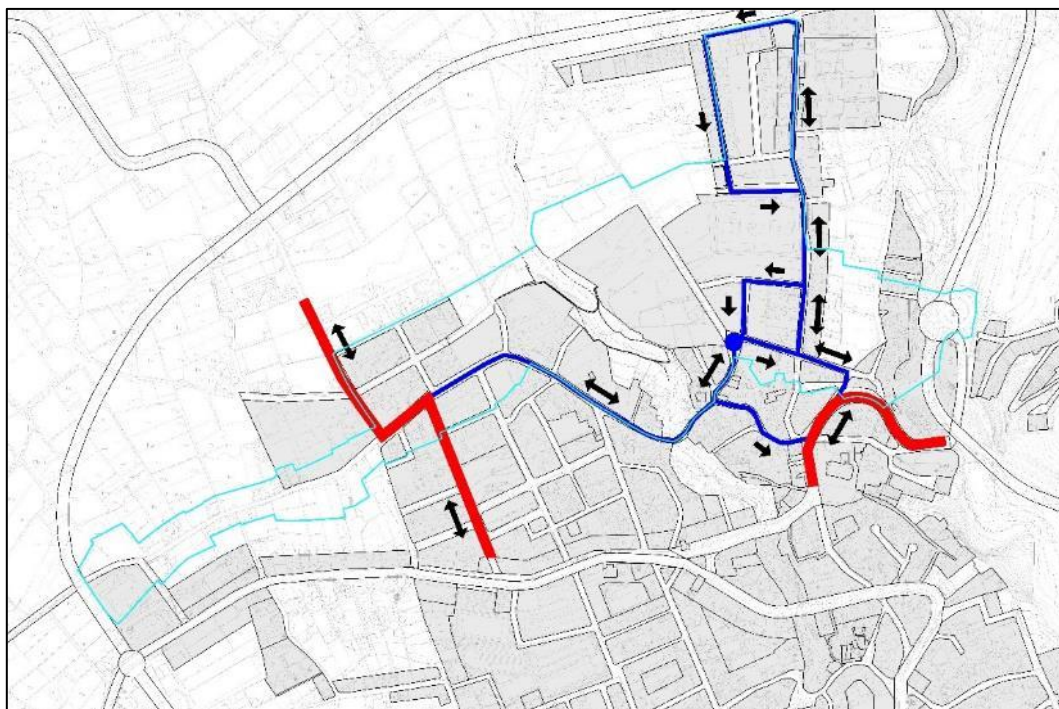
- En el caso de la vía de conexión entre los barrios de La Majada y La Palmita el carácter del nuevo sistema general viario será de remate y conexión.
- Tal y como se ha analizado en esta memoria (epígrafe 2.6), se pretende unir vías urbanas de sección reducida, inferiores a 10 m, lo que plantea dificultades para para implementar en todas estas viales mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible, obligando a plantearse cuál es el grado de mejora a alcanzar (aunque no sea el óptimo por falta de espacio),
- El sistema viario existente tiene una baja especialización (todas las vías son de distribución), por lo que entre las estrategias a plantear parece razonable plantear una mayor diversificación del viario: elección de las vías generales, vías que se destinen a tráfico restringido o en su caso en plataforma única, que puedan admitir mayor nivel de ajardinamiento, etc.

En cualquier caso, se considera que, dadas las severas limitaciones de movilidad del estado actual, el fomento de la mejora de la conectividad transversal que es objeto de la modificación, incluso en la alternativa más comedida de intervención en la trama urbana, supondrá una considerable mejora de la situación existente.

3.1.1.1 ALTERNATIVA 0

Esta alternativa supone mantener la ordenación del vigente Plan General de Ordenación y las condiciones específicas contempladas en las fichas de los sectores de suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y Tejina 3, tal como se expone en el capítulo 2.1, donde la conexión entre los barrios de La Majada y La Palmita objeto de la presente modificación se plantea de la siguiente forma:

- a) Vía de conexión a través del Camino de La Cruz, viario existente en suelo urbano consolidado.
- b) Desarrollo de los sectores de suelo urbanizable Tejina 1, Tejina 2 y Tejina 3 que posibiliten el desarrollo de los viarios necesarios para alcanzar el objetivo de conectar los ámbitos referidos.



Esquema de movilidad de Alternativa 0

3.1.1.2. ALTERNATIVA 1

En esta alternativa 1 se aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. respectivamente.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

La alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la prolongación de la vía Camino La Majada que parte de la vía insular TF-16, bordeando por el norte el suelo urbano consolidado y cruzando el Barranco de las Cuevas, prolongándose paralelamente al mismo por su vertiente sur hasta conectar con el viario Calle Siracusa, que a su vez conecta con el Camino La Costa, carretera insular TF-161.

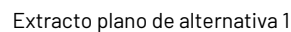
USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie respecto al planeamiento vigente, y establece como Sistema General (SGRV-T1) el viario propuesto en suelo urbanizable (Tejina 1 y Tejina 3) y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Avenida Milán, Camino La Majada, Calle Siracusa y Camino La Costa, conectando los viarios de carácter Insular TF-161(Camino La Costa)y TF-16(Carretera General Tejina – Tacoronte).

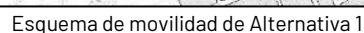
ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 2.090 m² en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre (SGPU-5), redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



- El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



3.1.1.3. ALTERNATIVA 2

Esta alternativa 2 mantiene el esquema básico propuesto en la alternativa 1 y aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. respectivamente.

Se diferencia en el trazado de la nueva vía propuesta en suelo urbanizable, en su tramo intermedio, entorno al barranco de las Cuevas. En este caso su trazado es paralelo a la vertiente norte y no a la sur como sucede en la alternativa 1.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

La alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la prolongación de la vía Camino La Majada que parte de la vía insular TF-16, bordeando por el norte el suelo urbano consolidado paralelo al Barranco de las Cuevas por su vertiente norte y cruzándolo hasta conectar con el viario Calle Siracusa, que a su vez conecta con el Camino La Costa, carretera insular TF-161.

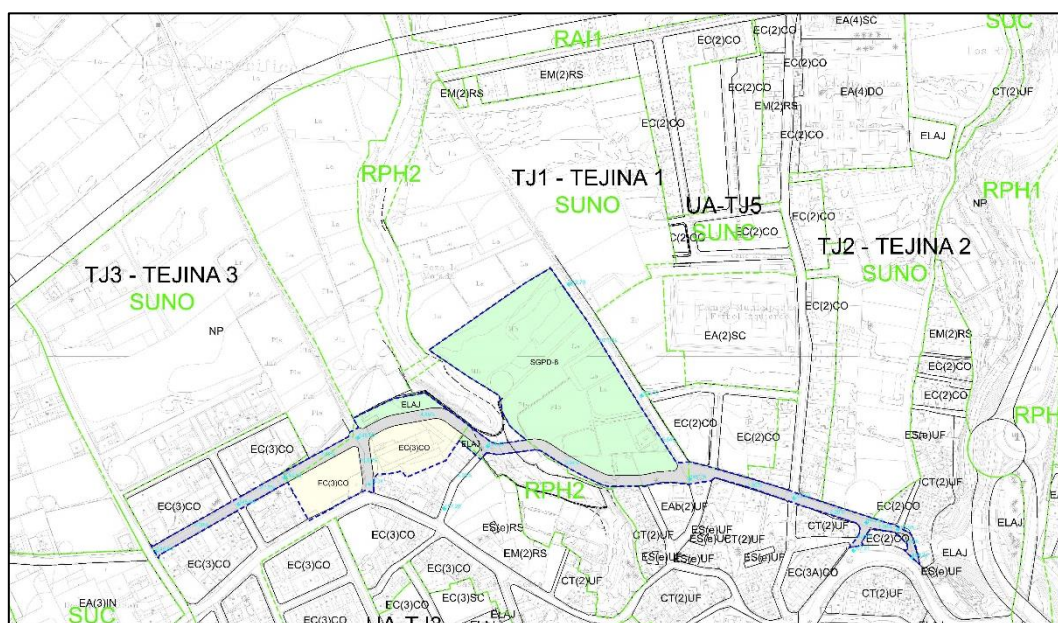
USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, y establece como Sistema General el viario propuesto en suelo urbanizable (Tejina 1 y Tejina 3) y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Avenida Milán, Camino La Majada, Calle Siracusa y Camino La Costa, conectando los viarios de carácter Insular TF-161 (Camino La Costa) y TF-16 (Carretera General Tejina - Tacoronte).

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

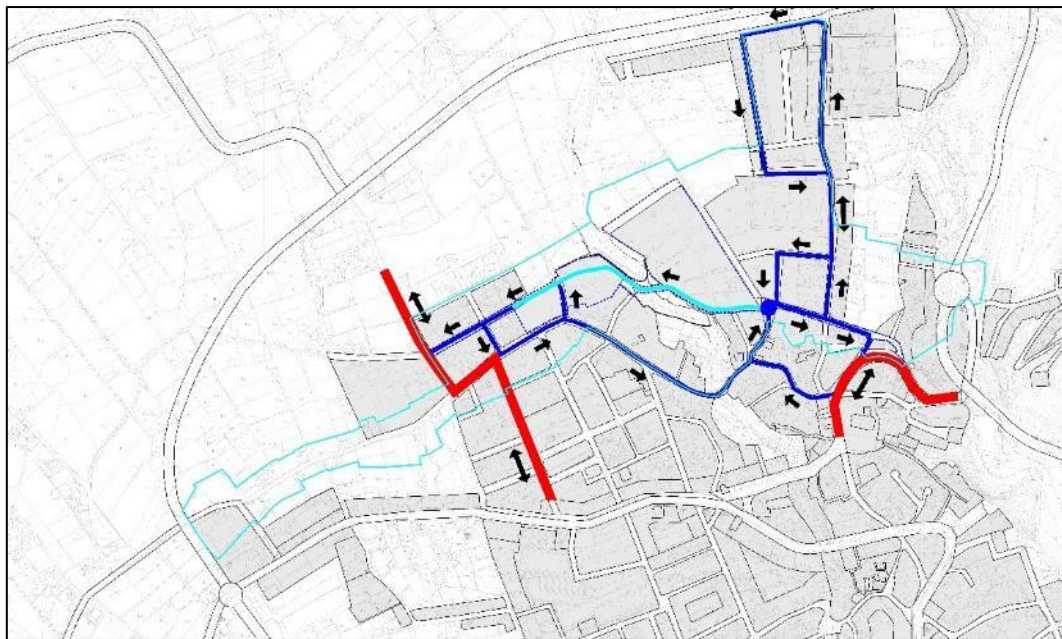
- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 2.442 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre (SGPU-5), redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



Extracto plano de alternativa 2

- Se modificarán las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:
 - o Se incluye como sistema general incluido el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
 - o En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



Esquema de movilidad de Alternativa 2

3.1.1.4. ALTERNATIVA 3

Esta alternativa 3 aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. proponiendo un nuevo viario más al norte respecto a la alternativa 1 y 2. Conecta los barrios de La Majada y La Palmita mediante la prolongación de la vía Camino La Majada que parte de la vía insular TF-16, y conectando con la vía Calle El Limón, al este, conecta con la vía calle Siracusa, al oeste.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

Esta alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la prolongación de la vía Calle El Limón que conecta con la vía insular TF-16 a través de la Avenida Milán y Camino El Cardón, cruzando el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y 2 bordeando por el sur, el suelo urbanizable no ordenado Tejina 3, cruzando el Barranco de las Cuevas hasta conectar con el viario Calle Siracusa, que a su vez conecta con el Camino La Costa, carretera insular TF-161.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de espacio libre dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre con el objeto de desarrollar un parque con un mayor número de usos compartidos que satisfaga las carencias actuales del núcleo de Tejina de suelos destinados preferentemente dedicados a la práctica deportiva, bien al aire libre o bien en recintos cerrados y acorde a las consideraciones realizadas desde las estrategias sectoriales mencionadas en el apartado 1.6:

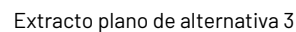
- *"Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población".*
- *"Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos".*

También se establece como Sistema General el viario propuesto en suelo urbanizable y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Avenida Milán, Calle El Limón, Calle Siracusa, Camino La Costa y Camino La Cruz, conectando los viarios de carácter Insular TF-161 (Camino La Costa) y TF-16 (Carretera General Tejina – Tacoronte).

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

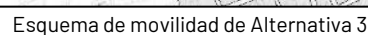
La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.642 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre, redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada como espacio libre por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



- Se deberán modificar las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:
 - o Se incluye como sistema general incluido el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
 - o Se modifica la calificación del Sistema General de Espacio Libre a Parque Deportivo (SGPD-8)
 - o En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



3.1.1.5. ALTERNATIVA 4

La alternativa 4 aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. proponiendo dos viarios de nueva creación, uno similar al planteado en la alternativa 3, más al norte respecto a la alternativa 1 y 2 y otro viario que se traza paralelo al norte del Barranco de las Cuevas, conectando la vía Camino de La Majada con el nuevo viario propuesto al norte.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

Esta alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la prolongación de la vía Calle El Limón que conecta con la vía insular TF-16 a través de la Avenida Milán y Camino El Cardón, cruzando el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y bordeando por el sur el suelo urbanizable no ordenado Tejina 3, cruzando el Barranco de las Cuevas conectando con el viario Calle Siracusa, que a su vez conecta con el Camino La Costa, carretera insular TF-161 y el nuevo viario paralelo al Barranco de las Cuevas.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de espacio libre dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre con el objeto de desarrollar un parque con un mayor número de usos compartidos que satisfaga las carencias actuales del núcleo de Tejina de suelos destinados preferentemente dedicados a la práctica deportiva, bien al aire libre o bien en recintos cerrados y acorde a las consideraciones realizadas desde las estrategias sectoriales mencionadas en el apartado 1.6:

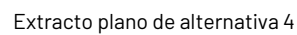
- *"Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población".*
- *"Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos".*

También se establece como Sistema General el viario propuesto en suelo urbanizable y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Avenida Milán, Calle El Limón, Calle Siracusa, Camino La Costa y Camino La Cruz, conectando los viarios de carácter Insular TF-161 (Camino La Costa) y TF-16 (Carretera General Tejina – Tacoronte).

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.610 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre, redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



- El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



3.1.1.6. ALTERNATIVA 5

La alternativa 5 aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. proponiendo un viario de mayor sección al de las alternativas precedentes, conectando los barrios de La Majada y La Palmita mediante la prolongación de la vía Camino La Majada que parte de la vía insular TF-16, y conectando con la vía Calle El Limón, al este, hasta conectar con la vía camino de La Costa y prolongándose a través del Camino Palenzuela hasta conectar con el sistema general viario establecido por el planeamiento vigente a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

Esta alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la prolongación de la vía Calle El Limón que conecta con la vía insular TF-16 a través de la Avenida Milán y Camino El Cardón, cruzando el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y bordeando por el sur el suelo urbanizable no ordenado Tejina 3, cruzando el Barranco de las Cuevas conectando con el viario Camino La Costa, que a su vez conecta con el Camino Palenzuela, y conecta con el sistema general viario establecido por el planeamiento vigente a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre con el objeto de desarrollar un parque con un mayor número de usos compartidos que satisfaga las carencias actuales del núcleo de Tejina de suelos destinados preferentemente dedicados a la práctica deportiva, bien al aire libre o bien en recintos cerrados y acorde a las consideraciones realizadas desde las estrategias sectoriales mencionadas en el apartado 1.6:

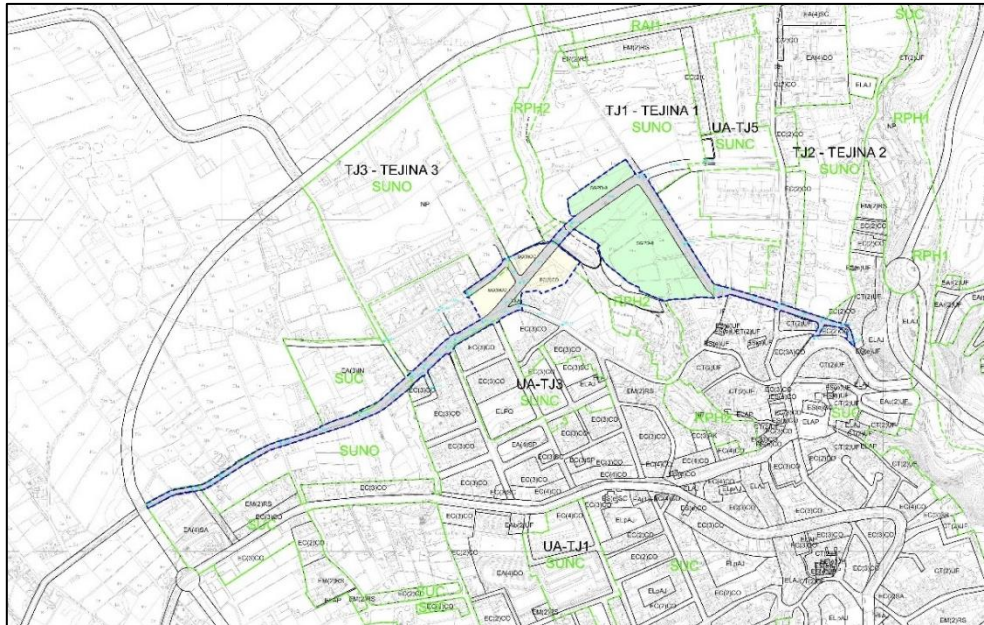
- *"Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población".*
- *"Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos".*

También establece como Sistema General los nuevos viarios propuestos y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Camino La Majada, Camino La Costa y Camino Palenzuela), conectando el sistema general viario SGRV-24, a la altura del Centro Socio Sanitario de Tejina establecido por el planeamiento vigente y la carretera TF-16 (Carretera General Tejina – Tacoronte).

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

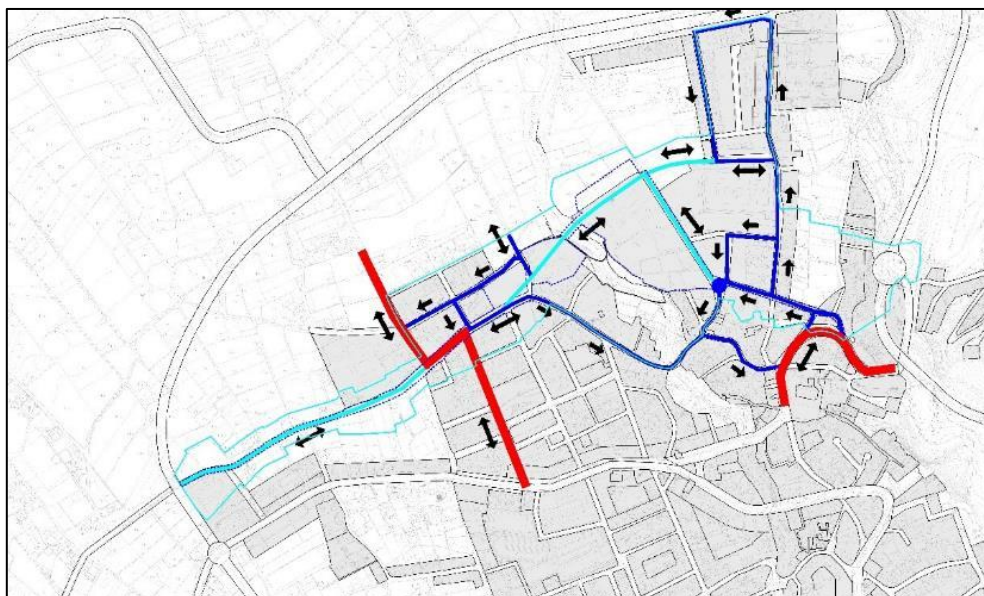
- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.775 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre, redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



Extracto plano de alternativa 5

- Se modificarán las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:
 - o Se incluirá como sistema general el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
 - o Se modifica la calificación del Sistema General de Espacio Libre a Parque Deportivo (SGPD-8)
 - o En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



Esquema de movilidad de Alternativa 5

3.1.1.7. ALTERNATIVA 6

La alternativa 6 aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. proponiendo un viario de mayor sección (14 metros) al de las alternativas precedentes, conectando los barrios de La Majada y La Palmita mediante la conexión desde la rotonda existente carretera de carácter insular TF-13 (Carretera Punta de Hidalgo – La Laguna) que a su vez une la carretera insular TF-16 (Carretera Tejina – Tacoronte), conectando con la calle La Destiladera, al este, hasta conectar con la vía camino de La Costa y prolongándose a través del Camino Palenzuela hasta conectar con el sistema general viario establecido por el planeamiento vigente a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

Esta alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la rotonda existente en la conexión entre las carreteras insulares TF-13 y TF-16, que conecta con la vía Camino La Destiladera, cruzando el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y 2 y bordeando por el sur el suelo urbanizable no ordenado Tejina 3, cruzando el Barranco de las Cuevas conectando con el viario Camino La Costa, que a su vez conecta con el Camino Palenzuela.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre con el objeto de desarrollar un parque con un mayor número de usos compartidos que satisfaga las carencias actuales del núcleo de Tejina de suelos destinados preferentemente dedicados a la práctica deportiva, bien al aire libre o bien en recintos cerrados y acorde a las consideraciones realizadas desde las estrategias sectoriales mencionadas en el apartado 1.6:

- *"Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población".*
- *"Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos".*

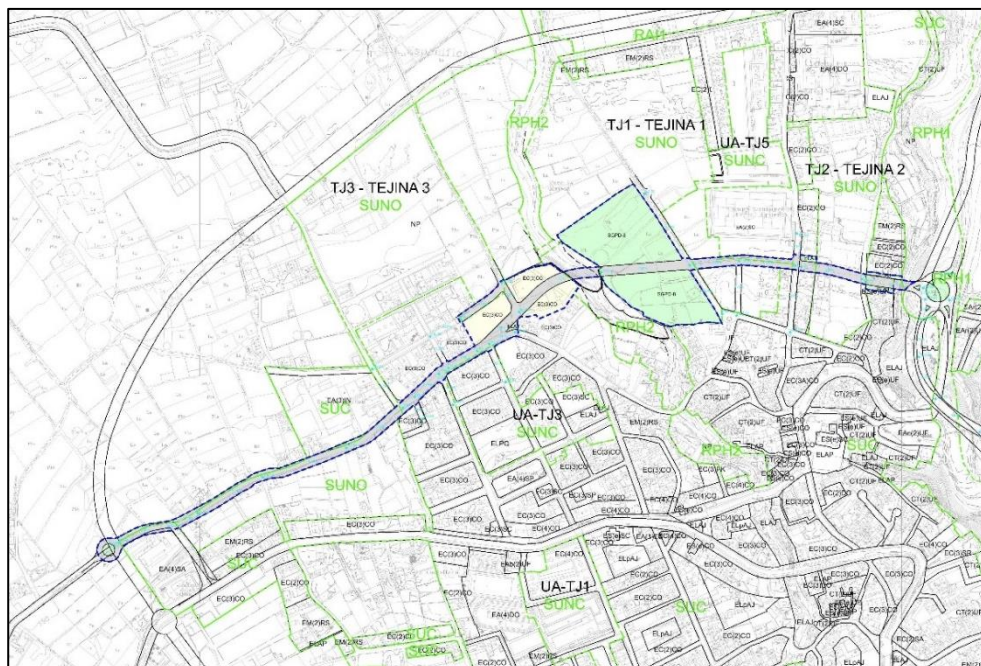
También se establece como Sistema General el viario propuesto en suelo urbanizable y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Avenida Milán, Calle El Limón, Calle Siracusa, Camino La Costa y Camino La Cruz, conectando los viarios de carácter Insular TF-161 (Camino La Costa) y TF-16 (Carretera General Tejina – Tacoronte).

También se establece como Sistema General los nuevos viarios propuestos y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Calle La Destiladera, Camino La Costa y Camino Palenzuela, conectando el sistema general viario SGRV-24, a la altura del Centro Socio Sanitario de Tejina establecido por el planeamiento vigente y la carretera TF-16 (Carretera General Tejina – Tacoronte).

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

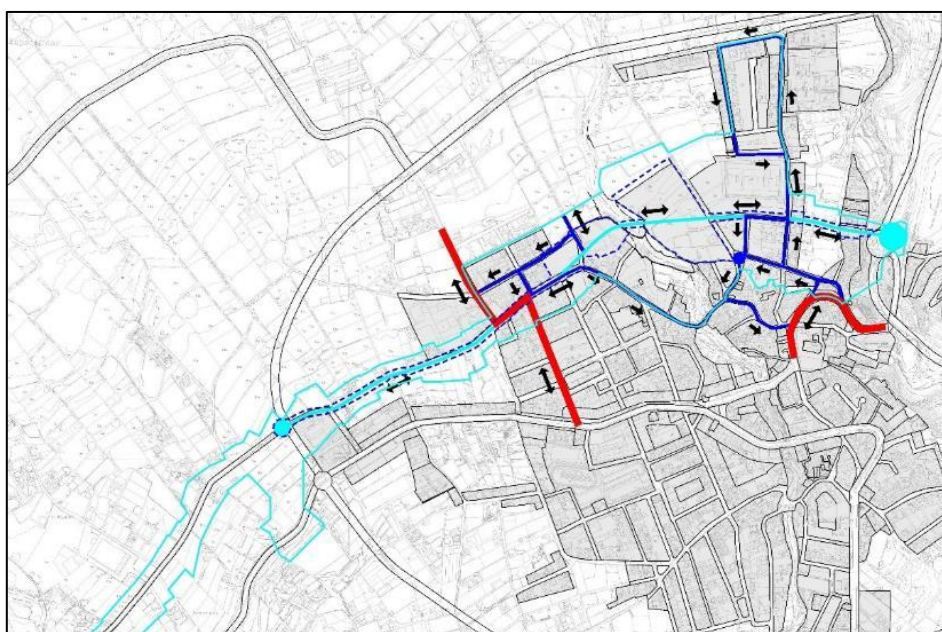
- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.810 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre, redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



Extracto plano de alternativa 6

- Se modificarán las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:
 - o Se incluirá como sistema general incluido el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
 - o Se modifica la calificación del Sistema General de Espacio Libre a Parque Deportivo (SGPD-8)
 - o En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



Esquema de movilidad de Alternativa 6

3.1.1.8. ALTERNATIVA 7

La alternativa 7 aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. proponiendo un viario de mayor sección (14 metros), tal como se propone en la alternativa 6, conectando los barrios de La Majada y La Palmita mediante la conexión desde la rotonda existente carretera de carácter insular TF-13 (Carretera Punta de Hidalgo – La Laguna) que a su vez une la carretera insular TF-16 (Carretera Tejina – Tacoronte), conectando con la calle La Destiladera, al este, hasta conectar con el camino de La Costa y prolongándose a través del Camino Palenzuela, cruzando el sistema general viario establecido por el planeamiento vigente a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina y a través del propio Camino de Palenzuela conecta con el camino El Pino que a su vez conecta con la vía insular TF-16.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

Esta alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la rotonda existente en la conexión entre las carreteras insulares TF-13 y TF-16, que conecta con la vía Camino La Destiladera, cruzando el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y 2 y bordeando por el sur el suelo urbanizable no ordenado Tejina 3, cruzando el Barranco de las Cuevas conectando con el viario Camino La Costa, que a su vez conecta con el Camino Palenzuela.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de Espacio Libre dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre con el objeto de desarrollar un parque con un mayor número de usos compartidos que satisfaga las carencias actuales del núcleo de Tejina de suelos destinados preferentemente dedicados a la práctica deportiva, bien al aire libre o bien en recintos cerrados y acorde a las consideraciones realizadas desde las estrategias sectoriales mencionadas en el apartado 1.6:

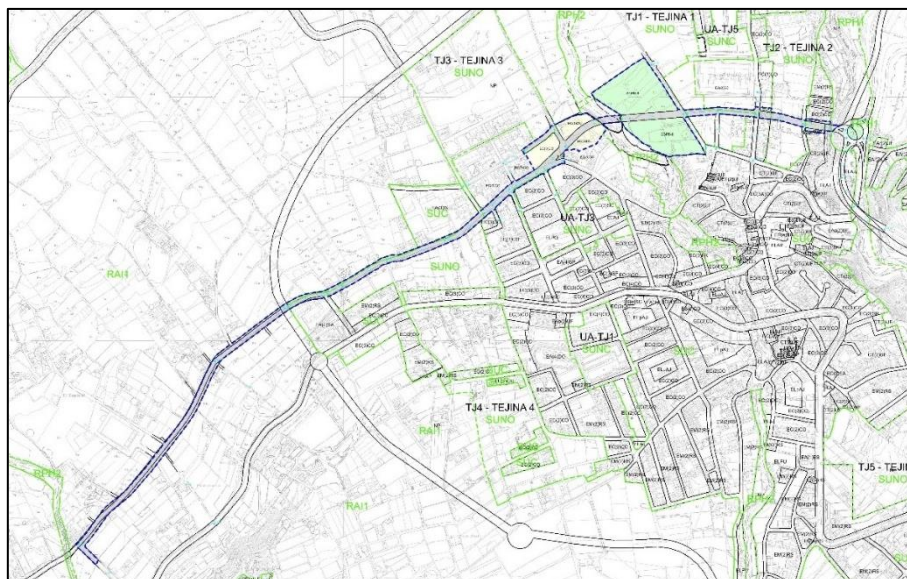
- *"Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población".*
- *"Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos".*

También se establece como Sistema General los nuevos viarios propuestos y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Calle La Destiladera, Camino La Costa y Camino Palenzuela, conectando con el Camino de El Pino y la carretera TF-16 (Carretera General Tejina – Tacoronte).

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

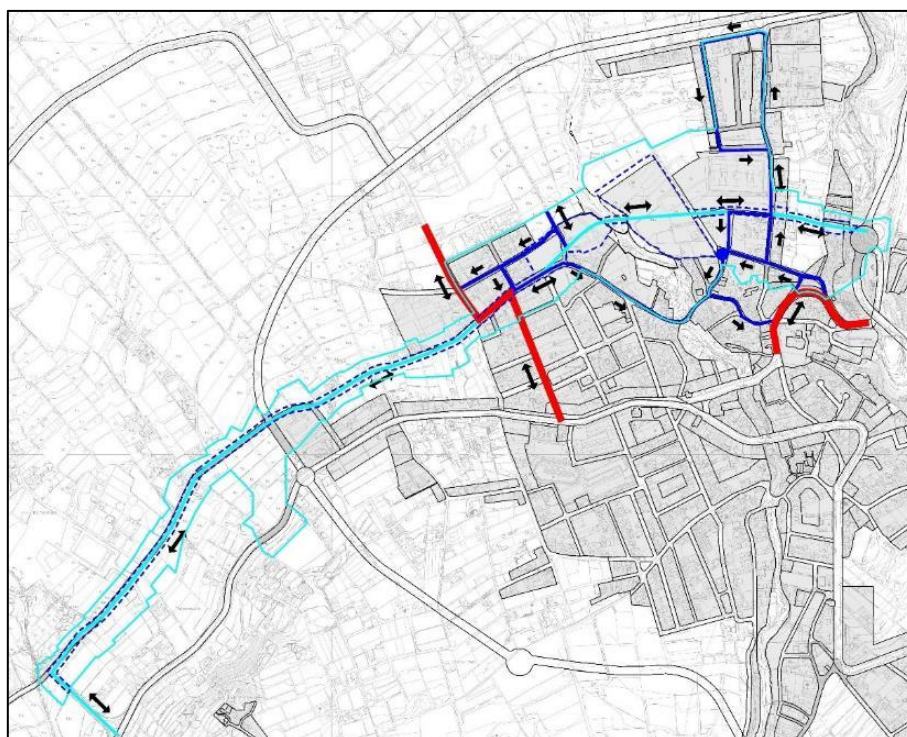
- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.810 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre, redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo.



Extracto plano de alternativa 7

- Se modificarán las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:
 - o Se incluirá como sistema general incluido el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
 - o Se modifica la calificación del Sistema General de Espacio Libre a Parque Deportivo (SGPD-8)
 - o En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



Esquema de movilidad de Alternativa 7

3.1.1.9. ALTERNATIVA 8

La alternativa 8 aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. proponiendo un viario de mayor sección (14 metros) en gran parte de su recorrido tal como se establece en la alternativa 6 y 7, conectando los barrios de La Majada y La Palmita mediante la conexión desde la rotonda existente carretera de carácter insular TF-13 (Carretera Punta de Hidalgo – La Laguna) que a su vez une la carretera insular TF-16 (Carretera Tejina – Tacoronte) , conectando con la calle La Destiladera, al este, hasta conectar con la calle Siracusa y la vía camino de La Costa, prolongándose a través del Camino Palenzuela y girando a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina para conectar con la vía insular TF-16.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

Esta alternativa mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente, estableciendo un nuevo sistema general viario (SGRV-T1). Este viario propuesto parte de la rotonda existente en la conexión entre las carreteras insulares TF-13 y TF-16, que conecta con la vía Camino La Destiladera, cruzando el suelo urbanizable no ordenado Tejina 1 y 2 y bordeando por el sur el suelo urbanizable no ordenado Tejina 3, cruzando el Barranco de las Cuevas conectando con la calle Siracusa y el Camino La Costa, que a su vez conecta con el Camino Palenzuela.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

Este trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre con el objeto de desarrollar un parque con un mayor número de usos compartidos que satisfaga las carencias actuales del núcleo de Tejina de suelos destinados preferentemente dedicados a la práctica deportiva, bien al aire libre o bien en recintos cerrados y acorde a las consideraciones realizadas desde las estrategias sectoriales mencionadas en el apartado 1.6:

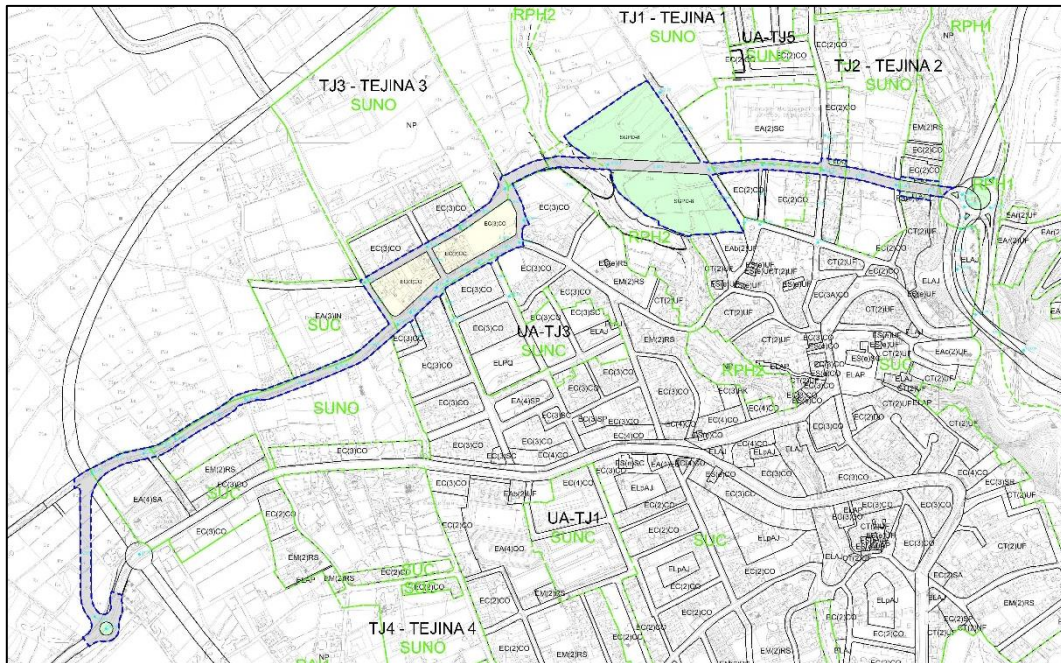
- *"Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable a todos los sectores de la población".*
- *"Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos".*

También se establece como Sistema General los nuevos viarios propuestos y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Calle La Destiladera, Calle Siracusa, Camino La Costa y Camino Palenzuela), girando a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina para conectar con la vía insular TF-16.

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

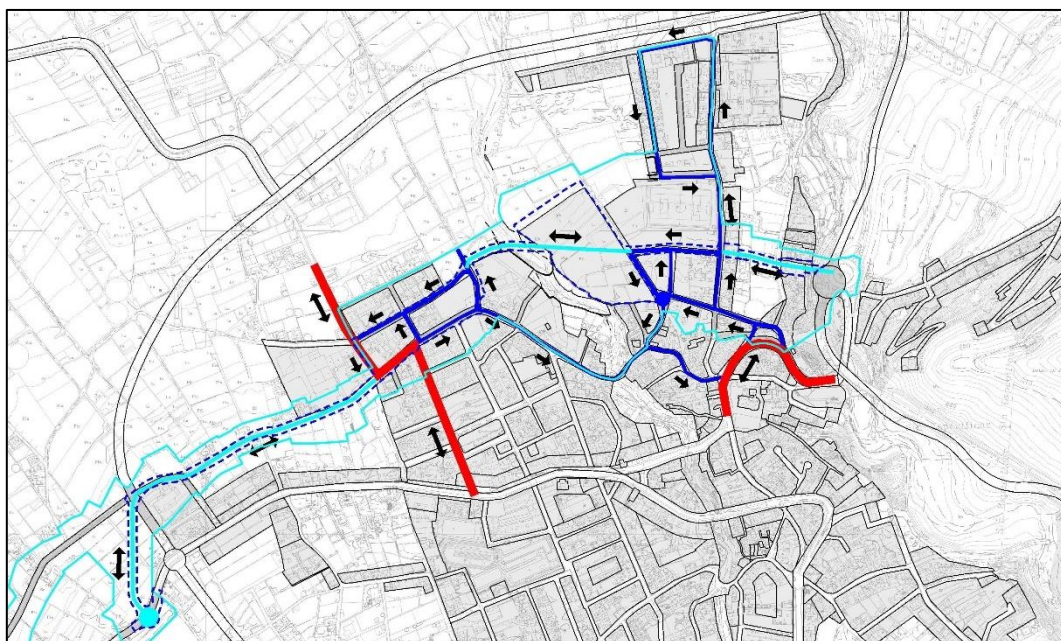
- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en dos de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.358 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre (SGPU-5), redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo (SGPD-8).



Extracto plano de alternativa 8

- Se modificarán las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:
 - o Se incluirá como sistema general incluido el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
 - o Se modifica la calificación del Sistema General de Espacio Libre a Parque Deportivo (SGPD-8)
 - o En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.



Esquema de movilidad de Alternativa 8

3.1.2. ÁMBITO DE PICO BERMEJO

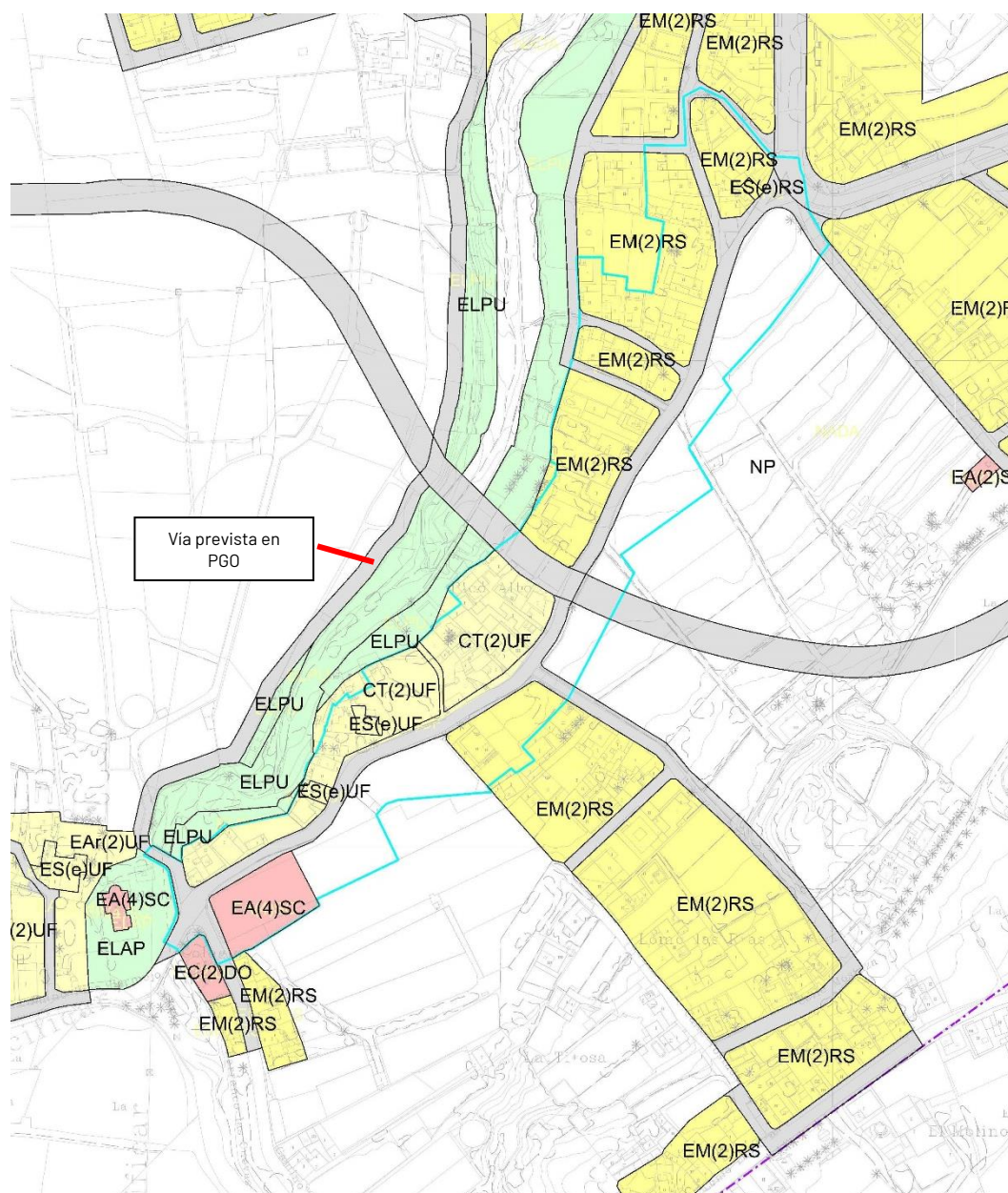
Sobre las características del viario a desarrollar por el correspondiente proyecto de urbanización en base a la ordenación establecida por la presente Modificación Menor se deberá considerar:

- Zona peatonal: como mínimo deberá tener un ancho libre de 1.80 m, a la que se habrán de sumar el espacio destinado a banda de infraestructura (iluminación, mobiliario urbano, vegetación en su caso...). Dado que algunas edificaciones tienen su rasante por debajo de la vía, se deberá contar con espacio adicional suficiente para los accesos.
- Calzada: Se habrá de plantear si se mantiene en su actual situación de viario de sentido único, o bien si se pretende ampliar a vía de doble sentido, como de hecho ocurre hacia el oeste a partir de la Plaza del Pico. Además, se debe analizar la sección en función de su capacidad para incorporar medios de transporte público (radios de giro, paradas, etc.), así como la posibilidad de implantación de carril para medios ciclables. En cualquier caso, la implantación de medios de movilidad sostenibles deberá estar incardinada en el diseño estratégico que al efecto se establezca con el PMUS del conjunto del municipio en redacción.
- Nivel de urbanización hacia el suelo rústico: debería ser el propio de un vial no peatonal, es decir, sin aceras (cuneta o similar), evitando su consideración como suelo urbanizado debido a su situación fáctica.

3.1.2.1. ALTERNATIVA 0

Esta alternativa supone mantener la ordenación del vigente Plan General de Ordenación tal como se expone en el capítulo 2.1, no modificar la clasificación y categoría de suelo, planteando las operaciones de recualificación de la vía dentro del actual suelo clasificado como urbano, donde el vigente plan establece un viario de 8 metros de sección.

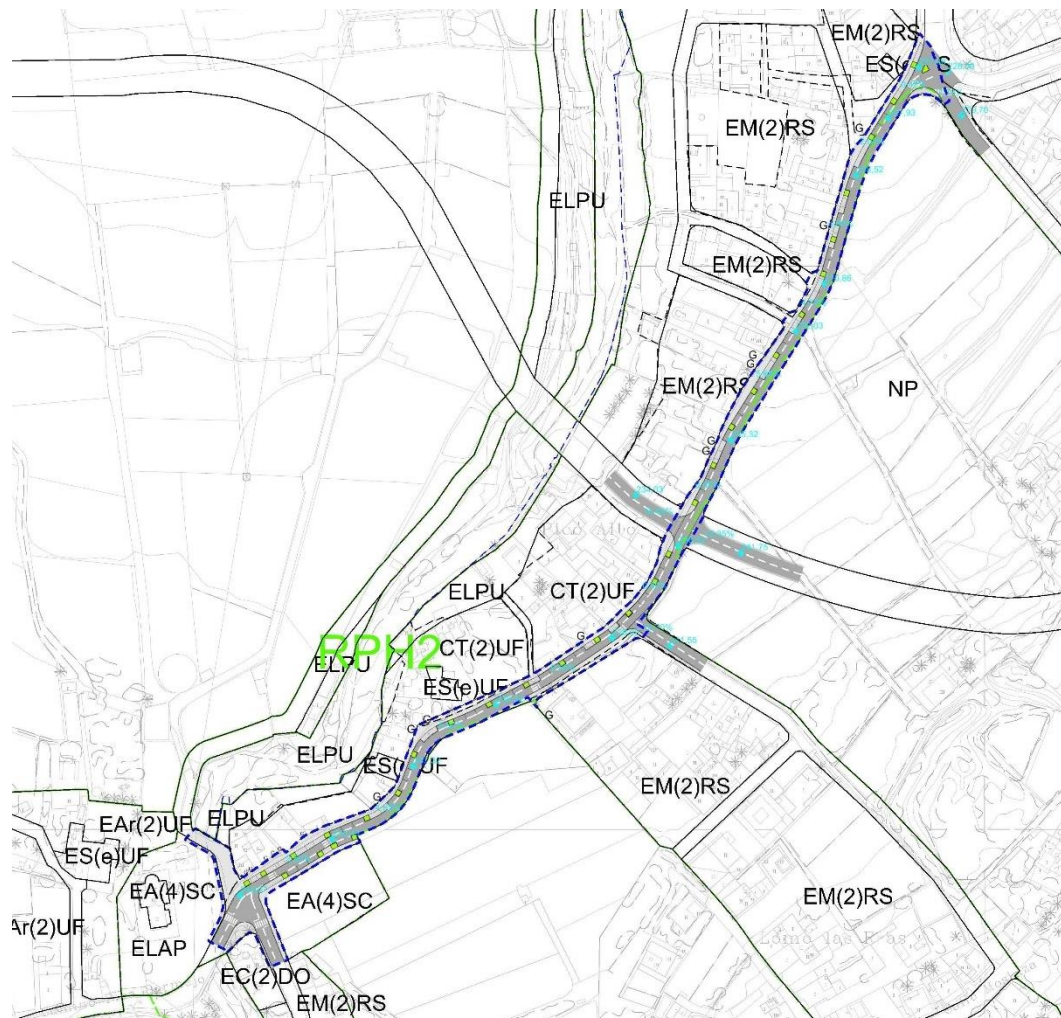
El plan general, tal como se expone en el capítulo 2.1.3, contempla la ejecución de una vía en suelo urbano consolidado con un ancho similar al de Pico Bermejo (8 metros) y un trazado paralelo al noroeste del barranco, que conecta la plaza de El Pico con el Camino El Esparragal en una longitud de 533 metros. El trazado de este viario propuesto discurre por suelo agrario en explotación, sin reunir las condiciones de suelo urbano, al carecer de elementos de urbanización alguno o existir edificaciones vinculadas a la misma. La superficie total del referido viario que discurre por suelo agrario en explotación es de 4.264 metros cuadrados, que tendrían que obtenerse por expropiación al ser de titularidad privada.



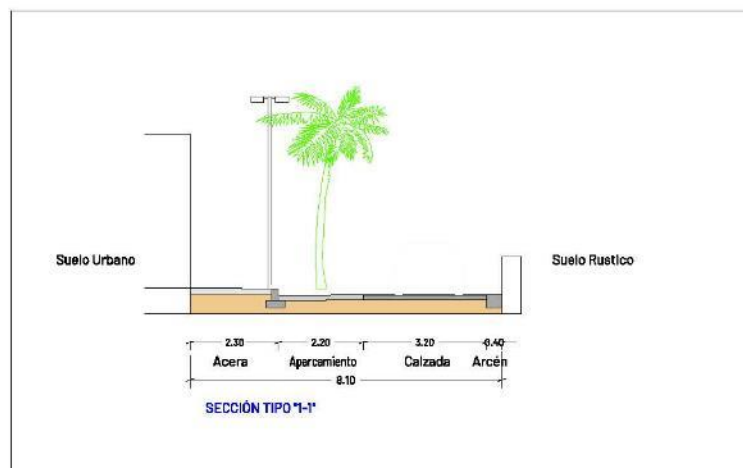
Extracto Plan General Vigente: Ordenación Pormenorizada (Ámbito El Pico)

3.1.2.2. ALTERNATIVA 1

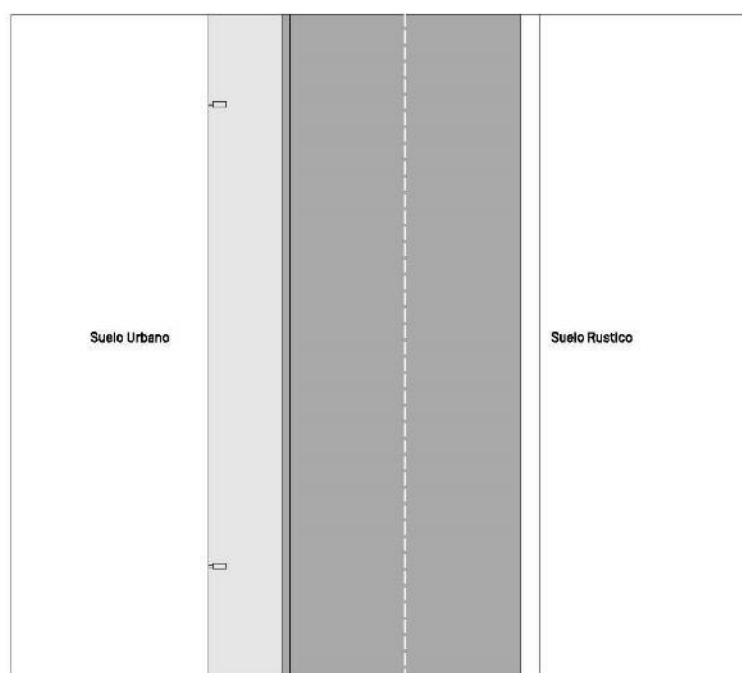
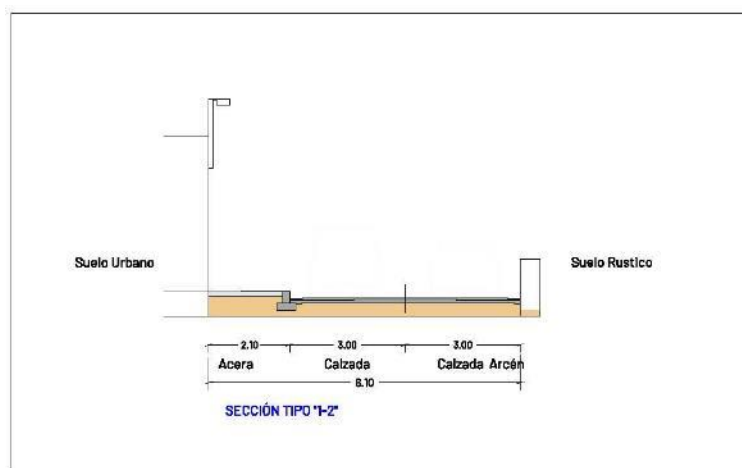
En esta alternativa 1 se aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. respectivamente. La sección establecida en esta alternativa es de 8,10 metros posibilita que en correspondiente proyecto de urbanización se definan diferentes alternativas de circulación, incluyendo el viario existente al oeste del barranco como alternativa de circulación:



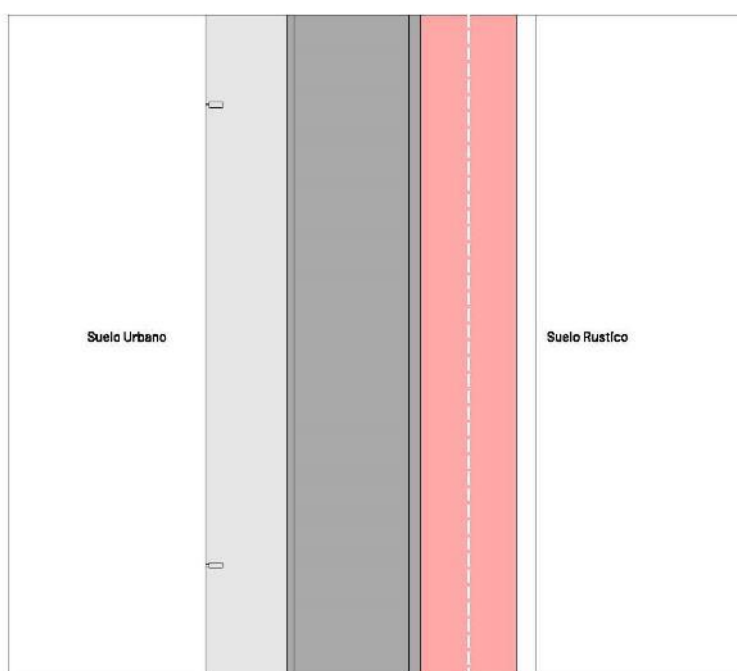
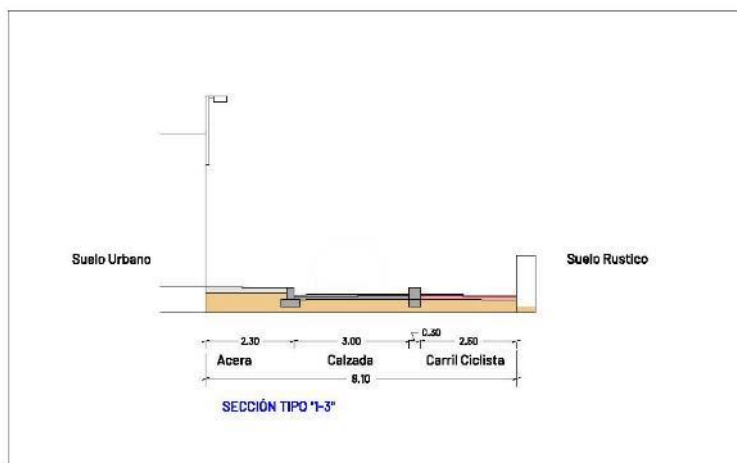
Extracto plano de alternativa 1 – imagen global



Vía de un solo sentido de circulación, aparcamiento en línea y acera para peatones.



Vía de doble sentido de circulación y acera para peatones.



Vía de un solo sentido de circulación, carril para ciclistas y acera para peatones.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

La alternativa propone alterar las alineaciones vigentes en el lindero norte de la vía para ajustarse a las edificaciones existentes y mantener la sección tipo establecida por el planeamiento vigente. Esta determinación altera la clasificación y categoría del suelo vigente, cambiando la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado y viceversa.

La superficie total del referido viario que discurre por suelo agrario es de 342 metros cuadrados, que tendrían que obtenerse por expropiación al ser de titularidad privada.

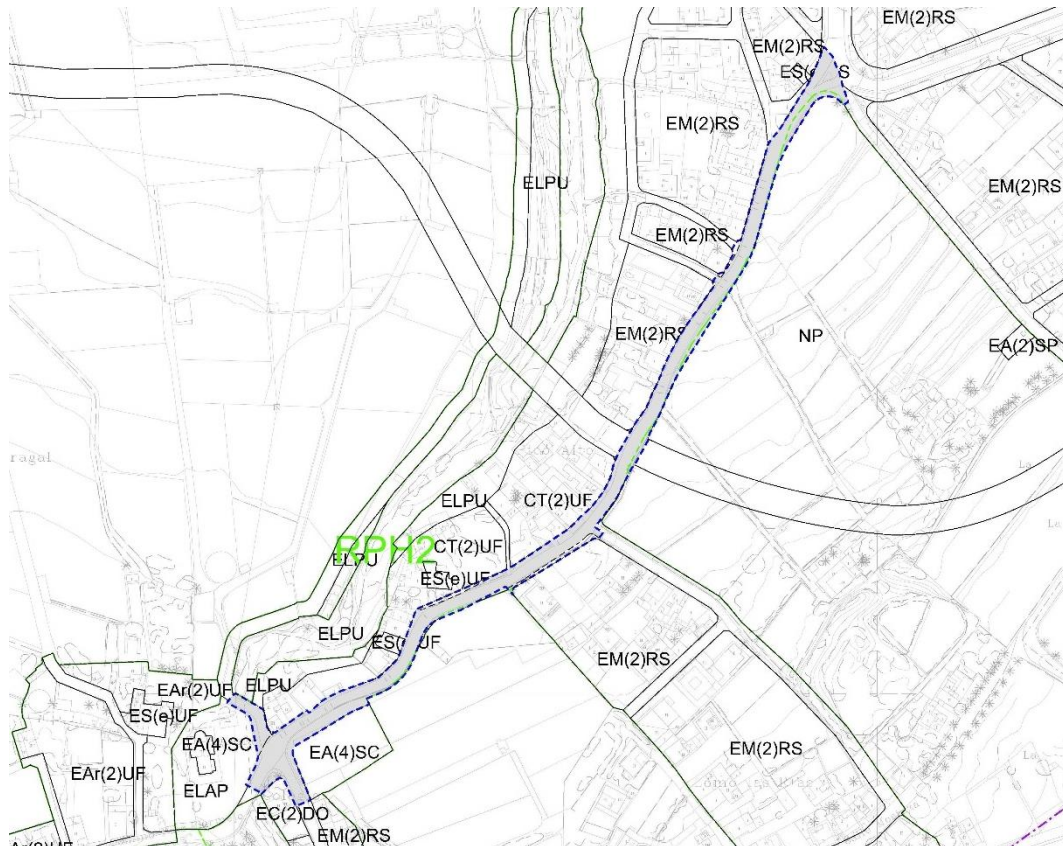
USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

El trazado del viario propuesto redelimita el uso global del suelo residencial y uso primario sin alterar los Sistemas Generales de viario (SGRV-24) y parque (SGPU-5) contiguos al ámbito de la modificación.

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- La ordenación adecua las alineaciones a las edificaciones existentes en base a la cartografía oficial actualizada.
- El viario propuesto modifica las alineaciones del suelo previsto por el planeamiento vigente con destinado a Edificación Abierta, uso pormenorizado Socio Cultural EA-(4)-SC, en el cruce entre Camino Pico Bermejo y Camino Nácar. Esto reduce el suelo destinado a uso Socio Cultural en 173 m² de los 1.696 m² previstos, en favor del viario propuesto.

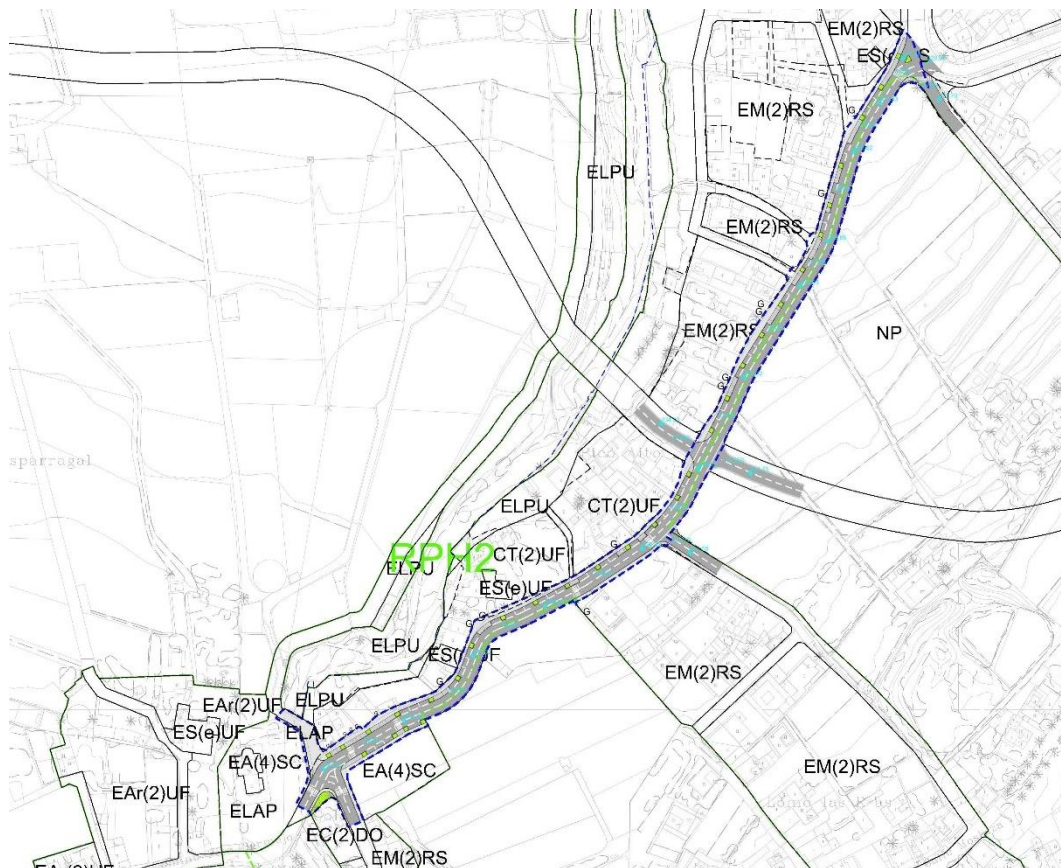


Extracto plano de alternativa 1

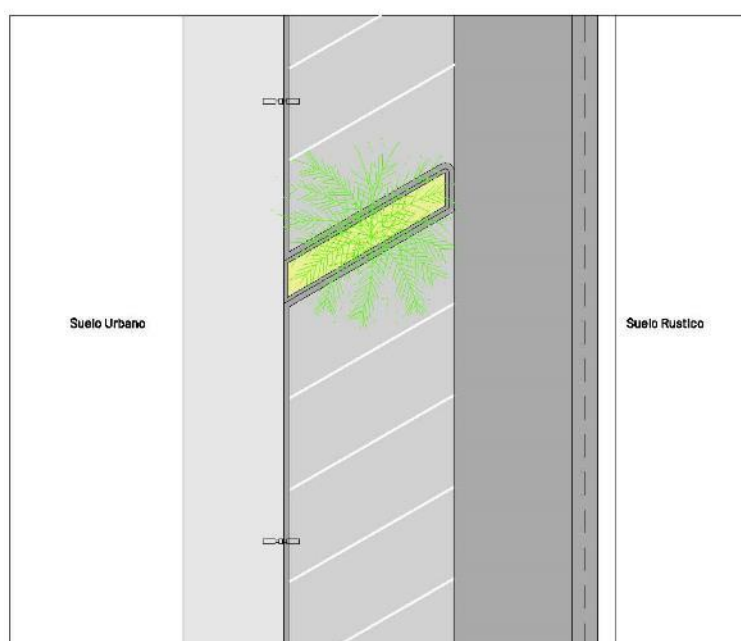
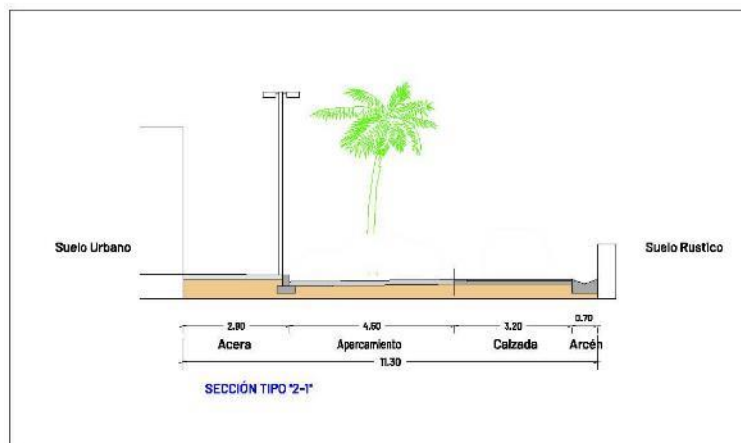
El resto de las condiciones particulares son aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO y de las Ordenanzas vigentes.

3.1.2.3. ALTERNATIVA 2

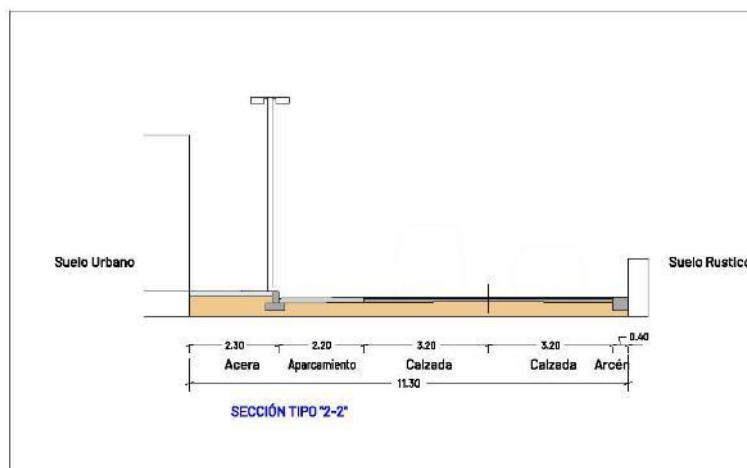
En esta alternativa 2 se aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. respectivamente, aumentando la sección viaria de los 8 metros establecidos por el planeamiento vigente a 11,30 metros. La sección establecida en esta alternativa posibilita que en el correspondiente proyecto de urbanización se definan diferentes alternativas de circulación.



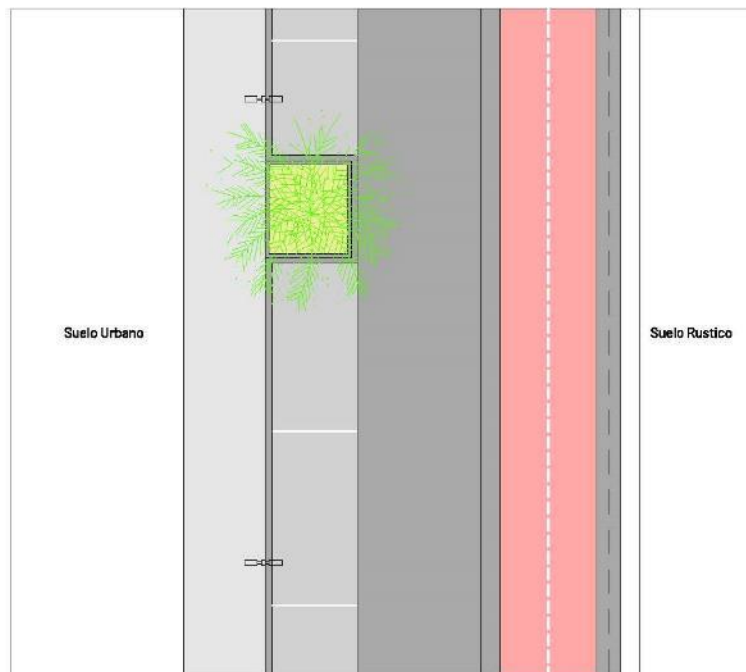
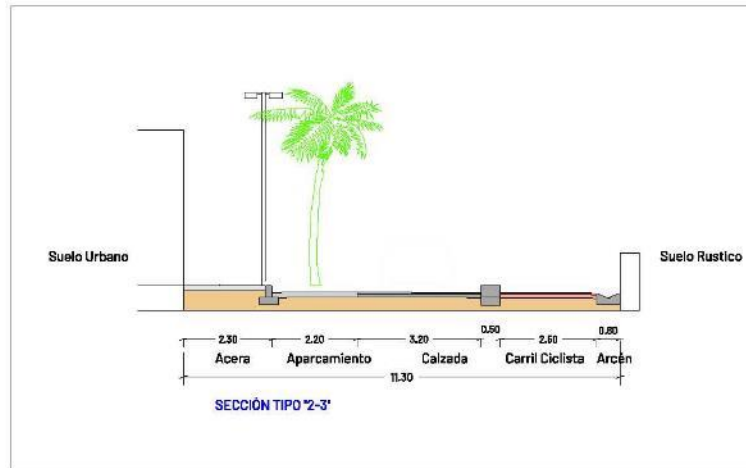
Extracto plano de alternativa 2 - imagen global



Vía de un solo sentido de circulación, aparcamiento en batería y acera para peatones.



Vía de doble sentido de circulación, aparcamiento en línea y acera para peatones.



Vía de un solo sentido de circulación, aparcamiento en línea, carril para ciclistas y acera para peatones.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

La alternativa propone alterar las alineaciones vigentes en el lindero norte de la vía para ajustarse a las edificaciones existentes y aumentar la sección tipo establecida por el planeamiento vigente a 11,30 metros. Esta determinación altera la clasificación y categoría del suelo vigente, cambiando la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado.

La superficie total del referido viario que discurre por suelo agrario es de 1.424 metros cuadrados, que tendrían que obtenerse por expropiación al ser de titularidad privada.

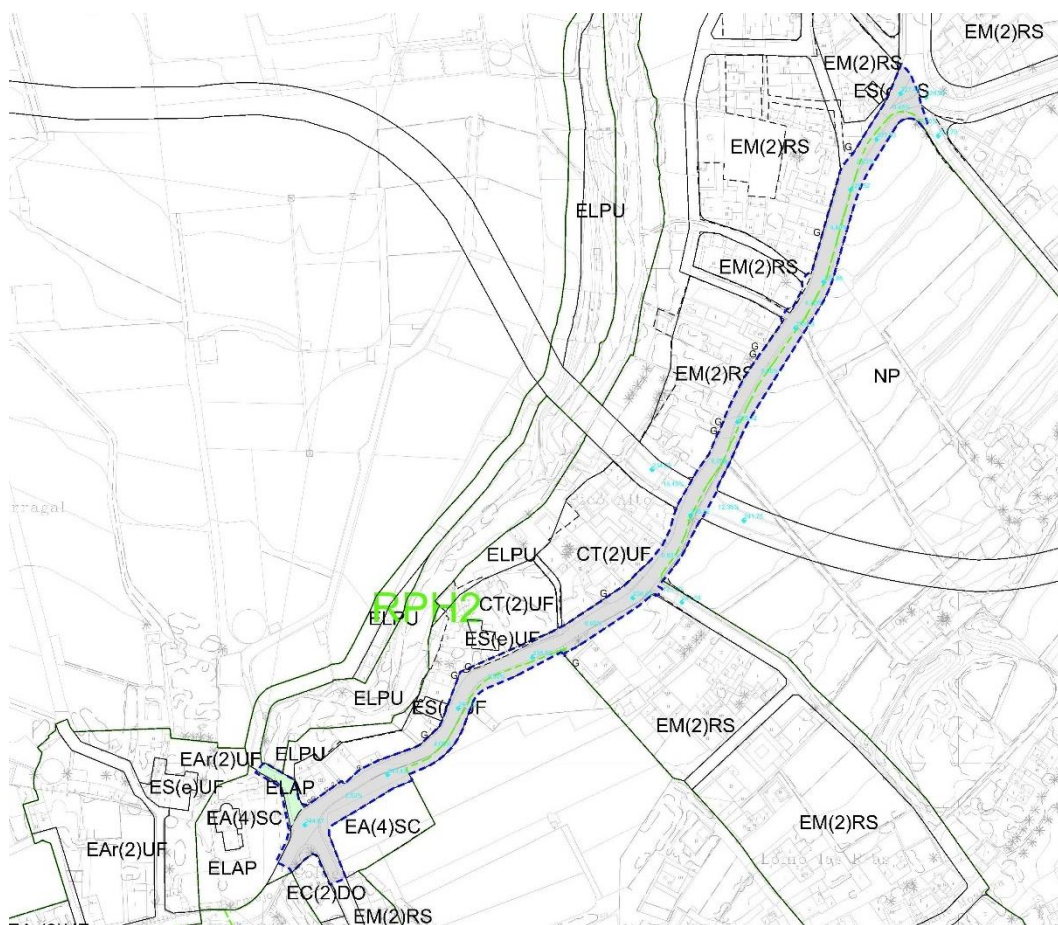
USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

El trazado del viario propuesto redelimita el uso global del suelo residencial y uso primario sin alterar los Sistemas Generales de viario (SGRV-24) y parque (SGPU-5) contiguos al ámbito de la modificación.

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- La ordenación adecua las alineaciones a las edificaciones existentes en base a la cartografía oficial actualizada.
- El viario propuesto modifica las alineaciones del suelo previsto por el planeamiento vigente con destinado a Edificación Abierta, uso pormenorizado Socio Cultural EA-(4)-SC, en el cruce entre Camino Pico Bermejo y Camino Nácar. Esto reduce el suelo destinado a uso Socio Cultural en 332 m² de los 1.696 m² previstos, en favor del viario propuesto.
- Se aumenta la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, existente al oeste del ámbito de la modificación, en 261 m² de superficie.

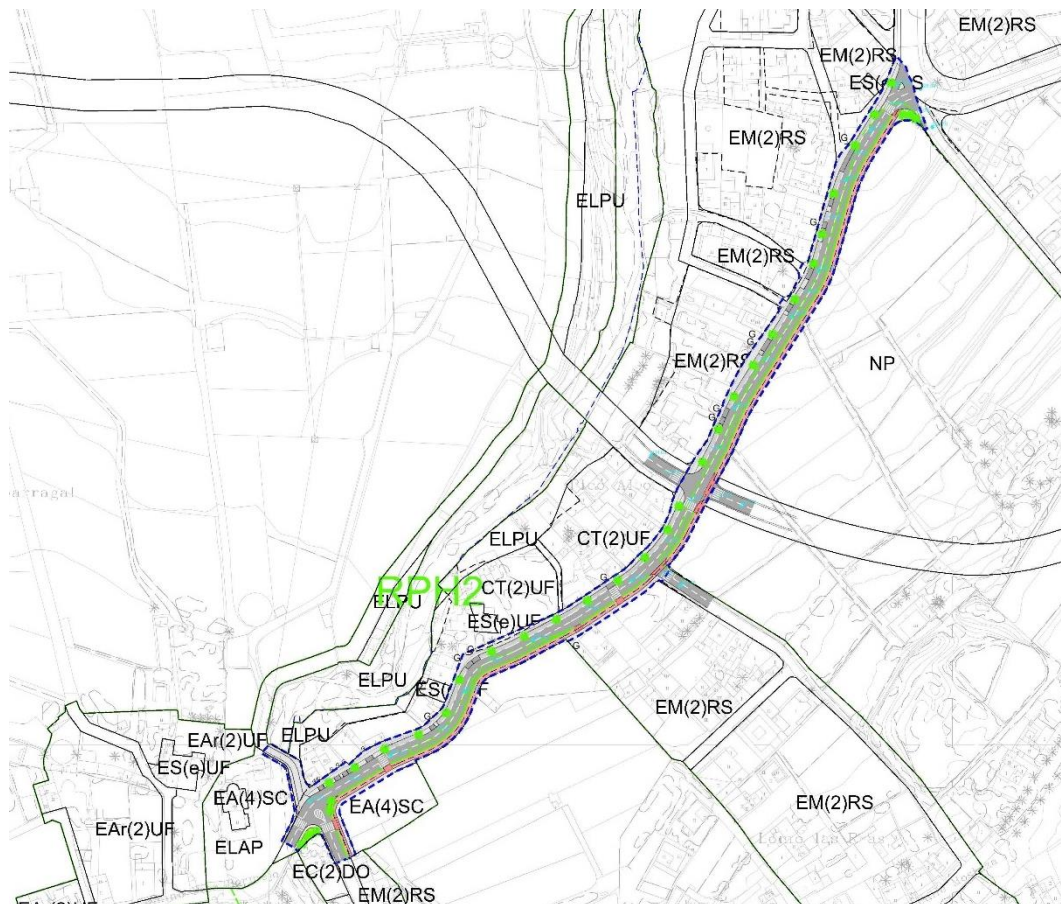


Extracto plano de alternativa 2

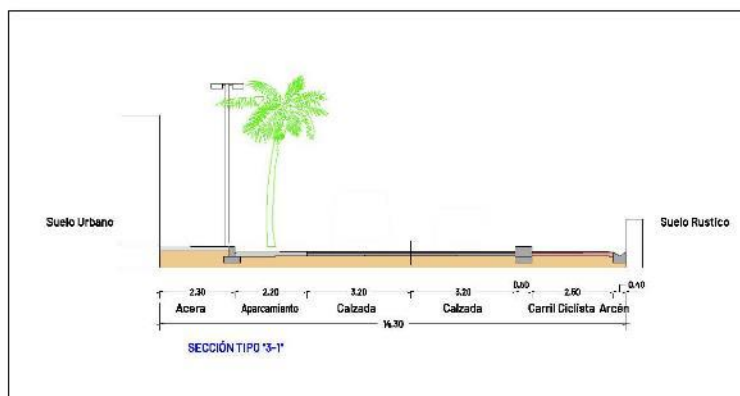
El resto de las condiciones particulares son aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO y de las Ordenanzas vigentes.

3.1.2.4. ALTERNATIVA 3

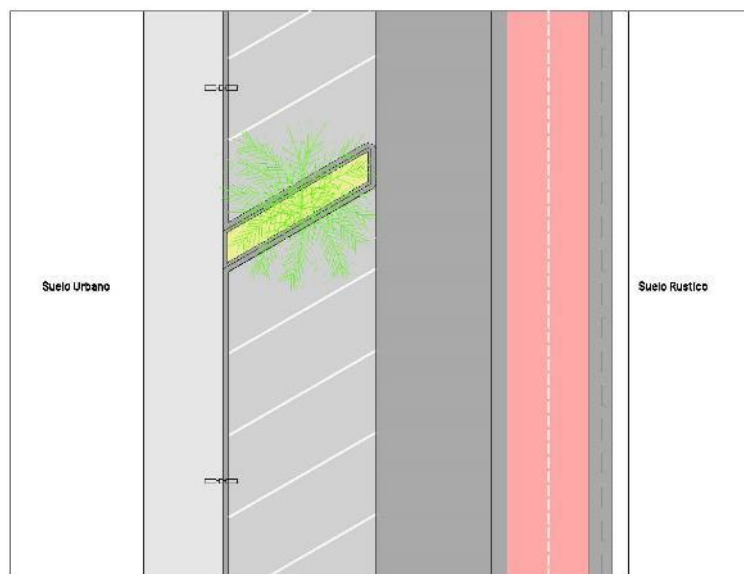
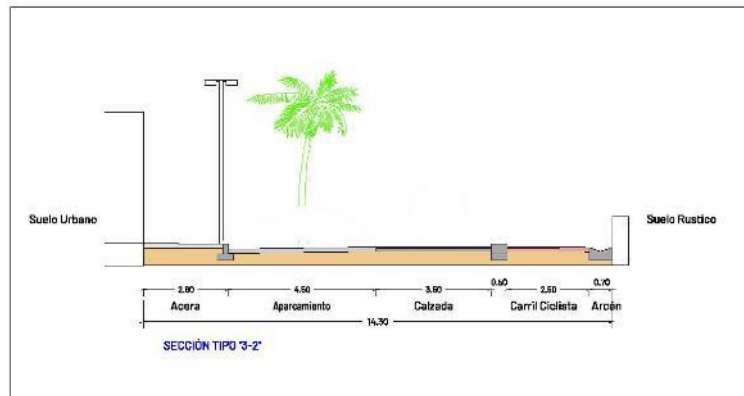
En esta alternativa 3 se aborda la ordenación conforme al alcance y objetivos establecidos en los apartados 1.4. y 1.7. respectivamente, aumentando la sección viaria de los 8 metros establecidos por el planeamiento vigente a 14,30 metros. La sección establecida en esta alternativa posibilita que en el correspondiente proyecto de urbanización se definan diferentes alternativas de circulación.



Extracto plano de alternativa 3 – imagen global



Vía de doble sentido de circulación, aparcamiento en línea, carril para ciclistas y acera para peatones.



Vía de un solo sentido de circulación, aparcamiento en batería, carril para ciclistas y acera para peatones.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE SUELO

La alternativa propone alterar las alineaciones vigentes en el lindero norte de la vía para ajustarse a las edificaciones existentes y aumentar la sección tipo establecida por el planeamiento vigente a 14,30 metros. Esta determinación altera la clasificación y categoría del suelo vigente, cambiando la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado.

La superficie total del referido viario que discurre por suelo agrario es de 2.530 metros cuadrados, que tendrían que obtenerse por expropiación al ser de titularidad privada.

USOS GLOBALES Y ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

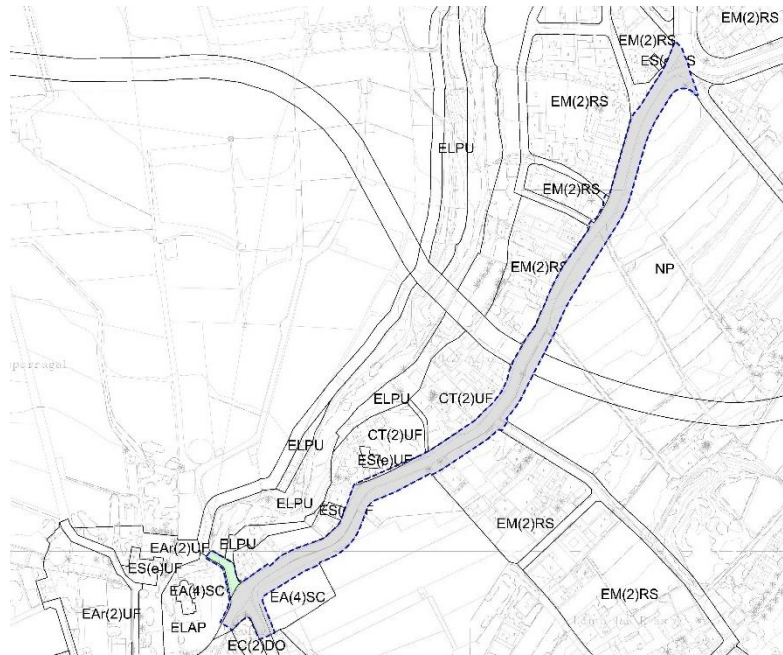
El trazado del viario propuesto redelimita el uso global del suelo residencial y uso primario sin alterar los Sistemas Generales de viario (SGRV-24) y parque (SGPU-5) contiguos al ámbito de la modificación.

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- La ordenación adecua las alineaciones a las edificaciones existentes en base a la cartografía oficial actualizada.

- El viario propuesto modifica las alineaciones del suelo previsto por el planeamiento vigente con destinado a Edificación Abierta, uso pormenorizado Socio Cultural EA-(4)-SC, en el cruce entre Camino Pico Bermejo y Camino Nácar. Esto reduce el suelo destinado a uso Socio Cultural en 371 m² de los 1.696 m² previstos, en favor del viario propuesto.
- Se aumenta la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, existente al oeste del ámbito de la modificación, en 261 m² de superficie.



Extracto plano de alternativa 3

El resto de las condiciones particulares son aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO y de las Ordenanzas vigentes.

3.2. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Se realiza a continuación un estudio comparativo del planeamiento vigente y de las alternativas de ordenación, a los efectos de justificar la alternativa elegida a desarrollar en el documento de aprobación inicial:

3.2.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA

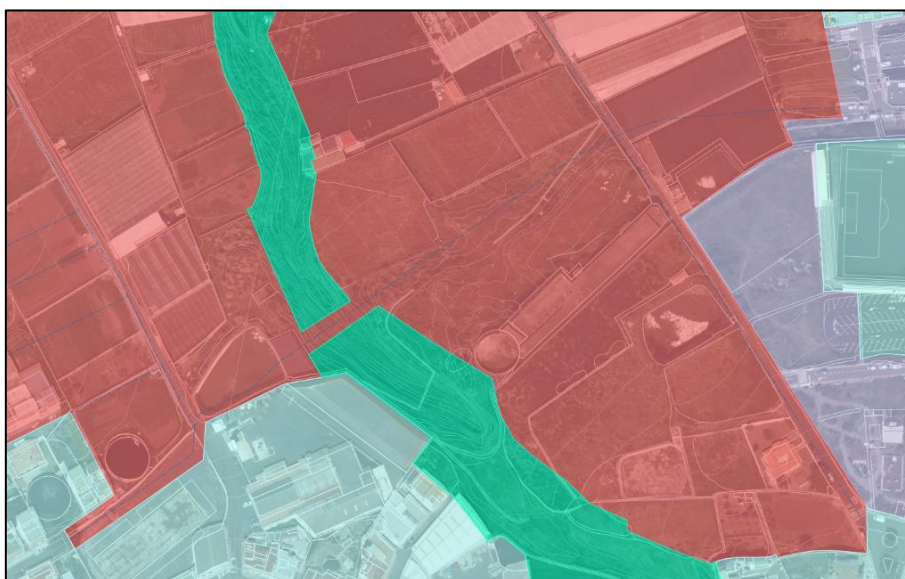
En el caso de la vía de conexión entre los barrios de La Majada y La Palmita se han planteado 8 alternativas, donde se consideran las siguientes valoraciones:

ALTERNATIVA 0

- En este ámbito la alternativa 0 presenta carencias al proponer como viario de conexión el Camino de La Cruz, puesto que incluso en el supuesto mínimo de implantar sólo una acera accesible y ningún elemento más, la dimensión de la parte de calzada útil restante en algunos puntos sería insuficiente para un tráfico seguro al plantearse sobre un viario ya colmatado en su mayor parte por edificaciones.

Por otro lado existen bienes inmuebles con valor cultural incluidos en el vigente Catálogo de Protección y bienes susceptibles de incluirse en el mismo en base a la información remitida por parte del Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife que imposibilita ampliar la sección viaria en diferentes tramos de la vía, dando como resultado una sección viaria inferior a la necesaria para un viario urbano de sentido único.

- Respecto al desarrollo de los sectores de Suelo Urbanizable Tejina 1 y Tejina 3, por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de La Laguna esta alternativa 0 se deduce que ha sido descartada en tanto que en el marco del procedimiento de aprobación del PGO *“la corporación municipal ha considerado más adecuado realizar un estudio previo sobre el modelo de ciudad futuro para San Cristóbal de La Laguna, que permita afrontar más adelante un nuevo procedimiento de aprobación de plan general dentro de una estrategia de ciudad única”*.
- El desarrollo del Suelo urbanizable posibilita cruzar el barranco en diferentes puntos en base a la normativa vigente, y en la ordenación pormenorizada se refleja un eje viario que conecta la calle Siracusa con la Calle el Limón.



Extracto plano de clasificación y categoría de suelo con ejes viarios indicativos. Fuente: GRAFCAN

AFECCIÓN BARRANCO LAS CUEVAS

- Respecto al desarrollo de los viarios propuestos en las diferentes alternativas, se propone cruzar el barranco de Las Cuevas, en base a las determinaciones de la normativa urbanística del plan general vigente, el cual establece en el artículo 39 sobre el régimen del suelo rústico de protección hidrológica 2 (RPH) en su apartado 5 lo siguiente: **"Se permitirá además el cruce del barranco por nuevos viarios mediante puentes"**.

En cada una de las alternativas se propone un trazado diferente del puente a desarrollar en el correspondiente proyecto de urbanización que cruza el mencionado barranco, lo que da como resultado longitudes y superficies diferenciadas:

	PUENTE	
	ml	m ² s
Alternativa 0	50	500
Alternativa 1	149	1.335
Alternativa 2	66	681
Alternativa 3	35	363
Alternativa 4	135	1.038
Alternativa 5	35	495
Alternativa 6, 7 y 8	48	669

Las alternativas 1, 2 y 4 son las que proponen una mayor superficie y longitud de puente a desarrollar, ya que las tres plantean parte del trazado paralelo al cauce del barranco. En el caso de las alternativas 1 y 2 el trazado propuesto en paralelo conlleva una mayor afección a la sección útil del cauce en cuanto que necesitará de un mayor número de apoyos, y en el caso de la alternativa 4, a pesar de incluirse parte del viario propuesto en suelo clasificado y categorizado como suelo rústico de protección hidrológico, un análisis pormenorizado de la topografía excluye gran parte del suelo propuesto como viario del cauce real, lo que reduce la superficie de afección y longitud a 363 m²s y 35 ml. respectivamente.

Son por tanto las alternativas 0, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 las que menos afecciones pueden provocar al cauce del barranco que cruzan.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

- Tal y como se ha analizado en esta memoria, en los ámbitos a conectar de La Majada y La Palmita existen vías urbanas de sección reducida, inferiores a 10 m, lo que plantea dificultades para implementar en todas estas vial mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible, obligando a plantearse cuál es el grado de mejora a alcanzar (aunque no sea el óptimo por falta de espacio).

La alternativa 0 presenta carencias al proponer como viario de conexión el Camino de La Cruz, puesto que incluso en el supuesto mínimo de implantar sólo una acera accesible y ningún elemento más, la dimensión de la parte de calzada útil restante en algunos puntos sería insuficiente para un tráfico seguro al plantearse sobre un viario ya colmatado en su mayor parte por edificaciones.

En el caso de las alternativas 1, 2, 3 y 4 se proponen como parte del nuevo sistema general viario las siguientes vías incluidas en suelo urbano consolidado:

- Calle Siracusa - 10 metros de ancho
- Camino La Majada 9 metros de ancho
- Camino El Cardón < 9 metros de ancho

El resto del viario incluido como sistema general en estas cuatro alternativas se propone en suelo urbanizable no ordenado o suelo rústico de protección hidrológica (puentes). En este caso la sección viaria se establece en 10 metros de ancho.

En el caso de la alternativa 5 se incluye como sistema general viario el Camino de La Majada y el Camino de El Cardón, de secciones iguales o inferiores a 9 metros, y parte de del Camino de La Costa de 14 metros de ancho. El resto del viario propuesto discurre por suelo urbanizable no ordenado coincidente con el trazado del viario existente, camino de Palenzuela que se propone aumentar su sección a 8 metros para permitir circulación rodada en ambos sentidos.

Las alternativas 6, 7 y 8 proponen como sistema general un viario de mayor sección al de las alternativas precedentes (14 metros), conectando los barrios de La Majada y La Palmita mediante viario que parte desde la rotonda existente en la carretera de carácter insular TF-13 (Carretera Punta de Hidalgo – La Laguna) que enlaza con la carretera insular TF-16 (Carretera Tejina – Tacoronte). Este viario propuesto conecta con la calle La Destiladera, al este, que a su vez conecta con la vía camino de La Costa prolongándose a través del Camino Palenzuela hasta conectar con el sistema general viario establecido por el planeamiento vigente a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina o a la propia carretera general TF-16 como es el caso de las alternativas 7 y 8.

- Las alternativas 5, 6 y 7 y en mayor medida la 8 proponen una vía con mejores conexiones a los sistemas generales viarios existentes, permitiendo una mayor especialización del viario urbano. A través de los correspondientes proyectos de urbanización se posibilitará una mayor diversificación del viario urbano (elección de las vías generales, sentidos de circulación, vías que se destinen a tráfico restringido o en su caso en plataforma única, que pueden admitir mayor nivel de ajardinamiento, etc.).

Es por tanto la alternativa 8 la que plantea menos dificultades para implementar en todo su trazado mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible y garantizar la calidad y la accesibilidad universal del espacio público a la vez que permite una mayor especialización del viario urbano próximo:

- Impulso de un eje vertebrador de los barrios de La Palmita y La Majada con una sección suficiente para garantizar espacios propicios para la relación.
 - Convirtiendo la “calle” como seña de identidad del barrio al permitir un espacio de relación entre las viviendas y los diferentes espacios libres y equipamientos del entorno.
 - Posibilitando una mayor especialización del viario urbano que permite incidir en la eliminación de barreras arquitectónicas, mejorar de la accesibilidad universal, mejorar en el confort del espacio público al posibilitar la introducción de arbolado, zonas para la inclusión de mobiliario urbano, paradas de guaguas, y equipamientos públicos entre otros.
 - Posibilita incluir diferentes modos de transporte, más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y peatón.
 - Permite desarrollar con mayor garantía redes peatonales y ciclistas con mayor alcance, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos próximos, a la vez que garantiza desplazamientos no motorizados seguros y una adecuada coexistencia de ciclistas y peatones.
 - Permite adecuar las secciones viarias del suelo urbano próximo, cambiando a sentido único un mayor número de vías, lo que permite liberar espacio ocupado por el automóvil y aumentar el espacio peatonal.
 - Permite configurar un carril bici que posibilita desarrollarse hasta conectar con Valle Guerra a través de la vía Camino Palenzuela y con los núcleos de Bajamar y la Punta de Hidalgo tal como se contempla en el PMUS en tramitación.
- Las Alternativas 6, 7 y 8, tal como se muestra en los planos de rasantes adjuntos, son las que presentan pendientes más adecuadas, mejorando la accesibilidad universal a los usos comunitarios, viviendas y servicios básicos.

AFECCIONES EN SUELO URBANO

- La ordenación pormenorizada de las alternativas planteadas se actualiza en lo referente a las alineaciones a los proyectos desarrollados en base al planeamiento vigente en el momento de su autorización, a la edificación, al estado de ejecución de las urbanizaciones y a la nueva cartografía oficial actualizada disponible.
- En las alternativas propuestas se generan afecciones puntuales sobre la trama urbana:
 - o En el caso de las alternativas 1, 2, 3 y 4 se mantiene las afecciones establecidas por el planeamiento vigente sobre las edificaciones existentes en el inicio del camino El Cardón.
 - o Las parcelas contiguas al cruce entre el Camino de Jóver y el Camino de La Costa, una al oeste con referencia catastral 6372104CS6567S0001TQ y otra al este 6473711CS6567S0001HQ del cruce con uso almacén agrícola son afectadas en la totalidad de las alternativas salvo la 8, reduciendo la superficie privada de las mismas:

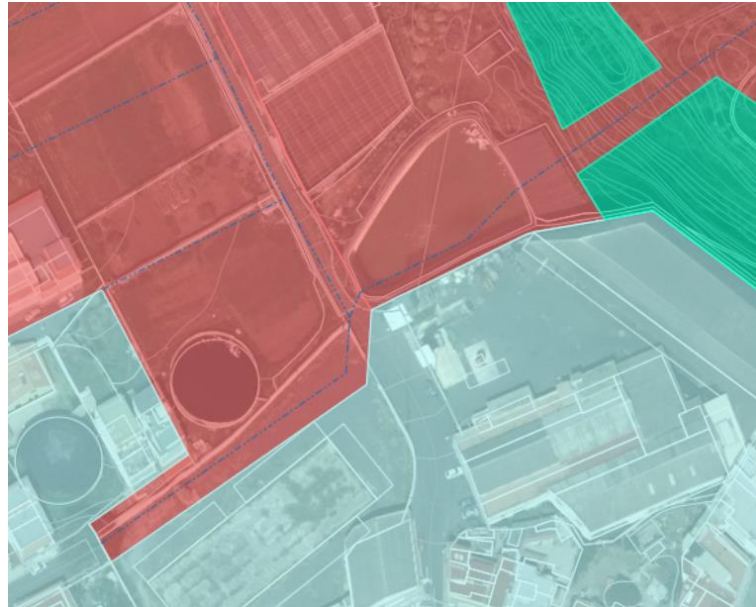
	SUPERFICIE USO PRIVADO - EC(3)CO					
	MANZANA OESTE		MANZANA ESTE		TOTAL	
	m ² s	%	m ² s	%	m ² s	%
Alternativa 0	3.780	100%	5.026	100%	8.806	100%
Alternativa 1	2.913	77%	3.341	66%	6.254	71%
Alternativa 2	2.623	69%	3.272	65%	5.895	67%
Alternativa 3	2.623	69%	4.062	81%	6.685	76%
Alternativa 4	2.655	70%	4.062	81%	6.717	76%
Alternativa 5	2.477	66%	4.178	83%	6.655	76%
Alternativa 6 y 7	2.496	66%	4.077	81%	6.573	75%

Tal como se observa las nuevas alternativas de ordenación con menor afección sobre las parcelas referidas son la alternativa 3, 4, 5, 6 y 7 y en el caso de la alternativa 8 no produce afección alguna sobre estas dos manzanas.

- o En el caso de la alternativas 1 existe afección en manzana al sur del barranco de las Cuevas, establecida con la tipología EM(2)RS por el planeamiento vigente. Se reduce la superficie de esta en 193 m² de suelo.
- o En el caso de las alternativas 6, 7 y 8 existen afecciones en suelo urbano consolidado, en dos parcelas, una con frente a Camino El Cardón con referencia catastral nº 6972150CS6567S0001YQ y otra con frente a Avenida Milán con referencia catastral nº 6873506CS6567S0001RQ.

AFECCIONES EN SUELO URBANIZABLE Y RÚSTICO

- En las alternativas propuestas se generan afecciones puntuales sobre infraestructuras de almacenamiento de agua de riego existentes en suelo urbanizable y en cultivos existentes en suelo rústico de protección agraria 1, en la medida que incluye nuevos viarios y se aumenta la sección de los caminos existentes:
 - o En la alternativa 0, se producen afecciones sobre depósitos de agua de riego agrícola existente en el inicio del Camino de Jover, al norte de la Cooperativa Agrícola de Tejina y al norte del Centro Socio Sanitario de Tejina.



Captura de PGO vigente, afección depósito agua riego. Fuente: GRAFCAN

- En el caso de las alternativas 1,2,3 y 4 se mantiene la afección sobre el depósito existente al norte del Centro Sociosanitario.
- En el caso de la alternativa 5 no se produce afección alguna sobre infraestructuras de almacenamiento de agua.
- En las alternativas 6 y 7, al aumentar la sección viaria de forma constante del Camino de Palenzuela, se producen afecciones sobre tres depósitos de riego agrícola existentes al norte del viario propuesto en el tramo comprendido entre el número 24 del Camino Palenzuela y el Centro Sociosanitario mencionado.



Conjunto de tres depósitos existentes al norte del Camino de Palenzuela.

- En el caso de la alternativa 8 se mantiene la afección existente en el planeamiento vigente sobre el depósito existente al norte de la Cooperativa Agrícola y se modifica las alineaciones respecto a las alternativas 6 y 7, respetando los depósitos existentes al norte del Camino de Palenzuela situados en suelo urbanizable.
- En el caso del suelo rústico de protección agraria se producen las siguientes afecciones, al oeste del Centro de Salud de Tejina, en bancales destinados principalmente al cultivo del plátano:

CULTIVOS AFECTADOS EN SR	
	m²s
Alternativa 0	2.086
Alternativa 1	2.086
Alternativa 2	2.086
Alternativa 3	2.086
Alternativa 4	2.086
Alternativa 5	2.086
Alternativa 6	2.428
Alternativa 7	4.780
Alternativa 8	4.670

CONCLUSIONES

En el DAE se ha acreditado la viabilidad técnica y ambiental de las alternativas en el ámbito de La Majada – La Palmita de acuerdo con los objetivos del plan y analizándose entre otros aspectos, las características topográficas, la hidrología e hidrogeología, los riesgos y la integración paisajística de la ordenación, justificándose como mejor opción la Alternativa 8.

Tal como se expone con anterioridad respecto a los diferentes criterios de valoración:

AFECCIÓN BARRANCO LAS CUEVAS

Las alternativas 0, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 son las que menos superficie y longitud incluyen como “puente” en su ordenación, y por tanto las que menos afecciones pueden provocar al cauce del barranco que cruzan. Se representa en el cuadro resumen en estos casos como afección media, asignándole un valor de 1.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

La alternativa 8 es la que plantea menos dificultades para implementar en todo su trazado mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible y garantizar la calidad y la accesibilidad universal del espacio público a la vez que permite una mayor especialización del viario urbano próximo.

Las Alternativas 6, 7 y 8, son las que presentan pendientes más adecuadas, mejorando la accesibilidad universal a los usos comunitarios, viviendas y servicios básicos. En este caso se le asigna un valor de 2 a estas alternativas en cuanto que presenta un nivel de adecuación alto respecto a este criterio, mientras que para el resto de las alternativas se valora con un nivel medio (1) salvo la alternativa 0 que se valora con un nulo valor (0) de adecuación, en cuanto no permite mejoras en la movilidad del ámbito tal como se ha expuesto con anterioridad.

AFECCIONES EN SUELO URBANO

En el caso de las alternativas 6, 7 y 8 existen afecciones en suelo urbano consolidado, en dos parcelas, una con frente a Camino El Cardón con referencia catastral nº 6972150CS6567S0001YQ y otra con frente a Avenida Milán con referencia catastral nº 6873506CS6567S0001RQ y en el caso de la alternativa 8 no se produce afecciones sobre dos manzanas en suelo urbano que si generan el resto de las alternativas. Es por lo que se entiende que la ordenación establecida en la alternativa 8 es la que menos afecciones produce, asignándole un nivel de adecuación alto (2) y al resto de las alternativas un nivel medio (1), salvo la 0 que se le asigna un valor bajo de adecuación.

AFECCIONES EN SUELO URBANIZABLE Y SUELO RÚSTICO

- En las alternativa 0 y 8 se produce afecciones sobre depósito de agua de riego agrícola existente en el inicio del Camino de Jover, al norte de la Cooperativa Agrícola de Tejina.
- En las alternativas 0, 1,2,3 y 4 se generar afecciones sobre infraestructura de riego existentes al norte del Centro Socio Sanitario de Tejina.
- En el caso de la alternativa 5 no se produce afección alguna sobre infraestructuras de almacenamiento de agua.
- En las alternativas 6 y 7, al aumentar la sección viaria de forma constante del Camino de Palenzuela, se producen afecciones sobre tres depósitos de riego agrícola existentes al norte del viario propuesto en el tramo comprendido entre el número 24 del Camino Palenzuela y el Centro Sociosanitario mencionado.
- En el caso del suelo rústico de protección agraria se producen afecciones, al oeste del Centro de Salud de Tejina, en bancales destinados principalmente al cultivo del plátano, siendo las alternativas 7 y 8 las de mayor afección, en tanto que se mantiene el trazado de la vía de circunvalación existente en el planeamiento vigente.

En base a estas consideraciones se ha realizado a forma de síntesis un cuadro resumen donde se establece una valoración numérica donde 0 es una baja adecuación al criterio de valoración establecido, 1 media y 2 alta adecuación:

	NIVEL DE ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA				
	AFECCIÓN BARRANCO	MOVILIDAD	AFECCIONES EN SUELO URBANO	AFECCIONES EN SUELO URBANIZABLE Y RÚSTICO	MEDIA
Alternativa 0	1	0	0	0	0,25
Alternativa 1	0	1	1	1	0,75
Alternativa 2	0	1	1	1	0,75
Alternativa 3	1	1	1	1	1,00
Alternativa 4	1	1	1	1	1,00
Alternativa 5	1	1	1	2	1,25
Alternativa 6	1	2	1	1	1,25
Alternativa 7	1	2	1	1	1,25
Alternativa 8	1	2	2	1	1,50

Será por tanto la **Alternativa 8** la elegida para desarrollar la ordenación pormenorizada en el documento de Aprobación Inicial en base que cumple todos los requisitos establecidos para el desarrollo del sistema general viario establecidos en el apartado 1.7, aumentando la sección viaria respecto a las restantes alternativas a la vez que conecta los sistemas generales viarios ya establecidos por el planeamiento vigente.

El carácter del nuevo sistema general viario será de remate y conexión, estableciéndose las medidas necesarias en su diseño para establecer la prioridad peatonal y ciclista frente a la del tráfico rodado, que será atemperado y de este modo, “convertir la “calle” como seña de identidad del barrio al permitir un espacio de relación entre las viviendas y los diferentes espacios libres y equipamientos del entorno” con “una sección suficiente para garantizar espacios propicios para la relación”.

Y todo ello considerando que incluye aspectos positivos en la lucha contra el cambio climático (reducción de emisiones asociada a la mejora en la movilidad que supone la propuesta de nuevo sistema general viarios en el ámbito de La Majada – La Palmita en situación de centralidad en la ciudad, donde el incremento del arbolado y permeabilización del espacio público con respecto a la situación actual contribuye a la disminución del efecto isla de calor y desarrollo de medidas de mitigación respecto al riesgo de avenidas de los barrancos y afluentes existentes, etc.). En esencia, esta alternativa contribuye a alcanzar buena parte de las directrices que emanan de los distintos planes estratégicos de referencia sobre la sostenibilidad urbana, como el Modelo de Desarrollo Sostenible y Plan de Acción.

3.2.2. ÁMBITO EL PICO

En el caso de la modificación de la sección viaria del camino de Pico Bermejo, desde la carretera general hasta la plaza de El Pico, y con el fin de dar una solución a la movilidad y la seguridad de la vía se consideran las siguientes valoraciones:

ALTERNATIVA 0

- En este ámbito la alternativa 0 presenta carencias al proponer un viario con una sección de 8 metros de ancho, puesto que incluso en el supuesto mínimo de implantar sólo una acera accesible y ningún elemento más, la dimensión de la parte de calzada útil restante en algunos puntos sería insuficiente para un tráfico seguro al plantearse sobre un viario ya colmatado en su mayor parte por edificaciones, donde existen afecciones de alineaciones sobre las mismas y cambios de rasantes que harían inviable la actuación.
- Tal y como se ha analizado en esta memoria, la sección establecida por el planeamiento vigente en el viario de Pico Bermejo, 8 m, plantea dificultades para implementar mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible, obligando a plantearse cuál es el grado de mejora a alcanzar (aunque no sea el óptimo por falta de espacio).
- En el caso de desarrollar el viario establecido por el planeamiento vigente al noroeste del barranco, tal como se describe en el apartado 2.1.3. parece que se podría solucionar la movilidad del núcleo con dos vías de sentido único de tráfico rodado sin necesidad de modificar el ancho establecido para el Camino de Pico Bermejo, posibilitando aumentar los espacios para el peatón a la vez que mejorar la movilidad del ámbito. En este caso la superficie a ocupar de suelo agrario sería superior al del resto de las alternativas que ascendería a 4.264 metros cuadrados, que tendrían que obtenerse por expropiación al ser de titularidad privada, frente a los 342 m² de la alternativa 1, los 1.424 m² de la alternativa 2 y a los 2.658 m² de la alternativa 3.

ESPACIO LIBRE PÚBLICO

Las alternativas de la 2 y 3 aumentan la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, existente al oeste del ámbito de la modificación, en 261 m² de superficie.

Permitiendo mejorar las condiciones de accesibilidad y funcionalidad de este espacio público.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

- En el caso de las alternativas 2 y 3 se propone aumentar la sección útil del viario sobre suelo rústico de protección agraria:
 - Alternativa 2 – 11,30 metros de ancho
 - Alternativa 3 – 14,30 metros de ancho

La alternativa 3 propone un viario de mayor sección al resto de alternativas (14,30 metros), conectando la carretera insular TF-13 con la Plaza de Pico Bermejo. Esta sección aumenta la afección al suelo rústico de protección agrícola y aumenta el suelo a obtener por expropiación. Cuanto mayor sea el ancho viario considerado, mayor afección al suelo agrario colindante. Aunque plantea menos dificultades para implementar en todo su trazado mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible a través de un carril bici, la falta de conexión con el resto de la trama urbana debido a las pendientes del terreno y la nula especialización del viario urbano existente imposibilita desarrollar con mayor garantía redes peatonales y ciclistas con mayor alcance, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos próximos, a la vez que no garantiza desplazamientos seguros fuera del ámbito de la modificación.

AFECCIÓN A SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA

En la alternativa =, planeamiento vigente la superficie a ocupar de suelo agrario sería superior al del resto de las alternativas que ascendería a 4.264 metros cuadrados, que tendrían que obtenerse por expropiación al ser de titularidad privada, frente a los 342 m² de la alternativa 1, los 1.424 m² de la alternativa 2 y a los 2.658 m² de la alternativa 3.

En el DAE se ha acreditado la viabilidad técnica y ambiental de las alternativas en el ámbito de Pico Bermejo de acuerdo con los objetivos del plan y analizándose entre otros aspectos, los usos del suelo y la integración paisajística de la ordenación, justificándose **Alternativa 2** como la mejor opción.

Tal como se expone con anterioridad respecto a los diferentes criterios de valoración:

ESPACIO LIBRE PÚBLICO

Las alternativas de la 2 y 3 aumentan la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, y mejoran las condiciones de accesibilidad y funcionalidad de este espacio público.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

La alternativa 3 plantea menos dificultades para implementar en todo su trazado mejoras sustanciales en materia de movilidad sostenible a través de un carril bici, pero la falta de conexión con el resto de la trama urbana debido a las pendientes del terreno y la nula especialización del viario urbano existente imposibilita desarrollar con mayor garantía redes peatonales y ciclistas con mayor alcance, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos próximos, a la vez que no garantiza desplazamientos seguros fuera del ámbito de la modificación.

Será por tanto la **alternativa 2** la elegida para desarrollar la ordenación pormenorizada en el documento de Aprobación Inicial en base que cumple todos los requisitos establecidos para el desarrollo del viario establecidos en el apartado 1.7, aumentando la sección viaria respecto a la existente y evitando una mayor afectación al suelo agrario. Es la alternativa que plantea menos dificultades para implementar en todo su trazado mejoras sustanciales en materia accesibilidad universal del espacio público a la vez que permite una mayor especialización del viario urbano próximo.

Y todo ello considerando que incluye aspectos positivos en la lucha contra el cambio climático (reducción de emisiones asociada a la mejora en la movilidad que supone la propuesta de nuevo viario en el ámbito de Pico Bermejo, donde el incremento del arbolado y permeabilización del espacio público con respecto a la situación actual contribuye a la disminución del efecto isla de calor y desarrollo de medidas de mitigación respecto al riesgo de avenidas de los barrancos y afluentes existentes, etc.)

3.3. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DEL SUELO Y DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias conforma el marco jurídico urbanístico al que debe atender, en primer lugar, la redacción del planeamiento general municipal, junto con la Ley estatal 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley del suelo, y las modificaciones contempladas en la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y rehabilitación urbanas, en lo que sea de aplicación plena.

En la conformación de dicho marco también se inserta el Reglamento Planeamiento, de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias y el Reglamento de Intervención y Protección de la legalidad urbanística de Canarias.

3.3.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

En el artículo 139 de la Ley del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias se establece:

Los instrumentos de planeamiento urbanístico no podrán:

- a. *Reclasificar terrenos que, siendo rústicos, hayan sufrido un incendio forestal o un proceso irregular de parcelación urbanística, mientras no hayan transcurrido treinta y veinte años, respectivamente, desde que se hubieran producido tales hechos. Cualquier reclasificación de tales terrenos antes del cumplimiento de estos plazos deberá realizarse mediante ley.*
- b. *Reclasificar suelo rústico que hubiera sido clasificado como suelo rústico de protección hidrológica o forestal, de conformidad con lo previsto en el artículo 34 de esta ley.*
- c. *Establecer, al ordenar suelo urbano consolidado, determinaciones que posibiliten o tengan como efecto el incremento de la edificabilidad media y de la densidad global permitidas por el planeamiento general anterior en zonas o áreas en las que existan más de 400 habitantes o 12.000 metros cuadrados de edificación predominantemente residencial o turística de alojamiento por hectárea de superficie, que podrá incrementarse hasta 500 habitantes o 15.000 metros cuadrados de edificación residencial de alojamiento turístico, por hectárea, en el caso de suelos urbanos de renovación o rehabilitación y en las áreas urbanas consolidadas por la edificación, concretamente delimitadas, cuando no esté prevista la sustitución de la edificación preexistente por determinación expresa durante el plazo de vigencia del plan general. En el caso de que las densidades existentes sean superiores a las señaladas en este apartado, esta limitación se establecerá en la realidad preexistente, sin que esta restricción afecte a las parcelas vacantes.*
- d. *Establecer modificaciones en las rasantes y alineaciones tradicionales en los conjuntos históricos de Canarias, declarados con base en la Ley del patrimonio histórico de Canarias, excepto cuando estas modificaciones se contemplen específicamente en los planes especiales de protección por contribuir positivamente a conservar el carácter del conjunto. Tampoco podrán dictar normas sobre la obligatoriedad de garajes en edificios de nueva planta o rehabilitados, instalaciones de servicios en fachadas u otras que pudieran alterar la calidad histórica del conjunto, debiendo en todo caso atenerse a las previsiones de los planes especiales de protección correspondientes.*

En función de lo anterior, a continuación, se justifica el cumplimiento de cada una de estas determinaciones:

3.3.1.1. RECLASIFICACIÓN DE SUELOS AFECTADOS POR INCENDIO O PARCELACIÓN IRREGULAR

El suelo que cambia de clasificación de rústico agrícola 1 a suelo urbano consolidado en el ámbito de El Pico, no ha sufrido incendio forestal en los últimos treinta años ni existe constancia de procesos de parcelaciones urbanísticas irregulares en los últimos 20 años.

3.3.1.2. RECLASIFICACIÓN DE SUELOS DE PROTECCIÓN HIDROLÓGICA O FORESTAL

En el ámbito de la presente Modificación Menor no existen suelos categorizados como suelos rústicos de protección forestal y respecto a los establecidos como suelos rústicos de protección hidrológica, tal como se describe en el apartado 2.1.6. se incluye un nuevo viario que cruza mediante puente suelo rústico de protección hidrológica en base al artículo 39.5 de la normativa del Plan General Vigente.

3.3.1.3. INCREMENTOS DE LA EDIFABILIDAD MEDIA Y/O DENSIDAD GLOBAL.

La presente Modificación Menor no modifica parámetros de edificabilidad o densidad, solo produciéndose ajustes de las alineaciones para ajustarse al estado actual de la edificación y de los instrumentos de ejecución finalizados.

3.3.1.4. SOBRE LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS.

El ámbito de la presente Modificación no incluye total o parcialmente suelo incluidos en conjuntos históricos.

3.3.2. MODIFICACIÓN MENOR

En el artículo 166 de la Ley del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias se establece:

Artículo 166. Límites a las potestades de modificación.

- 1. Cuando la alteración afecte a zonas verdes o espacios libres, se exigirá el mantenimiento de la misma extensión que las superficies previstas anteriormente para estas áreas y en condiciones topográficas similares.*
- 2. Cuando la alteración incremente el volumen edificable de una zona, se deberá prever en la propia modificación el incremento proporcional de los espacios libres y de las dotaciones públicas para cumplir con los estándares establecidos en la presente ley, salvo que los existentes permitan absorber todo o parte de ese incremento.*
- 3. Las administraciones públicas competentes, de oficio o a instancia de los interesados, podrán rectificar, en cualquier momento, los errores materiales, de hecho, o aritméticos existentes en sus instrumentos de planeamiento, sin necesidad de llevar a cabo un procedimiento de modificación. Tales rectificaciones deberán publicarse en el Boletín Oficial de Canarias.*

En función de lo anterior, a continuación, se justifica el cumplimiento de cada una de estas determinaciones:

3.3.2.1. ESPACIOS LIBRES

Tal como se describe en el apartado 3.1.1.9 de la alternativa 8 seleccionada, el nuevo trazado del sistema viario redelimita el Sistema General de espacio libre dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas.

En cualquier caso, la superficie de espacios libres es superior para el conjunto de los ámbitos ordenados en esta Modificación.

En el siguiente cuadro comparativo, se establece para el ámbito de ordenación los espacios libres contemplados en la ordenación pormenorizada del planeamiento vigente y de esta modificación:

ÁMBITO	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	
	PGO VIGENTE	MODIFICACIÓN MENOR
	m ² s	m ² s
La Majada / La Palmita	20.486	20.606 ¹
Pico Bermejo	0	261
TOTAL	20.486	21.567

700 m² responde a áreas ajardinadas en el entorno del viario propuesto

3.3.2.2. INCREMENTO DE VOLUMEN EDIFICABLE

Tal como se describe en el apartado 3.3.1.3. la presente Modificación Menor no modifica parámetros de edificabilidad o densidad, solo produciéndose ajustes de las alineaciones para ajustarse al estado actual de la edificación y de los instrumentos de ejecución finalizados sin aumentar el volumen edificable.

3.3.2.3. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN

A continuación, se analizan las alteraciones de la ordenación para cada suelo afectado por la presente modificación:

ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA

ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL

A. Con carácter general

- No se altera la clasificación y categoría del suelo.
- No se altera la delimitación de las áreas, sectores y ámbitos del plan general vigente.
- La delimitación de suelo urbano consolidado y no consolidado no se altera en este documento de borrador, pudiendo ser reajustado en fases posteriores al establecerse la ordenación pormenorizada definitiva, en base a los informes y alegaciones recibidas.

La determinación de la reserva de los terrenos y construcciones destinados a sistemas generales y otros elementos estructurantes que aseguran la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo. Se modifican de la siguiente forma:

- No se establece ningún sistema general de infraestructuras o equipamientos de carácter supramunicipal.
- Respecto a los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes en suelo urbano y urbanizables se redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente y se modifica la categoría y condiciones de uso de este pasando a ser un sistema general de Parque deportivo (SGELPD) según establece el artículo 90 de la normativa urbanística vigente.

- Respecto a los sistemas generales de otras infraestructuras de ámbito municipal se establece un nuevo Sistema General Viario (SGRV-T1), que incluye nuevos viarios dentro de suelo urbanizable, suelo rústico de protección agraria y cruzando mediante puente suelo rústico de protección hidrológica. También incluye viarios existentes en suelo urbano (Calle La Destiladera, Calle Siracusa, Camino La Costa y Camino Palenzuela), girando a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina para conectar con la vía insular TF-16.
- No se alteran las normas urbanísticas de carácter general que regulan las diferentes clases y categorías de suelo, así como las definiciones de los parámetros de la edificación y de usos que sean necesarios para concretar las determinaciones a que se refiere este artículo.
- No se definen nuevos ámbitos, elementos o espacios que requieran una especial protección por su singular valor arquitectónico, histórico, cultural o paisajístico.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- No se modifica la clasificación y categoría de suelo.
- Se mantiene los usos genéricos característicos de las diferentes áreas de suelo urbano y sectores de suelo urbanizable del planeamiento vigente.
- No se alteran los coeficientes de edificabilidad máximo de los diferentes sectores de suelo urbanizable, ni los criterios relativos a las tipologías básicas de la edificación admitidas y establecidos por el planeamiento vigente.
- Se mantiene el mismo nivel de ordenación mínima para el desarrollo por plan parcial establecido por el planeamiento vigente, modificando las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes.

C. En el suelo rústico:

- No se modifican las categorías de suelo ni las determinaciones de los usos genéricos atribuibles a cada categoría.
- No se delimitan ni modifican asentamientos rurales y agrícolas.
- En lo relativo a la determinación de las infraestructuras públicas de necesaria implantación en el suelo rústico se establece un nuevo Sistema General Viario (SGRV-T1), que incluye nuevos viarios en suelo rústico de protección agraria y cruzando mediante puente suelo rústico de protección hidrológica.
- Será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA

A. Con carácter general

- No se modifica la regulación de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias, pero si se modifican las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.358 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- No se modifican los equipamientos públicos y privados del planeamiento vigente.
- Respecto a las medidas protectoras de los sistemas generales de infraestructuras y equipamientos de dominio público, de acuerdo con las previsiones de la legislación sectorial

aplicable se deberán incluir en fases posteriores los condicionantes técnicos generales a tener en cuenta en la redacción de proyectos en base al informe emitido por el servicio Técnico de la EPEL BALTEN y del resto de administraciones afectadas, como son los condicionantes técnicos referidos a las conexiones con los sistemas generales viarios de carácter insular.

- No se altera las normas urbanísticas pormenorizadas del plan general vigente.
- Se complementarán en fases posteriores todas aquellas determinaciones que sean precisas para posibilitar la ejecución del planeamiento.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- Se modifican las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.358 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- En esta fase de borrador no se altera la delimitación de ámbitos, continuos o discontinuos, en el suelo urbano no consolidado.
- No se modifican las determinaciones acerca del aprovechamiento urbanístico establecidos por el planeamiento vigente.
- No se incluyen nuevos suelos en suelo urbano no consolidado o en suelo urbanizable.
- No se alternan las determinaciones del carácter público o privado del sistema de ejecución de los diferentes ámbitos, sectores o unidades de actuación.
- No se modifica la delimitación de los ámbitos, continuos o discontinuos, de suelo urbano sujetos a actuaciones sobre el medio urbano.
- Las previsiones de programación y de gestión de la ejecución urbanística se incluirán en el documento de aprobación inicial.

ÁMBITO PICO BERMEJO

ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL

A. Con carácter general

- Se altera la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado en 1.424 m² de suelo.
- Se altera la delimitación del área de suelo urbano consolidado del núcleo de Tejina, aumentando en 1.424 m² de suelo sin modificar los sectores y ámbitos del plan general vigente. El trazado del viario propuesto redelimita el uso global del suelo residencial y uso primario sin alterar los Sistemas Generales de viario (SGRV-24) y parque (SGPU-5) contiguos al ámbito de la modificación.
- Se altera la delimitación del suelo urbano consolidado en detrimento del suelo rústico de protección agraria 1, sin alterar la delimitación del suelo urbano no consolidado.
- La determinación de la reserva de los terrenos y construcciones destinados a sistemas generales y otros elementos estructurantes que aseguran la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo:
 1. No se establece ningún sistema general de infraestructuras o equipamientos de carácter supramunicipal.
 2. No se establece ningún nuevo sistema general de espacio libre y zona verde en suelo urbano o urbanizable ni se altera ninguno establecido por el planeamiento vigente.
 3. No se establece ningún nuevo sistema general de otras infraestructuras de ámbito municipal ni se altera ninguno establecido por el planeamiento vigente.

- No se alteran las normas urbanísticas de carácter general que regulan las diferentes clases y categorías de suelo, así como las definiciones de los parámetros de la edificación y de usos que sean necesarios para concretar las determinaciones a que se refiere este artículo.
- No se definen nuevos ámbitos, elementos o espacios que requieran una especial protección por su singular valor arquitectónico, histórico, cultural o paisajístico.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- Se altera la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado en 1.424 m² de suelo.
- Se mantiene los usos genéricos característicos de las diferentes áreas de suelo urbano y sectores de suelo urbanizable del planeamiento vigente.
- No se alteran los coeficientes de edificabilidad máximo de los diferentes sectores de suelo urbanizable, ni los criterios relativos a las tipologías básicas de la edificación admitidas y establecidos por el planeamiento vigente.
- No existen determinaciones que alteren sectores cuyo desarrollo precisen d un plan parcial.

ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA

A. Con carácter general

- No se modifica la regulación de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias, pero si se modifican las alineaciones, ajustándose las alineaciones vigentes en el lindero norte de la vía a las edificaciones existentes y aumentando la sección tipo establecida por el planeamiento vigente a 11,30 metros.
- El viario propuesto modifica las alineaciones del suelo previsto por el planeamiento vigente con destinado a Edificación Abierta, uso pormenorizado Socio Cultural EA-(4)-SC, en el cruce entre Camino Pico Bermejo y Camino Nácar. Esto reduce el suelo destinado a uso Socio Cultural en 332 m² de los 1.696 m² previstos, en favor del viario propuesto.
- Respecto a las medidas protectoras de los sistemas generales de infraestructuras y equipamientos de dominio público, de acuerdo con las previsiones de la legislación sectorial aplicable se deberán incluir en fases posteriores los condicionantes técnicos generales a tener en cuenta en la redacción de proyectos en base al informe emitido por el servicio Técnico de la EPEL BALTEN y del resto de administraciones afectadas, como son los condicionantes técnicos referidos a las conexiones con los sistemas generales viarios de carácter insular.
- No se alterna las normas urbanísticas pormenorizadas del plan general vigente.
- Se complementarán en fases posteriores todas aquellas determinaciones que sean precisas para posibilitar la ejecución del planeamiento.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- Se adecua las alineaciones a las edificaciones existentes en base a la cartografía oficial actualizada y se aumenta la sección viaria de 8,00 metros a 11,30 metros.
- Se altera la delimitación del área de suelo urbano consolidado del núcleo de Tejina, aumentando en 1.424 m² de suelo sin alterar la delimitación de ámbitos, continuos o discontinuos, en el suelo urbano no consolidado.
- Se aumenta la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, existente al oeste del ámbito de la modificación, en 261 m² de superficie.
- No se modifican las determinaciones acerca del aprovechamiento urbanístico establecidos por el planeamiento vigente.

- No se incluyen nuevos suelos en suelo urbano no consolidado o en suelo urbanizable.
- No se alternan las determinaciones del carácter público o privado del sistema de ejecución de los diferentes ámbitos, sectores o unidades de actuación.
- No se modifica la delimitación de los ámbitos, continuos o discontinuos, de suelo urbano sujetos a actuaciones sobre el medio urbano.
- Las previsiones de programación y de gestión de la ejecución urbanística se incluirán en el documento de aprobación inicial.

3.4. CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

La LSENPC conforma el marco jurídico urbanístico al que debe atender, en primer lugar, la redacción de la presente modificación del planeamiento general municipal, junto con la legislación estatal conforme al “*Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*”⁴ (en adelante, RDL 7/15), en lo que sea de aplicación plena.

En la conformación de dicho marco también se ha de considerar el desarrollo reglamentario de la LSENPC, como el ya citado RPC y en lo que sea de aplicación el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias⁵ (en adelante RGEPC).

Además, evidentemente, también participan de ese marco legal de aplicación las regulaciones sectoriales de carácter estatal y autonómico que resulten de aplicación para cada aspecto o materia de la ordenación que forman parte del contenido del planeamiento objeto de modificación.

3.4.1. CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD

Se considera que el momento idóneo para verificar el adecuado cumplimiento de la legislación de aplicación en materia de accesibilidad debe ser la tramitación del Proyecto de Urbanización, por lo que las determinaciones establecidas en los planos relativos a planta y rasantes tienen carácter indicativo.

No obstante, lo anterior, dado que la presente modificación tiene un mayor nivel de detalle que el propio de un Plan General, es posible analizar las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados que los correspondientes proyectos de urbanización deberán de considerar en su redacción y ejecución:

Ancho de los itinerarios peatonales

Las secciones tipo del viario propuesto en la alternativa seleccionada en el ámbito de El Pico es de 14,30 m de ancho total y de 14 metros en el ámbito de La Majada, el ancho de la acera se ha establecido en ambos casos en 2.00 metros de ancho, por lo que las condiciones del ancho de los itinerarios peatonales de la ordenación propuesta son plenamente compatibles tanto en lo dispuesto en la legislación estatal como en la legislación autonómica, toda vez que:

- El ancho de la banda peatonal será igual o superior a 1,80 metros
- La franja en la que están situados los elementos verticales de iluminación y señalización y, en su caso, mobiliario urbano, jardinería y arbolado, es superior a 0,50 m.

Pendiente longitudinal máxima del itinerario peatonal accesible

De los viarios propuestos, cabe significar que en los ámbitos donde se ubica la presente modificación la urbanización ya ha sido desarrollada mayoritariamente y los nuevos viarios propuesto de conexión en la zona de La Majada no superan el 3% de pendiente.

En el resto del ámbito, la pendiente longitudinal del tramo viario ya previsto en el vigente Plan General de Ordenación y ejecutado mayoritariamente ya viene condicionado por el estado actual.

3.4.2. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

Tal como se establece en el artículo 5.1 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (en adelante, RD 1367/2007): “A los efectos del

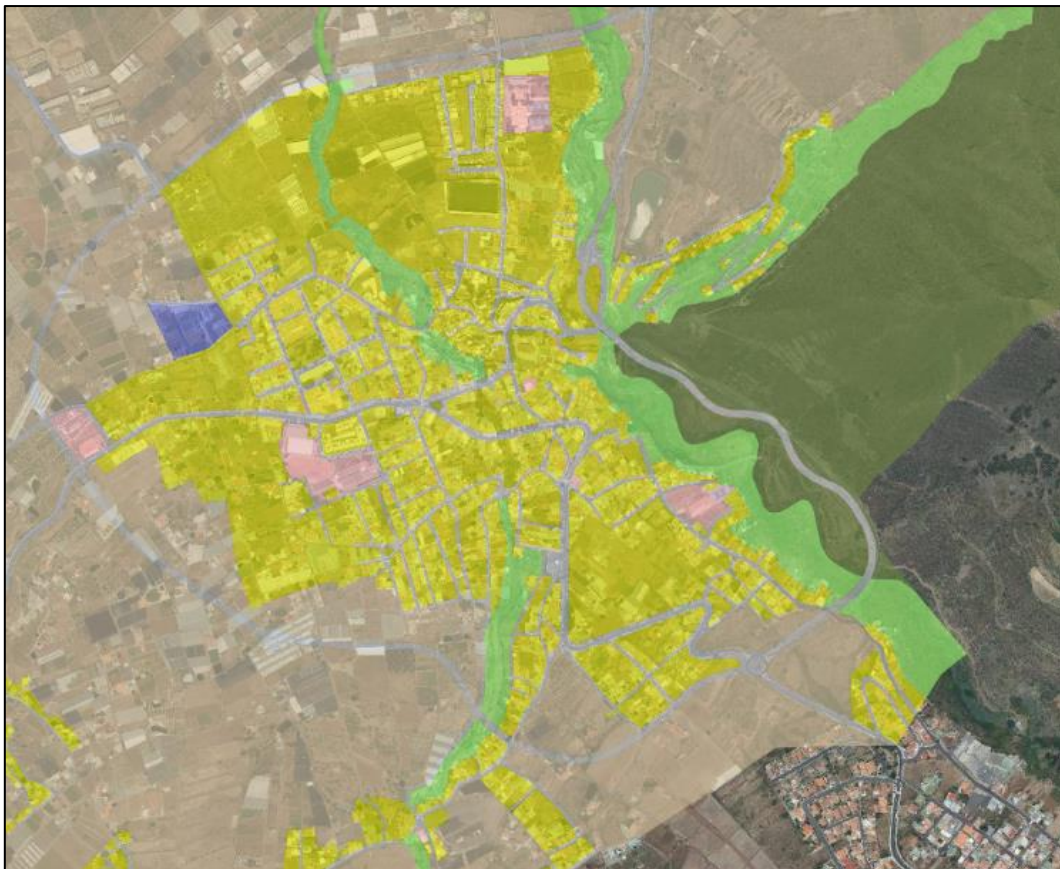
⁴ BOE n.º 261 de 31.10.15

⁵ Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias (BOC n.º 5 de 9.1.19).

desarrollo del artículo 7.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en la planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico, tanto a nivel general como de desarrollo, se incluirá la zonificación acústica del territorio en áreas acústicas de acuerdo con las previstas en la citada ley”.

Con fecha 26 de noviembre de 2018 se publica acuerdo de aprobación definitiva del Mapa Estratégico de Ruido del municipio de San Cristóbal de La Laguna (BOC nº 155).

El Mapa de Ruido vigente en el municipio de San Cristóbal establece para el núcleo de Tejina como sector del territorio el uso predominante del suelo el residencial (área acústica A) y viario (Área acústica F) en mayor medida. Existiendo ámbitos concretos como los barrancos, sectores del territorio a conservar (área acústica I), zonas industriales (Área acústica B) y usos comunitarios (Área acústica E).



ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

Fuente: Mapa Estratégico de Ruido Municipal – GRAFCAN

Siendo uno de los objetivos principales del Mapa Estratégico de Ruido del municipio de San Cristóbal de La Laguna obtener la población afectada por el ruido ambiental por encima de unos umbrales establecidos por la legislación vigente, donde en la memoria del referido documento se enuncia para el núcleo de Tejina lo siguiente:

“En el núcleo de Tejina, donde hay predominancia de edificios residenciales de baja densidad, con algunos de alta, vuelve a ser el viario la única fuente de ruido. La TF-13, en su ramal que discurre por el interior del núcleo, así como la TF-16 son las principales vías por las que discurre el tráfico que genera el ruido. En menor medida, la TF-161. En cuanto a los edificios sensibles, están afectados el IES Antonio González y el Centro de Salud de Tejina”.



NIVELES SONOROS DE EXPOSICIÓN AL RUIDO

Fuente: Mapa Estratégico de Ruido Municipal – GRAFCAN

La ordenación establecida en la presente Modificación Menor altera la Zonificación Acústica al introducirse nuevos trazados viarios o aumentando la sección de viarios existentes. Y todo ello considerando que incluye aspectos positivos al reducir las emisiones de ruido asociada a la mejora en la movilidad que supone la propuesta de nuevo viario, donde el incremento de la sección viaria y la especialización del resto permite introducir arbolado, medidas de calmado del tráfico, sentidos de circulación únicos... mejorando las condiciones ambientales del entorno urbano.

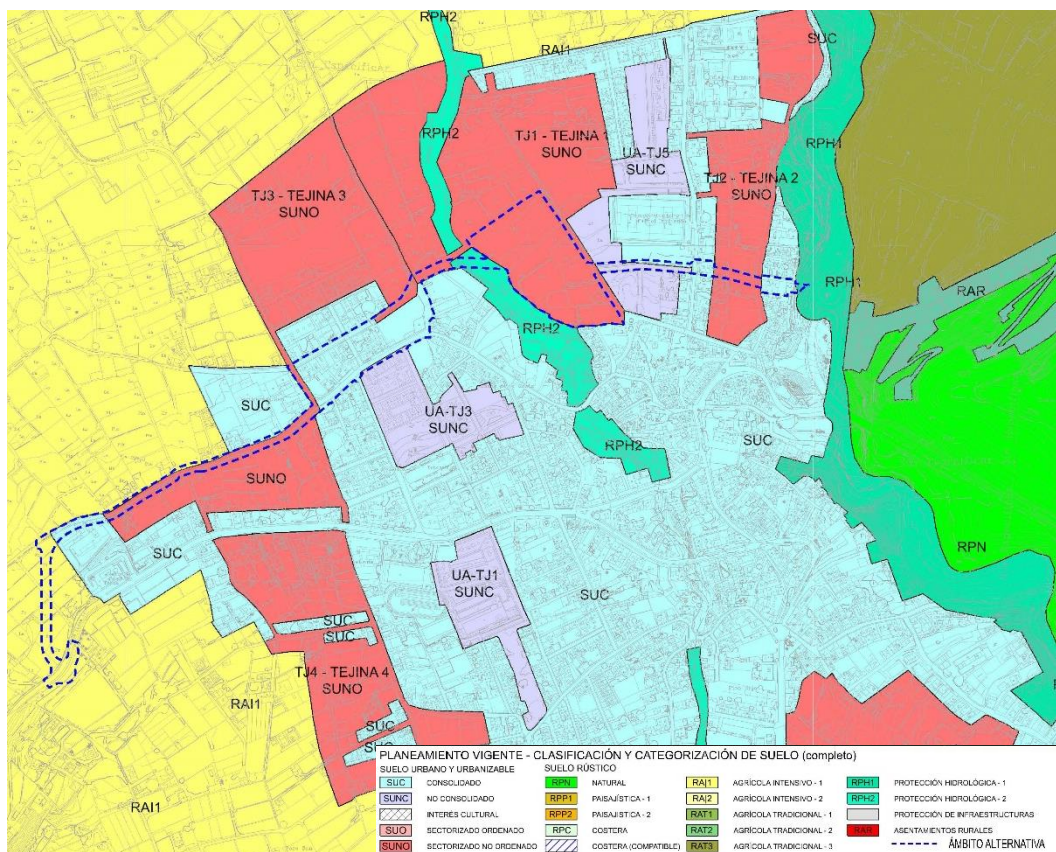
3.5. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

3.5.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA

Se describe a continuación la Alternativa 8 elegida con base al alcance y contenido establecido.

3.5.1.1. Clasificación y categoría de suelo

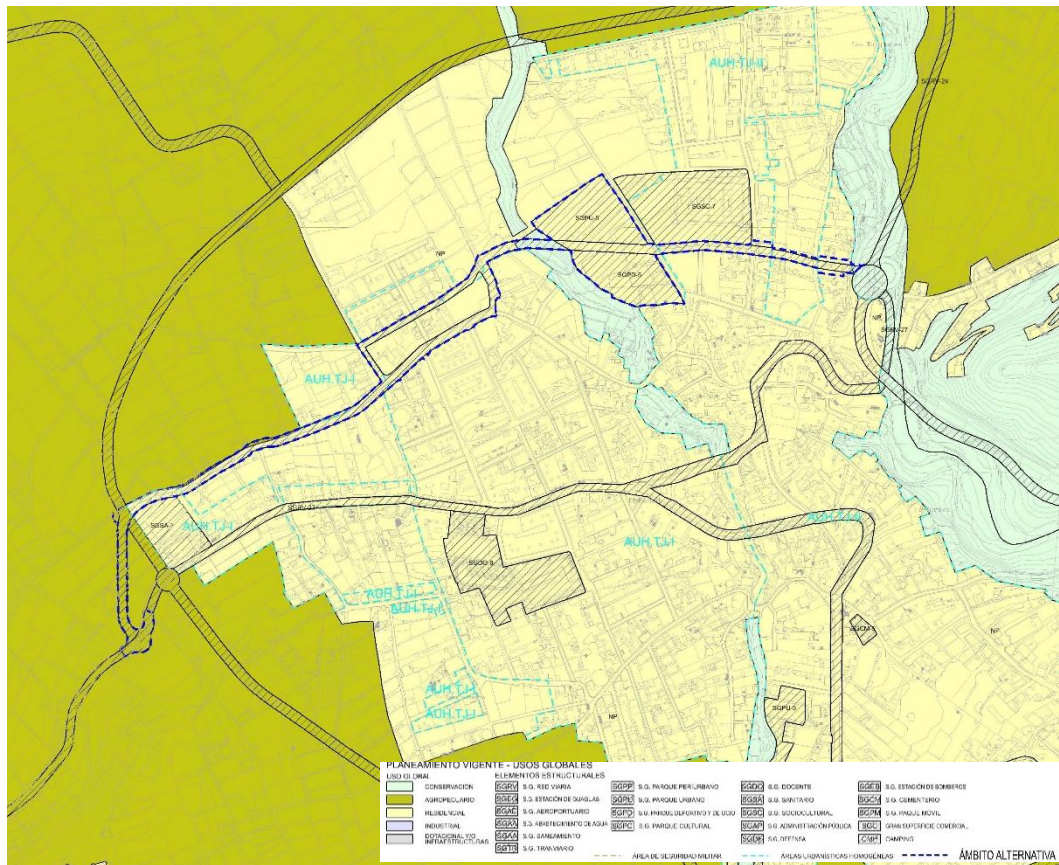
Se mantiene la clasificación y categoría de suelo vigente en todo el ámbito de la Modificación.



Plano clasificación y categoría de suelo

Se establece un nuevo Sistema General Viario (SGRV-T1) cuyo trazado redelimita el Sistema General de espacio libre dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin reducir su superficie, pero dividiendo el espacio libre en dos áreas diferenciadas. Se establece a su vez la calificación de Parque Deportivo para este sistema general de espacio libre.

También se establece como Sistema General los nuevos viarios propuestos y los viarios de suelo urbano consolidado existentes (Calle La Destiladera, Camino La Costa y Camino Palenzuela), girando a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina para conectar con la vía insular TF-16.

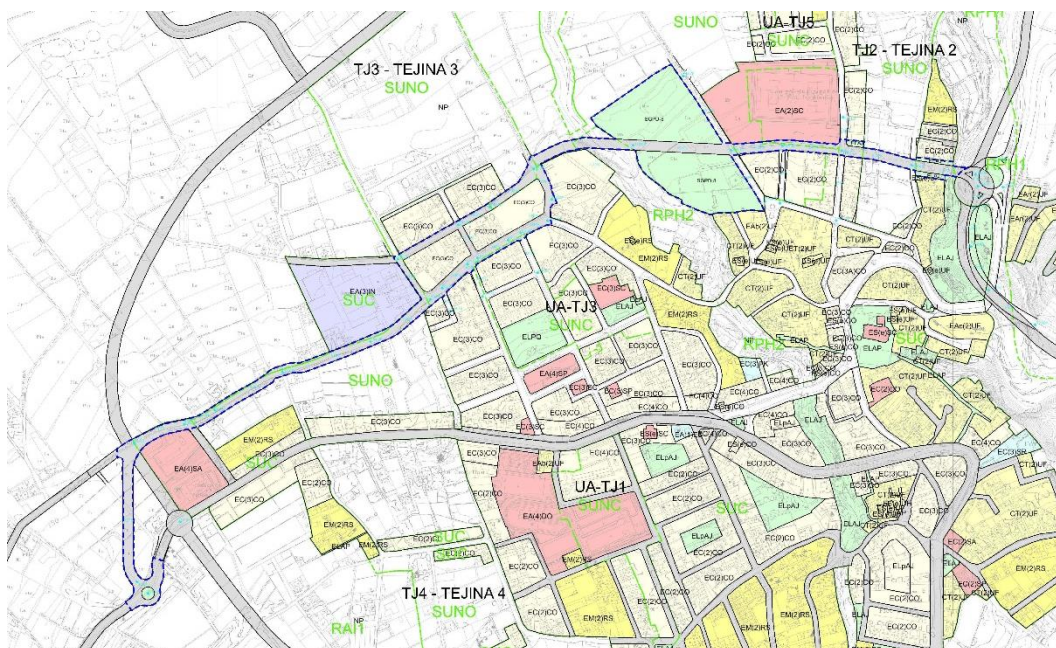


Plano usos globales y elementos estructurantes

3.5.1.3. Ordenación pormenorizada

Se modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- El viario propuesto modifica las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.358 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- Se modifican las alineaciones del sistema general de espacio libre (SGPU-5), redelimitando su ámbito dentro del suelo urbanizable Tejina 1 sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente, modificando su calificación a Parque Deportivo (SGPD-8).



Plano de Ordenación Pormenorizada

3.5.1.3. Condiciones particulares

Se modificarán las fichas de ordenación de los sectores de suelo urbanizable no ordenado en base a la nueva propuesta de viario:

- Se incluye como sistema general incluido el nuevo sistema viario propuesto (SGRV-Tj1).
- Se modifica la calificación del Sistema General de Espacio Libre a Parque Deportivo (SGPD-8)
- En cuanto a las condiciones específicas será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

Tal como se expone en informe emitido por el Servicio Técnico de la EPEL BALLEN:

"Vista la solicitud realizada por el Servicio de Planeamiento y Planificación, del O.A. de Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de La Laguna, en relación a la solicitud de información actualizada sobre el trazado de la red de riego agrícola, ubicación y nivel de servicio que soporta. Así como toda la información que deba ser tenida en consideración, se informa que el Servicio Técnico de la EPEL BALLEN ha realizado un estudio de las infraestructuras solicitadas de las que es titular, en las zonas de la Majada (Camino de la Majada y alrededores) y El Pico (Camino Pico Bermejo).

Dado que, por las zonas solicitadas, Majada y El Pico, no nos permite detectar con detalle la magnitud de cada una de las afecciones, se plantea el siguiente condicionado general para tener en cuenta en la redacción de la modificación menor del Plan General de Ordenación.

Se considera de máxima importancia que en el momento en que la empresa adjudicataria de la redacción de los posteriores proyectos comience sus trabajos, se ponga en contacto con BALTEN, entidad gestora de las redes de riego afectadas, para poder concretar con detalle cada una de las restituciones a realizar, de cara a poder planificar las mismas con el máximo grado de detalle y eficiencia.

Los CONDICIONANTES TÉCNICOS GENERALES a tener en cuenta en la redacción del proyecto son:

- 1. El proyecto deberá hacer mención a que, antes de proceder a restituir cualquier elemento perteneciente a la infraestructura hidráulica afectada, la empresa adjudicataria deberá ponerse en contacto con BALTEN para poder coordinar los trabajos, ya que llevarán aparejados cortes intermitentes en el suministro de agua a los clientes conectados a la misma.*
- 2. En todos los tramos afectados en los que haya que restituir la tubería aérea de acero galvanizado existente, y enterrarla en zanja como consecuencia de ampliaciones de calzada, se hará en fundición dúctil, del mismo diámetro como mínimo que el actual, siempre confirmando materiales y diámetros previamente con el gestor de la red afectada.*
- 3. En el caso de que las infraestructuras afectadas sean casetas, éstas deberán ser rehabilitadas manteniendo siempre, como mínimo, la misma superficie que ocupan actualmente, debiendo así mismo respetar materiales y condiciones de ventilación de las mismas.*
- 4. En el caso de arquetas, deberán ejecutarse con las dimensiones suficientes de tal modo que permitan a un operario trabajar en su interior.*
- 5. Deberá tenerse en cuenta en todo momento la disponibilidad de los terrenos por los que discurran las nuevas conducciones, los accesos a las explotaciones y en su caso la servidumbre.*
- 6. El proyecto de ejecución deberá contemplar la obligatoriedad de levantar topográficamente todo aquello que haya sido restituido y/o modificado, y de inventariarlo.*
- 7. Será necesaria la ejecución de un bypass provisional que permita mantener la prestación del Servicio Público de Riego en aquellas actuaciones de restitución que tengan una duración prevista superior a 48 horas.*
- 8. Dicho proyecto además deberá incluir que cualquier elemento que se reponga, sean conducciones, piezas especiales, valvulería, arquetas, casetas de hidrantes, etc., deberán contar con la aprobación previa de BALTEN, sin la cual no podrá procederse a su ejecución.*

El resto de las condiciones particulares serán aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO, de las Ordenanzas vigentes y de las condiciones específicas ya contempladas en la ficha del suelo urbanizable vigente.

A continuación, se incluyen las fichas de parámetros específicos de los sectores afectado:

IDENTIFICACIÓN

DENOMINACIÓN:

TEJINA 1

PLANO/S:

(OM.3.)

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR:

100.941 m²

NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

DENSIDAD DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

EDIFICABILIDAD MEDIA DEL SECTOR:

0,80 m²c/m²s

TIPOS EDIFICABLES PERMITIDOS

EC (2) CO-EC (3) CO

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOSANEXO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO: (m² DE SUELO)A efectos de cálculo de Nº de viviendas = 100.941 x 0,8 / 100 m² = 808 vdas.

ESPACIOS LIBRES:

16.968 m²

GUARDERÍA:

1.616 m²

E.G.B.:

8.080 m²

B.U.P.:

- m²

PARQUE DEPORT.:

4.848 m²

EQUIP. COMERCIAL:

898 m² (1.616 m² - EC (2) UT.)

EQUIP. SOCIAL:

1.796 m² (3.232 m² - EC (2) SC.)SEGÚN ARTÍCULO 36 DE LA L.O.T.C.

ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS:

16.151 m²

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS:

16.151 m²**SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS**

DENOMINACIÓN:

SG-PD-8

SGSC-7

SGRV-Tj1

SUPERFICIE:

20.486 m²1.794 m²**1.864 m²****GESTIÓN**

PLAZOS:

Según Normas Urbanísticas del Plan General

SISTEMA DE ACTUACIÓN:

Privado

CRITERIO DE ORDENACIÓN Y CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

- Se deberán tener en cuenta las directrices y criterios generales especificados en la memoria de contenido medioambiental.
- La ordenación se adaptará a las características formales del territorio donde se va a desarrollar el Plan parcial, minimizando las afecciones a las mismas, con las medidas correctoras apropiadas en cada caso.
- Conexión con la estructura morfológica del entorno, dando continuidad a las tramas urbanas existentes.
- Ubicación de las zonas de equipamiento y espacios libres en zonas donde se facilite su uso, no sólo para el ámbito de actuación, sino para el conjunto del territorio, junto a las vías territoriales o próximos a zonas colindantes consolidadas.
- El Plan Parcial deberá resolver la conexión de los dos ámbitos del sector a ambos lados del barranco.
- Los bordes del barranco deberán ser tratados con vías peatonales y zonas verdes.
- El 20% del aprovechamiento urbanístico se destinará para la promoción y construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, con independencia del 10% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria al Ayuntamiento. El Plan Parcial determinará la localización de las parcelas destinadas a tal fin.
- **Será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.**

IDENTIFICACIÓN

DENOMINACIÓN:

TEJINA 2

PLANO/S:

(OM.3.)

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR:

39.688 m²

NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

DENSIDAD DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

EDIFICABILIDAD MEDIA DEL SECTOR:

0,80 m²c/m²s

TIPOS EDIFICABLES PERMITIDOS

EC(2)CO

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOSANEXO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO: (m² DE SUELO)A efectos de cálculo de Nº de viviendas = $39.688 \times 0,8 / 100 \text{ m}^2 = 318 \text{ vdas.}$

ESPACIOS LIBRES:

5.724 m²

GUARDERÍA:

636 m²

E.G.B.:

3.180 m²

B.U.P.:

0 m²

PARQUE DEPORT.:

1.908 m²

EQUIP. COMERCIAL:

177 m² (1.685 m² Const.) EC (2) UT.)

EQUIP. SOCIAL:

530 m² (1.685 m² Const.) EC (2) SC.)SEGÚN ARTÍCULO 36 DE LA L.O.T.C.

ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS:

6.350 m²

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS:

6.350 m²**SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS**

DENOMINACIÓN:

SGRV-Tj1

SUPERFICIE:

1.034 m²**GESTIÓN**

PLAZOS:

Según Normas Urbanísticas del Plan General

SISTEMA DE ACTUACIÓN:

Privado

CRITERIO DE ORDENACIÓN Y CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

- Se deberán tener en cuenta las directrices y criterios generales especificados en la memoria de contenido medioambiental.
- La ordenación se adaptará a las características formales del territorio donde se va a desarrollar el Plan parcial, minimizando las afecciones a las mismas, con las medidas correctoras apropiadas en cada caso.
- Conexión con la estructura morfológica del entorno, dando continuidad a las tramas urbanas existentes.
- Ubicación de las zonas de equipamiento y espacios libres en zonas donde se facilite su uso, no sólo para el ámbito de actuación, sino para el conjunto del territorio, junto a las vías territoriales o próximos a zonas colindantes consolidadas.
- Se deberán respetar las vías señaladas en los planos de ordenación y gestión como vías directrices de la intervención.
- Las edificaciones existentes en el sector se integrarán en la propuesta de ordenación del Plan, de tal manera que no serán afectadas ni por la red viaria ni por los espacios libres de uso público y equipamientos.
- El Plan Parcial deberá resolver el ensanche del camino de El Cardón al propiciar la consolidación de sus márgenes.
- El 20% del aprovechamiento urbanístico se destinará para la promoción y construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, con independencia del 10% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria al ayuntamiento. El Plan Parcial determinará la localización de las parcelas destinadas a tal fin.
- **Será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.**

IDENTIFICACIÓN

DENOMINACIÓN:

TEJINA 3

PLANO/S:

(OM.3.)

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR:

84.249 m²

NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

DENSIDAD DE VIVIENDAS:

no se determina (acuerdo Cotmac)

EDIFICABILIDAD MEDIA DEL SECTOR:

0,80 m²c/m²s

TIPOS EDIFICABLES PERMITIDOS

EC(2)IN - EA(3)IN - EC(2)CO (20.000 m² Uso Residencial)**DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS**ANEXO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO: (m² DE SUELO)A efectos de cálculo de Nº de viviendas = 20.000 x 0,8 / 100 m² = 160 vdas.

ESPACIOS LIBRES:

8.425 m²

GUARDERÍA:

- m²

E.G.B.:

1.600 m²

B.U.P.:

- m²

PARQUE DEPORT.:

1.685 m²

EQUIP. COMERCIAL:

936 m² (1.685 m² Const.) EC (2) UT.)

EQUIP. SOCIAL:

936 m² (1.685 m² Const.) EC (2) SC.)SEGÚN ARTÍCULO 36 DE LA L.O.T.C.

ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS:

8.425 m²

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS:

2.570 m² (IN) + 3.200 m² (CO) = 5.770 m²**SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS**

DENOMINACIÓN:

SGRV-Tj1

SUPERFICIE:

3.649 m²**GESTIÓN**

PLAZOS:

Según Normas Urbanísticas del Plan General

SISTEMA DE ACTUACIÓN:

Privado

CRITERIO DE ORDENACIÓN Y CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

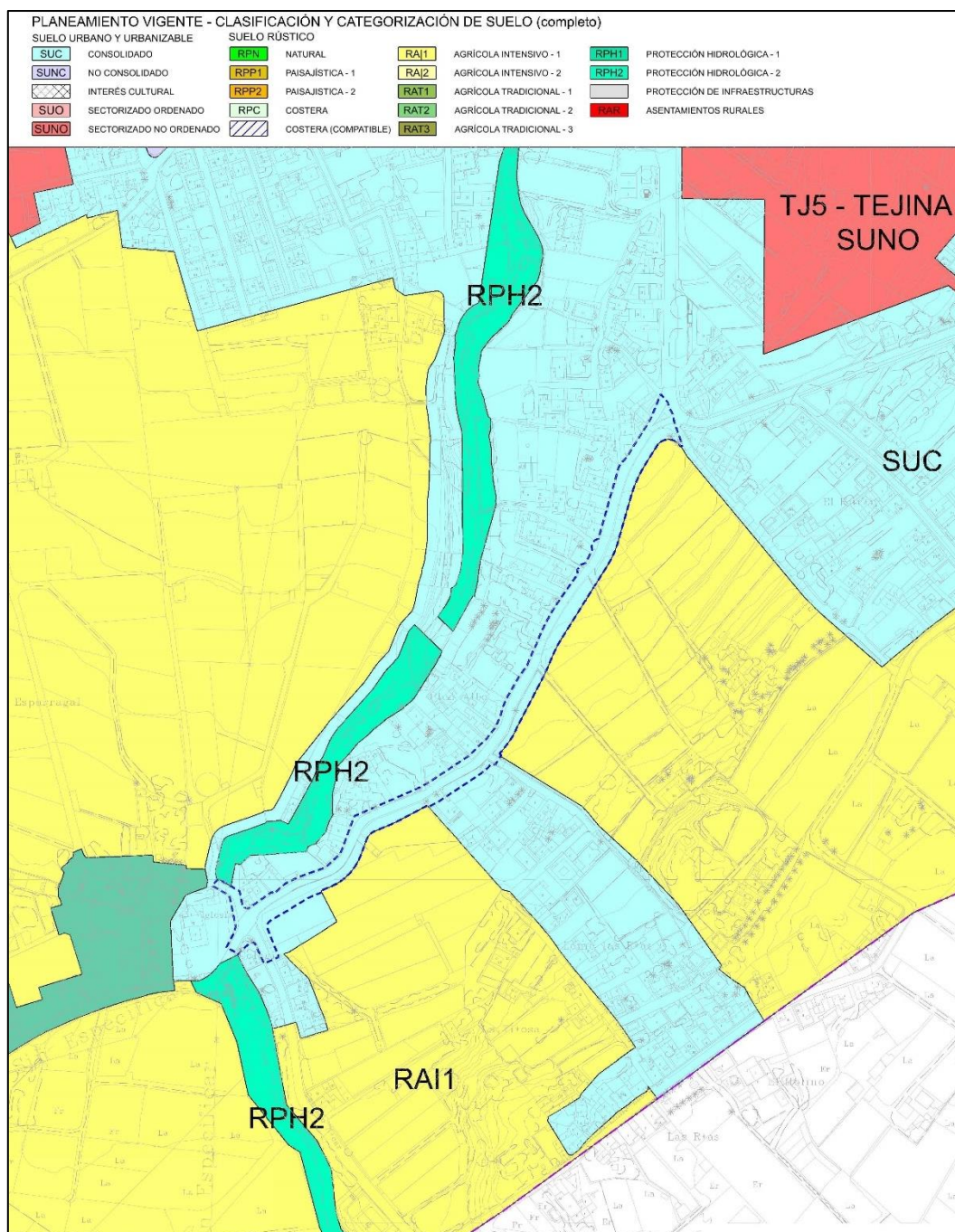
- Se deberán tener en cuenta las directrices y criterios generales especificados en la memoria de contenido medioambiental.
- La ordenación se adaptará a las características formales del territorio donde se va a desarrollar el Plan parcial, minimizando las afecciones a las mismas, con las medidas correctoras apropiadas en cada caso.
- Conexión con la estructura morfológica del entorno, dando continuidad a las tramas urbanas existentes.
- Ubicación de las zonas de equipamiento y espacios libres en zonas donde se facilite su uso, no sólo para el ámbito de actuación, sino para el conjunto del territorio, junto a las vías territoriales o próximos a zonas colindantes consolidadas.
- El Plan Parcial deberá contemplar la separación en términos de protección ambiental, del uso industrial respecto al residencial y del Centro sanitario colindante.
- Se deberán respetar las vías señaladas en los planos de ordenación y gestión como vías directrices de la intervención.
- La edificación residencial se localizará en las manzanas cerradas que lindan con el suelo urbano.
- El 20% del aprovechamiento urbanístico se destinará para la promoción y construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, con independencia del 10% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria al Ayuntamiento. El Plan Parcial determinará la localización de las parcelas destinadas a tal fin.
- **Será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.**

3.5.2. ÁMBITO PICO BERMEJO

Se describe a continuación la Alternativa 2 elegida con base al alcance y contenido establecido.

3.5.2.1. Clasificación y categoría de suelo

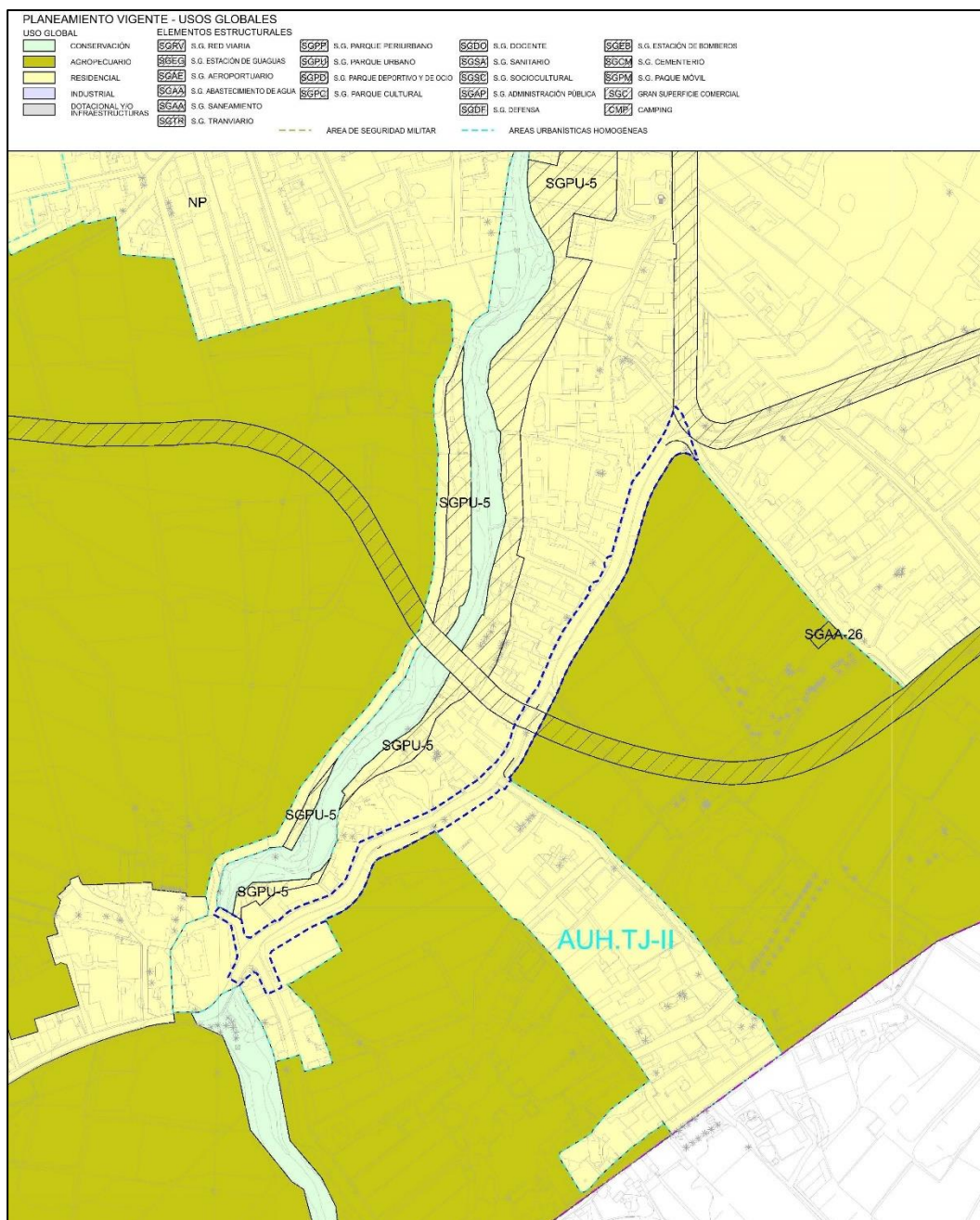
Se ajustan las alineaciones a las edificaciones existentes y se aumenta la sección transversal del viario propuesto de 8 m. del planeamiento vigente a 11,30. Esta determinación modifica la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado en 1.424 m² de suelo.



Plano clasificación y categoría de suelo

3.5.2.2. Usos globales y elementos estructurantes

El trazado del viario propuesto redelimita el uso global del suelo residencial, aumentando en 1.424 m² que se reduce del uso primario contiguo.

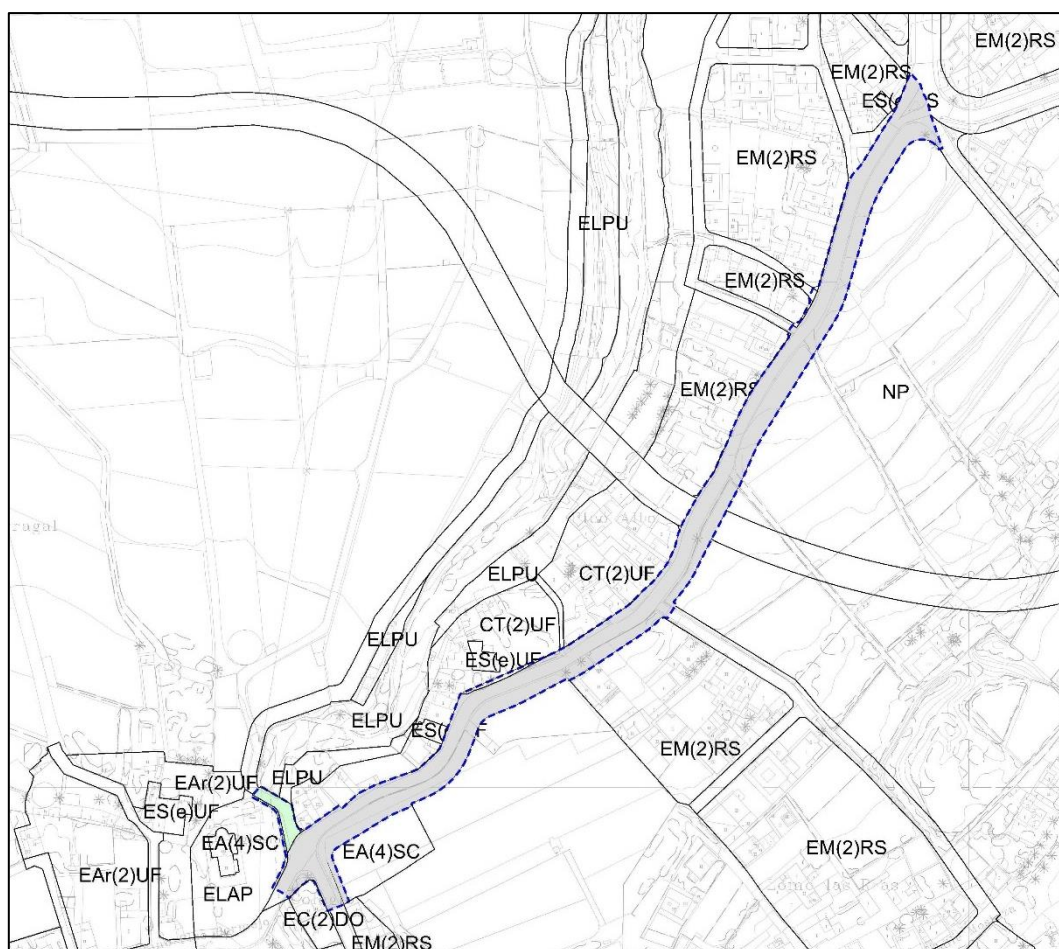


Plano de estructura general

3.5.2.3. Ordenación pormenorizada

La presente alternativa modifica los siguientes aspectos de la ordenación pormenorizada vigente:

- Se adecua las alineaciones a las edificaciones existentes en base a la cartografía oficial actualizada.
- Se aumenta la sección viaria de 8,00 metros a 11,30 metros.
- El viario propuesto modifica las alineaciones del suelo previsto por el planeamiento vigente con destinado a Edificación Abierta, uso pormenorizado Socio Cultural EA-(4)-SC, en el cruce entre Camino Pico Bermejo y Camino Nácar. Esto reduce el suelo destinado a uso Socio Cultural en 332 m² de los 1.696 m² previstos, en favor del viario propuesto.
- Se aumenta la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, existente al oeste del ámbito de la modificación, en 261 m² de superficie.



Plano de Ordenación Pormenorizada

3.5.2.3. Condiciones particulares

El resto de las condiciones particulares son aquellas determinaciones específicas derivadas de la aplicación de la normativa pormenorizada del PGO y de las Ordenanzas vigentes.

Tal como se expone en informe emitido por el Servicio Técnico de la EPEL BALTEN:

"Vista la solicitud realizada por el Servicio de Planeamiento y Planificación, del O.A. de Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de La Laguna, en relación a la solicitud de información actualizada sobre el trazado de la red de riego agrícola, ubicación y nivel de servicio que soporta. Así como toda la información que deba ser tomada en consideración, se informa que el Servicio Técnico de la EPEL BALTEN ha realizado un estudio de las infraestructuras solicitadas de las que es titular, en las zonas de la Majada (Camino de la Majada y alrededores) y El Pico (Camino Pico Bermejo).

Dado que, por las zonas solicitadas, Majada y El Pico, no nos permite detectar con detalle la magnitud de cada una de las afecciones, se plantea el siguiente condicionado general para tener en cuenta en la redacción de la modificación menor del Plan General de Ordenación.

Se considera de máxima importancia que en el momento en que la empresa adjudicataria de la redacción de los posteriores proyectos comience sus trabajos, se ponga en contacto con BALTEN, entidad gestora de las redes de riego afectadas, para poder concretar con detalle cada una de las restituciones a realizar, de cara a poder planificar las mismas con el máximo grado de detalle y eficiencia.

Los CONDICIONANTES TÉCNICOS GENERALES a tener en cuenta en la redacción del proyecto son:

- 1. El proyecto deberá hacer mención a que, antes de proceder a restituir cualquier elemento perteneciente a la infraestructura hidráulica afectada, la empresa adjudicataria deberá ponerse en contacto con BALTEN para poder coordinar los trabajos, ya que llevarán aparejados cortes intermitentes en el suministro de agua a los clientes conectados a la misma.*
- 2. En todos los tramos afectados en los que haya que restituir la tubería aérea de acero galvanizado existente, y enterrarla en zanja como consecuencia de ampliaciones de calzada, se hará en fundición dúctil, del mismo diámetro como mínimo que el actual, siempre confirmando materiales y diámetros previamente con el gestor de la red afectada.*
- 3. En el caso de que las infraestructuras afectadas sean casetas, éstas deberán ser rehabilitadas manteniendo siempre, como mínimo, la misma superficie que ocupan actualmente, debiendo así mismo respetar materiales y condiciones de ventilación de las mismas.*
- 4. En el caso de arquetas, deberán ejecutarse con las dimensiones suficientes de tal modo que permitan a un operario trabajar en su interior.*
- 5. Deberá tenerse en cuenta en todo momento la disponibilidad de los terrenos por los que discurran las nuevas conducciones, los accesos a las explotaciones y en su caso la servidumbre.*
- 6. El proyecto de ejecución deberá contemplar la obligatoriedad de levantar topográficamente todo aquello que haya sido restituído y/o modificado, y de inventariarlo.*
- 7. Será necesaria la ejecución de un bypass provisional que permita mantener la prestación del Servicio Público de Riego en aquellas actuaciones de restitución que tengan una duración prevista superior a 48 horas.*
- 8. Dicho proyecto además deberá incluir que cualquier elemento que se reponga, sean conducciones, piezas especiales, valvulería, arquetas, casetas de hidrantes, etc., deberán contar con la aprobación previa de BALTEN, sin la cual no podrá procederse a su ejecución.*

3.6. RESUMEN EJECUTIVO Y NO TÉCNICO DE LOS ÁMBITOS EN QUE LA ORDENACIÓN PREVISTA ALTERA LA VIGENTE

Según se establece en el Artículo 25, apartado a, sobre la *publicidad y eficacia en la gestión pública urbanística* del RDL 7/15, en los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de las alteraciones producidas en el ámbito de la modificación respecto a la ordenación vigente.

A continuación, se analizan las alteraciones de la ordenación para cada suelo afectado por la presente modificación:

3.6.1. ÁMBITO DE LA MAJADA / LA PALMITA

3.6.1.1. ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL

A. Con carácter general

- a) No se altera la clasificación y categoría del suelo.
- b) No se altera la delimitación de las áreas, sectores y ámbitos del plan general vigente.
- c) La delimitación de suelo urbano consolidado y no consolidado no se altera en este documento de borrador, pudiendo ser reajustado en fases posteriores al establecerse la ordenación pormenorizada definitiva, en base a los informes y alegaciones recibidas.
- d) La determinación de la reserva de los terrenos y construcciones destinados a sistemas generales y otros elementos estructurantes que aseguran la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo. Se modifican de la siguiente forma:
 1. No se establece ningún sistema general de infraestructuras o equipamientos de carácter supramunicipal.
 2. Respecto a los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes en suelo urbano y urbanizables se redelimita el Sistema General de Parque Urbano (SGPU-5) dentro del suelo urbanizable no ordenado (Tejina 1) sin disminuir la superficie de suelo calificada por el Planeamiento vigente y se modifica la categoría y condiciones de uso del mismo pasando a ser un sistema general de Parque deportivo (SGELPD) según establece el artículo 90 de la normativa urbanística vigente.
 3. Respecto a los sistemas generales de otras infraestructuras de ámbito municipal se establece un nuevo Sistema General Viario (SGRV-T1), que incluye nuevos viarios dentro de suelo urbanizable, suelo rústico de protección agraria y cruzando mediante puente suelo rústico de protección hidrológica. También incluye viarios existentes en suelo urbano (Calle La Destiladera, Calle Siracusa, Camino La Costa y Camino Palenzuela), girando a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina para conectar con la vía insular TF-16.
- e) No se alteran las normas urbanísticas de carácter general que regulan las diferentes clases y categorías de suelo, así como las definiciones de los parámetros de la edificación y de usos que sean necesarios para concretar las determinaciones a que se refiere este artículo.
- f) No se definen nuevos ámbitos, elementos o espacios que requieran una especial protección por su singular valor arquitectónico, histórico, cultural o paisajístico.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- a) No se modifica la clasificación y categoría de suelo.
- b) Se mantiene los usos genéricos característicos de las diferentes áreas de suelo urbano y sectores de suelo urbanizable del planeamiento vigente.

- c) No se alteran los coeficientes de edificabilidad máximo de los diferentes sectores de suelo urbanizable, ni los criterios relativos a las tipologías básicas de la edificación admitidas y establecidos por el planeamiento vigente.
- d) Se mantiene el mismo nivel de ordenación mínima para el desarrollo por plan parcial establecido por el planeamiento vigente, modificando las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes.

C. En el suelo rústico:

- a) No se modifican las categorías de suelo ni las determinaciones de los usos genéricos atribuibles a cada categoría.
- b) No se delimitan ni modifican asentamientos rurales y agrícolas.
- c) En lo relativo a la determinación de las infraestructuras públicas de necesaria implantación en el suelo rústico se establece un nuevo Sistema General Viario (SGRV-T1), que incluye nuevos viarios en suelo rústico de protección agraria y cruzando mediante puente suelo rústico de protección hidrológica.
- d) Será obligatorio el cumplimiento de las determinaciones ambientales del Documento Ambiental Estratégico.

3.6.1.2. ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA

A. Con carácter general

- a) No se modifica la regulación de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias, pero si se modifican las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.358 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- b) No se modifican los equipamientos públicos y privados del planeamiento vigente.
- c) Respecto a las medidas protectoras de los sistemas generales de infraestructuras y equipamientos de dominio público, de acuerdo con las previsiones de la legislación sectorial aplicable se deberán incluir en fases posteriores los condicionantes técnicos generales a tener en cuenta en la redacción de proyectos en base al informe emitido por el servicio Técnico de la EPEL BALTEN y del resto de administraciones afectadas, como son los condicionantes técnicos referidos a las conexiones con los sistemas generales viarios de carácter insular.
- d) No se altera las normas urbanísticas pormenorizadas del plan general vigente.
- e) Se complementarán en fases posteriores todas aquellas determinaciones que sean precisas para posibilitar la ejecución del planeamiento.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- a) Se modifican las alineaciones, ajustándose a las edificaciones existentes y en tres de las manzanas incluidas en suelo urbano consolidado se reduce la superficie de suelo de uso residencial en 1.358 m² de suelo, en favor de viario y áreas ajardinadas de borde.
- b) En esta fase de borrador no se altera la delimitación de ámbitos, continuos o discontinuos, en el suelo urbano no consolidado.
- c) No se modifican las determinaciones acerca del aprovechamiento urbanístico establecidos por el planeamiento vigente.
- d) No se incluyen nuevos suelos en suelo urbano no consolidado o en suelo urbanizable.
- e) No se alternan las determinaciones del carácter público o privado del sistema de ejecución de los diferentes ámbitos, sectores o unidades de actuación.

- f) No se modifica la delimitación de los ámbitos, continuos o discontinuos, de suelo urbano sujetos a actuaciones sobre el medio urbano.
- g) Las previsiones de programación y de gestión de la ejecución urbanística se incluirán en el documento de aprobación inicial.

3.6.2. ÁMBITO PICO BERMEJO

3.6.2.1. ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL

A. Con carácter general

- Se altera la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado en 1.424 m² de suelo.
- Se altera la delimitación del área de suelo urbano consolidado del núcleo de Tejina, aumentando en 1.424 m² de suelo sin modificar los sectores y ámbitos del plan general vigente. El trazado del viario propuesto redelimita el uso global del suelo residencial y uso primario sin alterar los Sistemas Generales de viario (SGRV-24) y parque (SGPU-5) contiguos al ámbito de la modificación.
- Se altera la delimitación del suelo urbano consolidado en detrimento del suelo rústico de protección agraria 1, sin alterar la delimitación del suelo urbano no consolidado.
- La determinación de la reserva de los terrenos y construcciones destinados a sistemas generales y otros elementos estructurantes que aseguran la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo. Se modifican de la siguiente forma
 1. No se establece ningún sistema general de infraestructuras o equipamientos de carácter supramunicipal.
 2. No se establece ningún nuevo sistema general de espacio libre y zona verde en suelo urbano o urbanizable ni se altera ninguno establecido por el planeamiento vigente.
 3. No se establece ningún nuevo sistema general de otras infraestructuras de ámbito municipal ni se altera ninguno establecido por el planeamiento vigente.
- No se alteran las normas urbanísticas de carácter general que regulan las diferentes clases y categorías de suelo, así como las definiciones de los parámetros de la edificación y de usos que sean necesarios para concretar las determinaciones a que se refiere este artículo.
- No se definen nuevos ámbitos, elementos o espacios que requieran una especial protección por su singular valor arquitectónico, histórico, cultural o paisajístico.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- Se altera la clasificación y categoría de suelo rústico de protección agraria 1 a suelo urbano consolidado en 1.424 m² de suelo.
- Se mantiene los usos genéricos característicos de las diferentes áreas de suelo urbano y sectores de suelo urbanizable del planeamiento vigente.
- No se alteran los coeficientes de edificabilidad máximo de los diferentes sectores de suelo urbanizable, ni los criterios relativos a las tipologías básicas de la edificación admitidas y establecidos por el planeamiento vigente.
- No existen determinaciones que alteren sectores cuyo desarrollo precisen d un plan parcial.

3.6.2.2. ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA

A. Con carácter general

- No se modifica la regulación de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias, pero si se modifican las alineaciones, ajustándose las alineaciones vigentes en el lindero norte de la vía a las edificaciones existentes y aumentando la sección tipo establecida por el planeamiento vigente a 11,30 metros.
- El viario propuesto modifica las alineaciones del suelo previsto por el planeamiento vigente con destinado a Edificación Abierta, uso pormenorizado Socio Cultural EA-(4)-SC, en el cruce entre Camino Pico Bermejo y Camino Nácar. Esto reduce el suelo destinado a uso Socio Cultural en 332 m² de los 1.696 m² previstos, en favor del viario propuesto.
- Respecto a las medidas protectoras de los sistemas generales de infraestructuras y equipamientos de dominio público, de acuerdo con las previsiones de la legislación sectorial aplicable se deberán incluir en fases posteriores los condicionantes técnicos generales a tener en cuenta en la redacción de proyectos en base al informe emitido por el servicio Técnico de la EPEL BALTEN y del resto de administraciones afectadas, como son los condicionantes técnicos referidos a las conexiones con los sistemas generales viarios de carácter insular.
- No se altera las normas urbanísticas pormenorizadas del plan general vigente.
- Se complementarán en fases posteriores todas aquellas determinaciones que sean precisas para posibilitar la ejecución del planeamiento.

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

- Se adecua las alineaciones a las edificaciones existentes en base a la cartografía oficial actualizada y se aumenta la sección viaria de 8,00 metros a 11,30 metros.
- Se altera la delimitación del área de suelo urbano consolidado del núcleo de Tejina, aumentando en 1.424 m² de suelo sin alterar la delimitación de ámbitos, continuos o discontinuos, en el suelo urbano no consolidado.
- Se aumenta la superficie de espacio libre entorno a la Plaza Antonio González Hernández, existente al oeste del ámbito de la modificación, en 261 m² de superficie.
- No se modifican las determinaciones acerca del aprovechamiento urbanístico establecidos por el planeamiento vigente.
- No se incluyen nuevos suelos en suelo urbano no consolidado o en suelo urbanizable.
- No se alternan las determinaciones del carácter público o privado del sistema de ejecución de los diferentes ámbitos, sectores o unidades de actuación.
- No se modifica la delimitación de los ámbitos, continuos o discontinuos, de suelo urbano sujetos a actuaciones sobre el medio urbano.
- Las previsiones de programación y de gestión de la ejecución urbanística se incluirán en el documento de aprobación inicial.

3.7. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN DE PLANEAMIENTO

Una vez entré en vigor la presente Modificación se dispondrá de un documento urbanístico que ampara la mejora de la conexión viaria entre los barrios de Milán y La Palmita a la vez que la mejora de movilidad del camino de Pico Bermejo.

Tal y como se ha expuesto en el epígrafe 1.3 *Justificación de la modificación*, desde el punto de vista del interés público la inclusión del nuevo sistema general viario en el ámbito de La Majada y La Palmita y el aumento de la sección del viario en el Camino de Pico Bermejo implicará una notable mejora de la conexión viaria y la movilidad en los ámbitos referidos, a la vez que permitirá:

- Un documento urbanístico adaptado a la legislación vigente.
- Una ordenación adecuada al análisis de riesgos, especialmente los referidos a avenidas y desprendimientos derivados de la dinámica de vertientes vinculadas al barranco de Las Cuevas.
- Una ordenación pormenorizada con las alineaciones, tipologías edificatorias y usos pormenorizados, adaptada a los viarios establecidos, a la edificación, al estado de ejecución de las urbanizaciones y a la nueva cartografía oficial actualizada disponible, que permitirá el desarrollo edificatorio manteniendo las características morfológicas y tipológicas de los diferentes núcleos, evitando a su vez afectar a construcciones existentes, y mejorar la movilidad de los núcleos urbanos y la accesibilidad en los mismos, determinando una estructura viaria que mejora la movilidad entre las diferentes zonas.

El documento de la modificación menor incluirá todos aquellos documentos que sufran modificación con respecto al vigente.

3.8. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

En el documento que sea objeto de aprobación inicial se analizará en su caso el posible impacto de las determinaciones de esta Modificación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, si bien de la naturaleza de la modificación se presuponen nuevos gastos de urbanización y edificación para el desarrollo de los viarios y espacios libres propuestos.

Las alteraciones propuestas generan nuevos suelos a obtener por expropiación con destino viario público, tanto en el ámbito de La Majada como de Pico Bermejo y un aumento de los costes de urbanización derivados de la presente modificación - sin perjuicio de los gastos de reurbanización del entorno inmediato que eventualmente hayan de realizarse.

Por otro lado, se disminuye la superficie de suelo productivo respecto al planeamiento vigente, al cambiar la categoría de suelo rústico de protección agraria a suelo urbano consolidado una superficie de 2.658 m².

En el documento que se apruebe inicialmente se incluirá todo ello en el informe o memoria de sostenibilidad económica y en el estudio económico financiero de la actuación.

3.8.1. Estudio Económico Financiero (EEF)

La exigencia del Estudio Económico-Financiero deriva de lo estipulado en el art. 140.1 de la Ley 4/2017, de 13 de Julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos. Su finalidad será recoger el conjunto de intervenciones propuestas, conformando en su conjunto el Programa de Actuaciones de esta Modificación del Plan General. Este se configura como el documento que recogerá las inversiones claves para la implantación y consecución de los objetivos fijados en la Modificación del PGO, dotándolas de justificación y viabilidad técnica. Asimismo, identificará para cada una de las inversiones previstas a acometer por dicho Programa siempre que resulte técnicamente factible, los siguientes parámetros:

- a) Entidad responsable de acometer la actuación (titularidad): organismo público o privado.
- b) Nivel de prioridad de la actuación en el conjunto de las previstas.
- c) Fecha estimada de comienzo de las obras.
- d) Coste estimado de la actuación.
- e) Posible fuente de financiación: europea, estatal, autonómica, municipal o privada.

Especial mención es lo señalado en el epígrafe e), dado el número actual de fuentes de financiación vigentes susceptibles de ser utilizadas para cada una de las actuaciones propuesta en función del reparto competencial vigente entre las distintas AAPP. Algunas de las fuentes de financiación existentes son:

- a) Programa de Desarrollo Regional FEDER Canarias 2014-2020 *(Reprogramado en abril 2021). Unión Europea.
- b) Fondo de Recuperación, Transformación y Resiliencia 2021-2023. Unión Europea⁶.
- c) Programa de Desarrollo Regional FEDER 2021-2027. Unión Europea.
- d) Presupuestos y Programas Sectoriales de la Administración General del Estado.
- e) Presupuestos y Programas Sectoriales del Gobierno de Canarias.
- f) Presupuestos y Programas Sectoriales del Cabildo de Tenerife.
- g) Presupuestos del Ayuntamiento del ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.
- h) Presupuestos de Organismos Autónomos autonómicos, insulares y municipales.

Gestión para la obtención del nuevo Sistema General Viario (SGRV-T1)

- Esta vía debe ser independiente del desarrollo, gestión y ejecución de los suelos urbanizables afectados (Tejina 1, Tejina 2 y Tejina 3) que atravesaría.
- Debido a lo anterior, el suelo necesario se obtendría por expropiación urbanística, en el que sería de aplicación lo dispuesto a continuación del artículo 152.1 del RGEPC.

Artículo 152 Expropiación Urbanística

1. La expropiación forzosa por razones urbanísticas procede en los siguientes supuestos de utilidad pública:

a) [...] En el supuesto que la Administración anticipe la expropiación de un bien, dotación o sistema general para el que el Planeamiento haya previsto su obtención por inclusión o adscripción a un ámbito, sector o unidad de actuación, la Administración expropiante asumirá la condición en la ejecución del citado sector del propietario expropiado participando como tal en el proceso de equidistribución y ejecución del planeamiento de conformidad con las reglas de obtención onerosa de un bien de propiedad pública establecidas en este reglamento.

Ejecución

- Como Obra Pública ordinaria.

⁶ Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Gestión para la obtención del suelo necesario para la ampliación de la sección viaria de Pico Bermejo.

- Mediante expropiación urbanística, donde la propuesta de la presente modificación genera menos afecciones, ya que se ajustan las alineaciones para evitar afecciones a las edificaciones existentes. Conforme a lo establecido en el RGEPC.

*Artículo 152 Expropiación Urbanística**1. La expropiación forzosa por razones urbanísticas procede en los siguientes supuestos de utilidad pública:*

a) Para la vinculación de los terrenos, por su calificación urbanística, al dominio público de uso o servicio públicos, siempre que deban ser adquiridos forzosamente por la administración actuante, bien por no ser objeto del deber legal de cesión obligatoria y gratuita, bien por existir, en todo caso, necesidad urgente de anticipar su adquisición. [...]

Ejecución

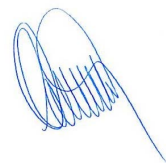
- Como Obra Pública ordinaria.

En el documento que se apruebe inicialmente se incluirá y completará todo ello en el Estudio Económico Financiero de la actuación.

3.8.2. Informe de Sostenibilidad Económica (ISE)

El art. 22.4 del Texto Refundido de la Ley estatal del Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, y art. 140.1 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos, establece en relación a la evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, que la documentación de los instrumentos de ordenación debe incluir un *informe o memoria de sostenibilidad económica*, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias, o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos. En consecuencia, para la consecución de los objetivos definidos en esta normativa se dispondrá del siguiente índice de contenido en el documento de aprobación inicial:

- Definición de las actuaciones y costes estimados que generen costes de urbanización.
- Definición y asignación de la responsabilidad financiera a utilizar para garantizar la viabilidad de las actuaciones.
- Definición de las determinaciones urbanísticas, si las hubiera, susceptibles de generar posibles indemnizaciones con asignación de las partidas económicas que las viabilicen.
- Cronograma de las actuaciones previstas que impliquen costes de inversión.
- Análisis del impacto en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y mantenimiento de las infraestructuras necesarias y la prestación de los servicios resultantes.
- Suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.



Octubre de 2024

Fdo: Coderch, Urbanismo y Arquitectura, SLP

ANEXO INFORMACIÓN

ANEXO I.1: PLANOS DE INFORMACIÓN

GENERALES

- IG-1 Ámbitos de análisis – Ortografía
- IG-2 Plan Insular de Ordenación vigente
- IG-3 Afecciones sectoriales

LA MAJADA

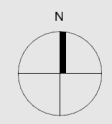
- IM-1.1 Ámbitos de análisis – Ortografía (La Majada)
- IM-1.2 Ámbitos de análisis – Ortografía (La Majada)
- IM-2.1 PGO vigente – Clasificación y categorización de suelo (La Majada)
- IM-2.2 PGO vigente – Usos del Suelo y Elementos Estructurantes (La Majada)
- IM-2.3 PGO vigente – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)
- IM-3.1 Estado actual: Usos pormenorizados (La Majada)
- IM-3.2 Estado actual: Alturas de la edificación (La Majada)
- IM-3.3 Estado actual: Urbanización (La Majada)
- IM-3.4 Estado actual: Pendientes y anchos de vías (La Majada)
- IM-4 Afecciones del planeamiento vigente con estado actual (La Majada)

EL PICO

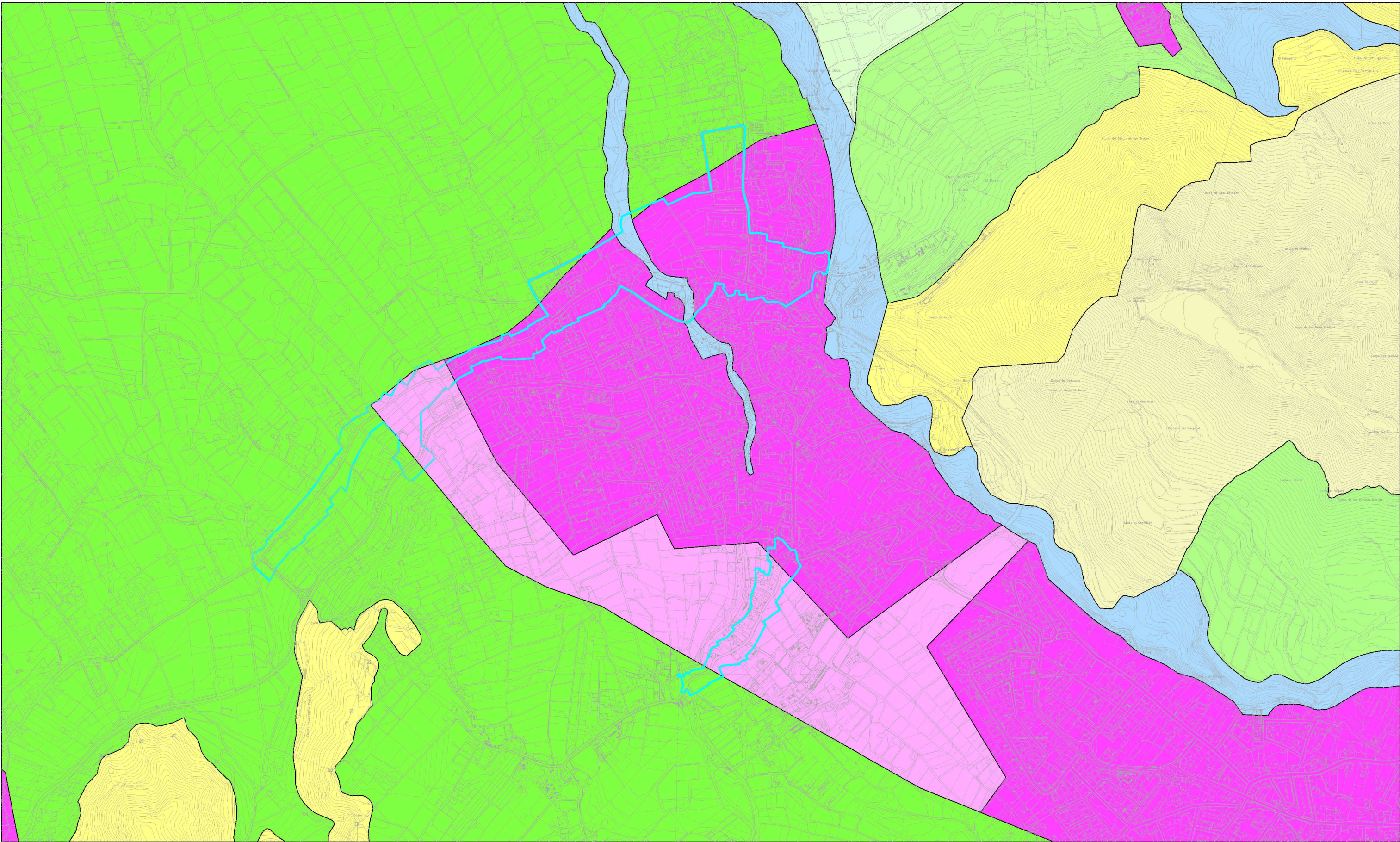
- IP-1.1 Ámbitos de análisis – Ortografía (El Pico)
- IP-1.2 Ámbitos de análisis – Ortografía (El Pico)
- IP-2.1 PGO vigente – Clasificación y categorización de suelo (El Pico)
- IP-2.2 PGO vigente – Usos del Suelo y Elementos Estructurantes (El Pico)
- IP-2.3 PGO vigente – Condiciones de uso y de la edificación (El Pico)
- IP-3.1 Estado actual: Usos pormenorizados (El Pico)
- IP-3.2 Estado actual: Alturas de la edificación (El Pico)
- IP-3.3 Estado actual: Urbanización (El Pico)
- IP-3.4 Estado actual: Pendientes y anchos de vías (El Pico)
- IP-4 Afecciones del planeamiento vigente con estado actual (El Pico)



— ÁMBITO DE ANÁLISIS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA	
Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA - EL PICO
Escala: A1: 1 / 5.000 A3: 1 / 10.000 Plano:	SITUACIÓN
Fecha: MARZO 2024	
Nº IG.1	
 CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com	



AREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

PROTECCIÓN AMBIENTAL 1

- MONTAÑAS
- BARRANCOS
- LADERAS
- MALPAISES LLANOS

PROTECCIÓN AMBIENTAL 2

- BOSQUES CONSOLIDADOS
- BOSQUES POTENCIALES

PROTECCIÓN AMBIENTAL 3

- COSTERA
- MARINAS

PROTECCIÓN ECONÓMICA

- PROTECCIÓN ECONÓMICA 1
- PROTECCIÓN ECONÓMICA 2
- PROTECCIÓN ECONÓMICA 3

- PROTECCIÓN TERRITORIAL
- ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO
- ÁREAS URBANAS
- ÁREAS DE EXPANSIÓN URBANA

ÁMBITO DE ANÁLISIS



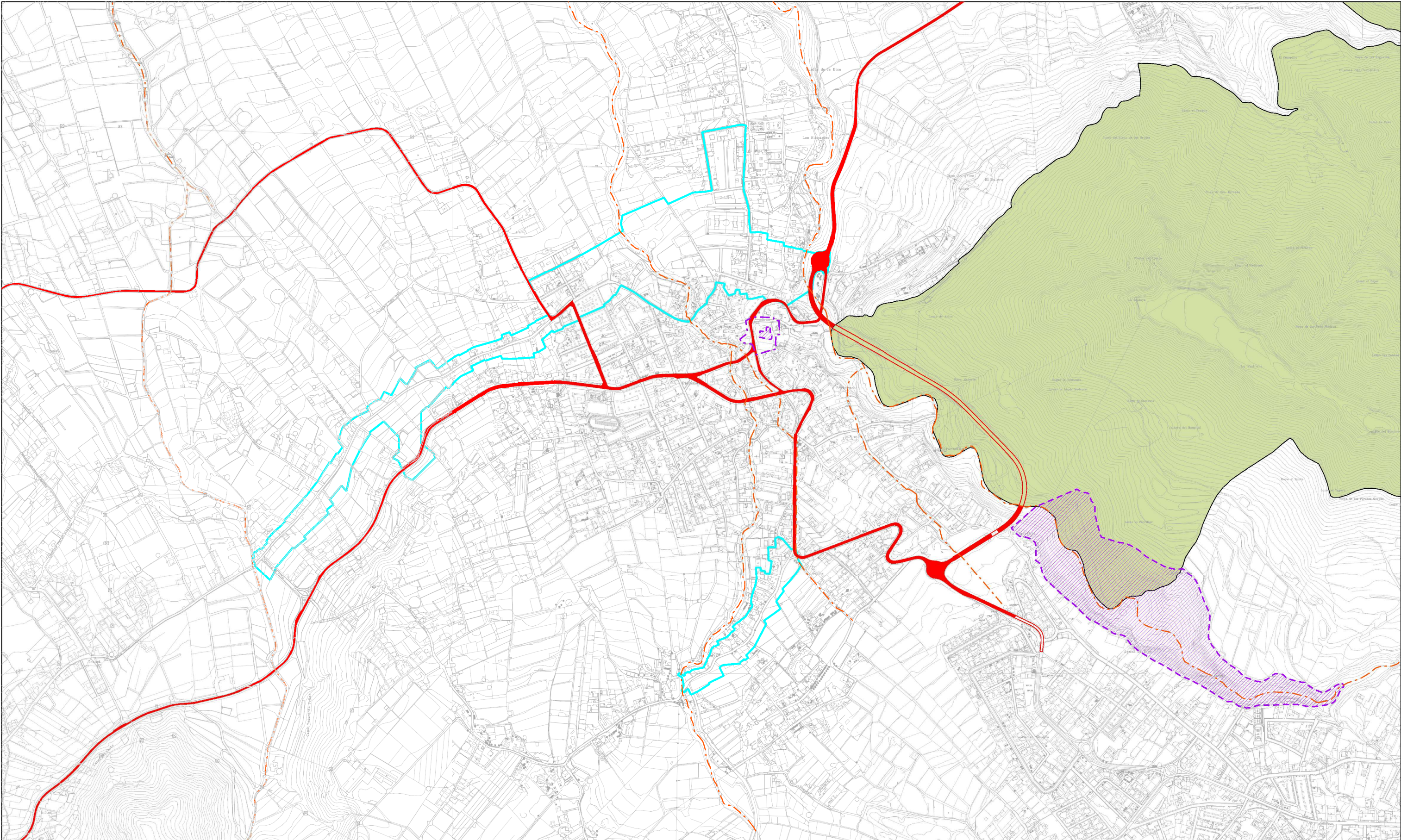
MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA - EL PICO

Escala: A1: 1 / 5.000 A3: 1 / 10.000 Plano: PLAN INSULAR VIGENTE (PIOT) N° IG-2

Fecha: MARZO 2024 ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



AFECCIONES SECTORIALES

- CARRETERA REGIONALES INSULARES
- ESPACIO NATURAL
- BIEN DE INTERÉS CULTURAL (BIC)
- LÍMITE DE PROTECCIÓN DE ENTORNO - (BIC)
- CONSEJO INSULAR DE AGUAS
- CAUCE

ÁMBITO DE ANÁLISIS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA - EL PICO

Escala: A1: 1 / 5.000 A3: 1 / 10.000 Plano:

Fecha: MARZO 2024

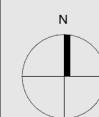
AFECCIONES SECTORIALES

Nº IG-3

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA
ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 5.000 A3: 1 / 10.000 Plano:

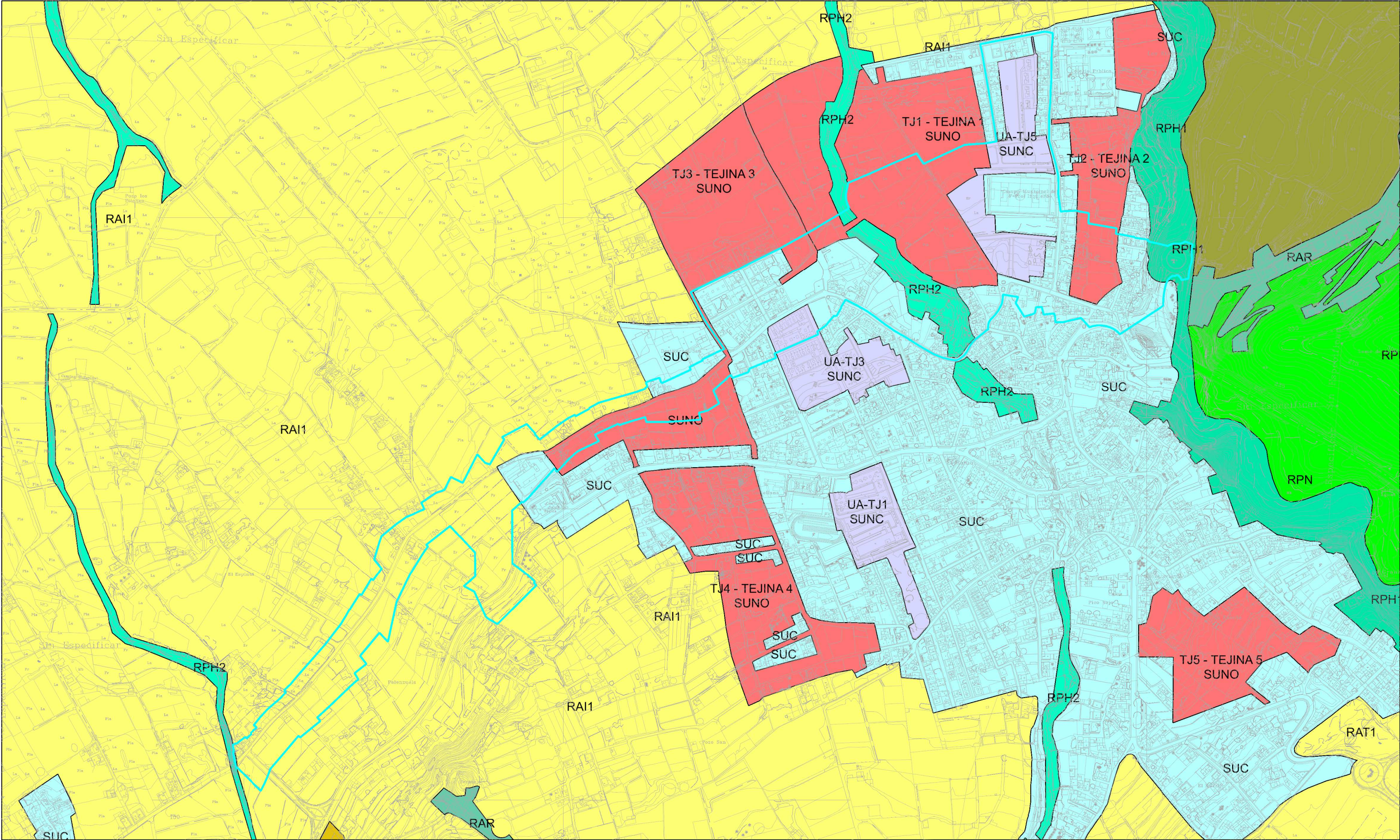
Fecha: MARZO 2024

ÁMBITO DE ANÁLISIS
SITUACIÓN

Nº
IM-1.1



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO (completo)

SUELO URBANO Y URBANIZABLE

SUC	CONSOLIDADO
SUNC	NO CONSOLIDADO
	INTERÉS CULTURAL
SUO	SECTORIZADO ORDENADO
SUNO	SECTORIZADO NO ORDENADO

SUELO RÚSTICO

RPN	NATURAL
RPP1	PAISAJÍSTICA - 1
RPP2	PAISAJÍSTICA - 2
RPC	COSTERA
	COSTERA (COMPATIBLE)

RA1	AGRÍCOLA INTENSIVO - 1
RA2	AGRÍCOLA INTENSIVO - 2
RAT1	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 1
RAT2	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 2
RAT3	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 3

RPH1	PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 1
RPH2	PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 2
	PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
RAR	ASENTAMIENTOS RURALES

ÁMBITO DE ANÁLISIS

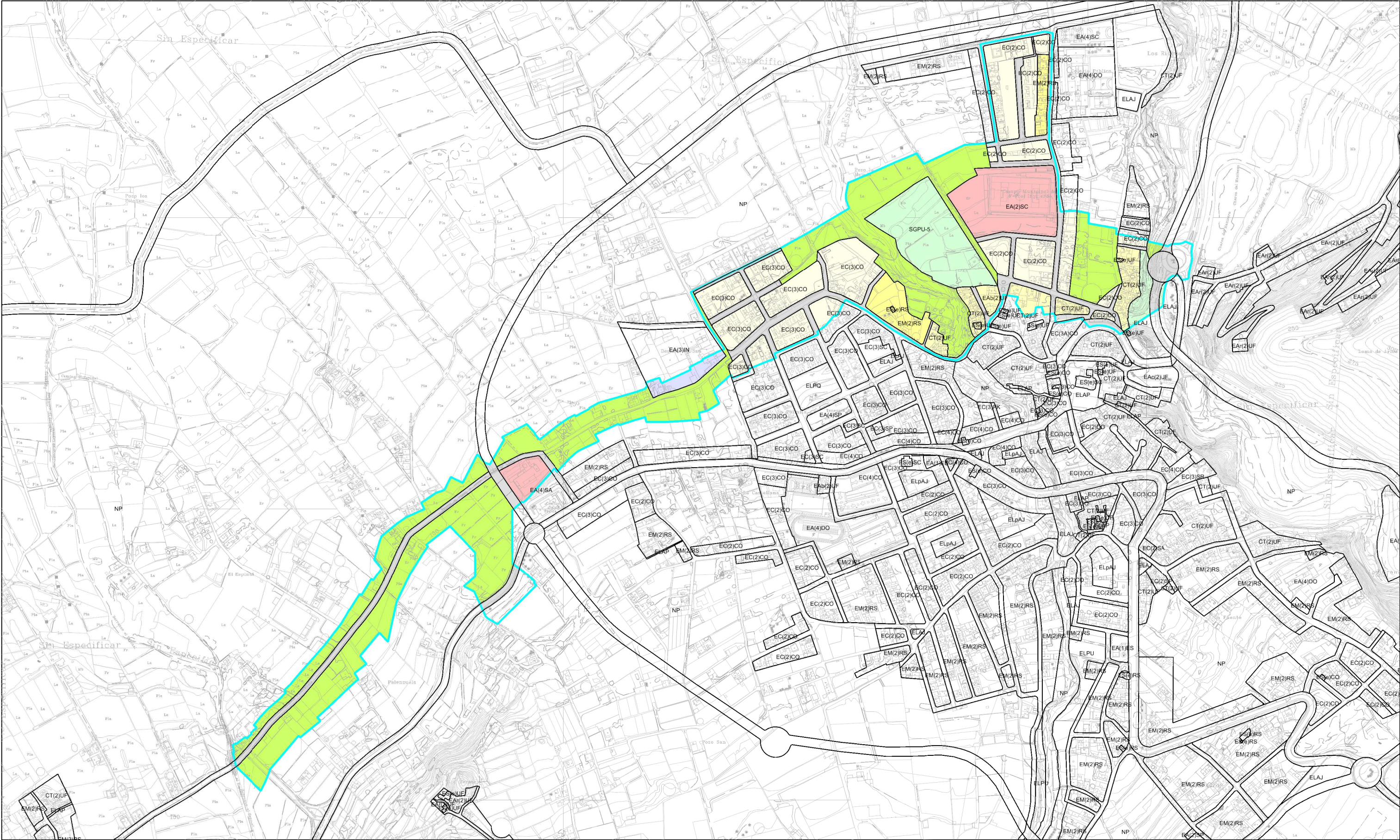
MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano: PLAN GENERAL VIGENTE CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO IM-2.1

Fecha: MARZO 2024

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT Terciario
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS
- ÁMBITO ALTERNATIVA

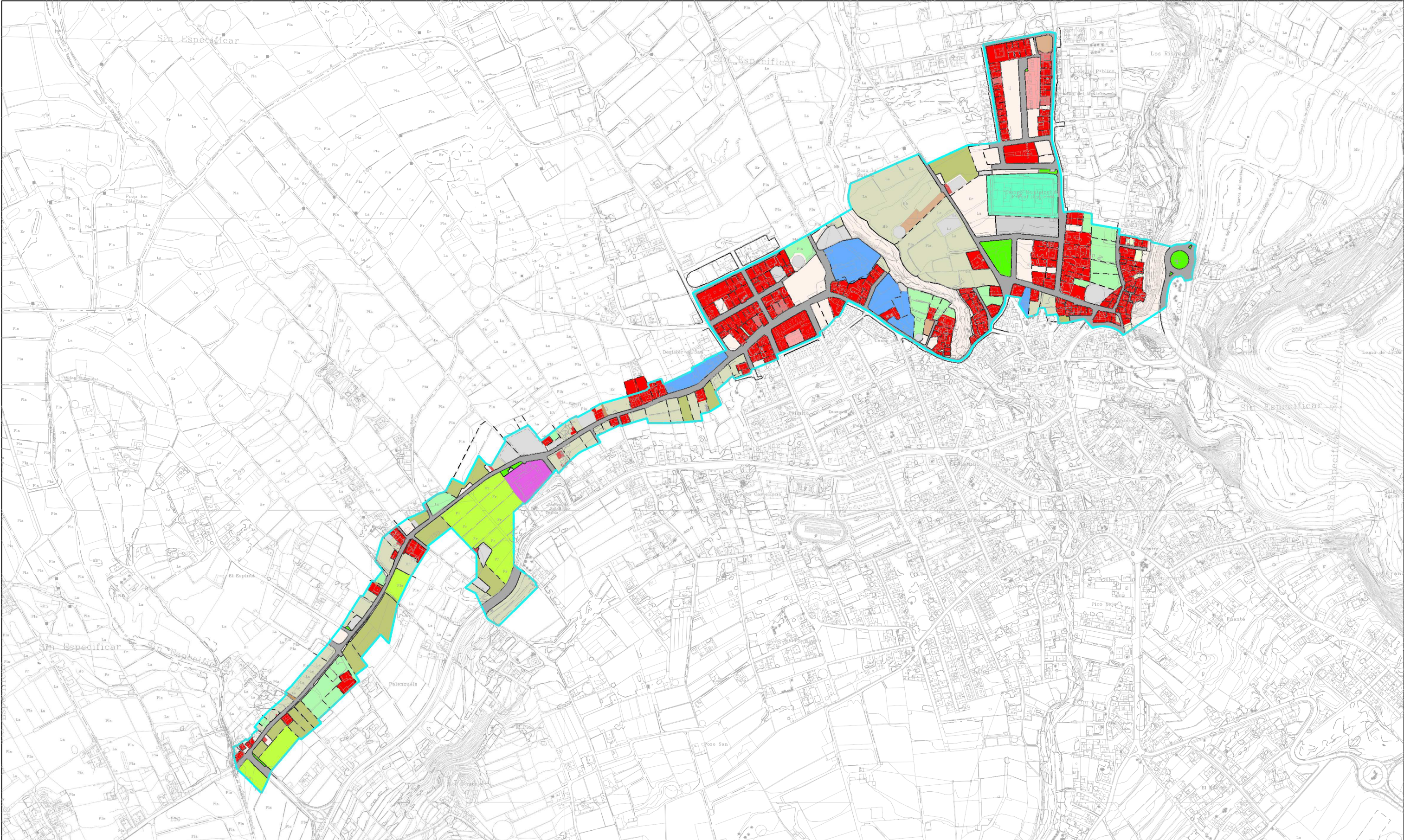
RED VIARIA

- SP VIARIO

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 1.250 A3: 1 / 2.500 Plano: PLAN GENERAL VIGENTE N° IM-23
Fecha: MARZO 2024 CONDICIONES DE USO Y DE LA EDIFICACIÓN



ESTADO ACTUAL: USOS PORMENORIZADOS

USOS CARACTERÍSTICOS

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| RESIDENCIAL | CULTIVOS INTENSIVOS |
| RESIDENCIAL TERCIARIO | INVERNADEROS |
| VIVIENDA PROTEGIDA | CULTIVOS TRADICIONALES |
| RESIDENCIAL TURÍSTICO | FRUTALES |
| TURÍSTICO | CULTIVOS ABANDONADOS |
| TERCIARIO - INDUSTRIAL | INSTALACIONES AGROPECUARIAS |

ESPACIOS LIBRES

- | |
|--------------------------|
| ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS |
| PLAYA Y ZONAS DE BAÑO |
| PINAR |
| JARDINES PRIVADOS |

PRIVADO:

EQUIPAMIENTOS

- | | |
|--------------------|------------------------|
| DOCENTE | ADMINISTRACIÓN PÚBLICA |
| SANITARIO | DEFENSA Y SEGURIDAD |
| SOCIAL ASISTENCIAL | RECREATIVO |
| DEPORTIVO | PRIVADO |
| CULTURAL | OTROS |

INFRAESTRUCTURAS

- | |
|-------------------|
| RED VIARIA RODADA |
| APARCAMIENTO |
| INFRAESTRUCTURAS |

OTROS

- | |
|---------------------|
| SIN USO ESPECÍFICO |
| EN OBRAS, ESCOMBROS |
| ACCESOS |
| RUINA, COBERTIZO |

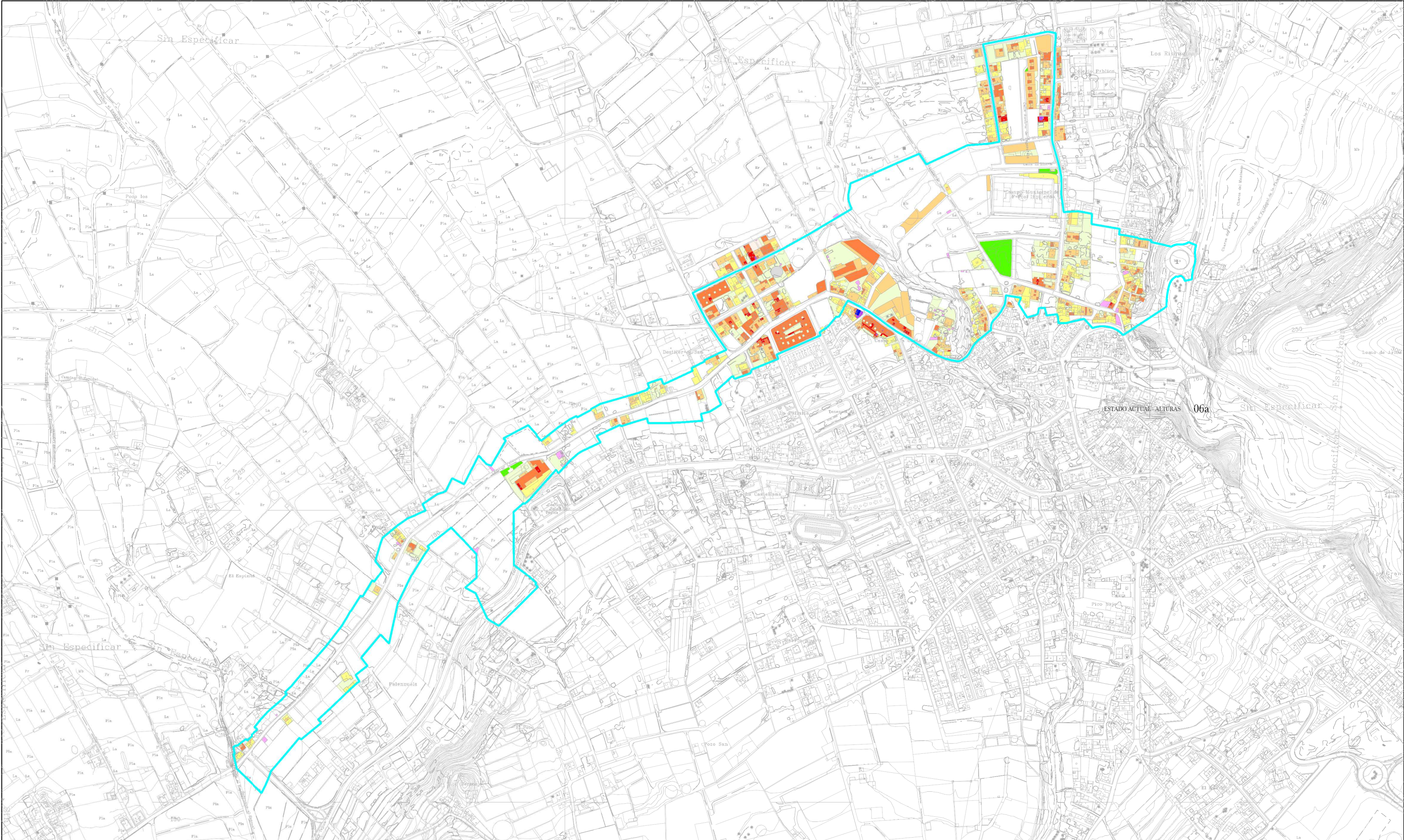
ÁMBITO DE ANÁLISIS

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:	AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Situación:	TEJINA ZONA EL PICO
Escala:	A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000	Plano:	
Fecha:	MARZO 2024		

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

Nº
IM-3.1



ESTADO ACTUAL: EDIFICACIÓN Y ESPACIOS LIBRES

ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN



SIN ESPECIFICAR

RUINA, COBERTIZO.

PRIVADO: JARDINES PRIVADOS
PÚBLICO: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

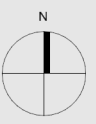
Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano: ESTADO ACTUAL ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

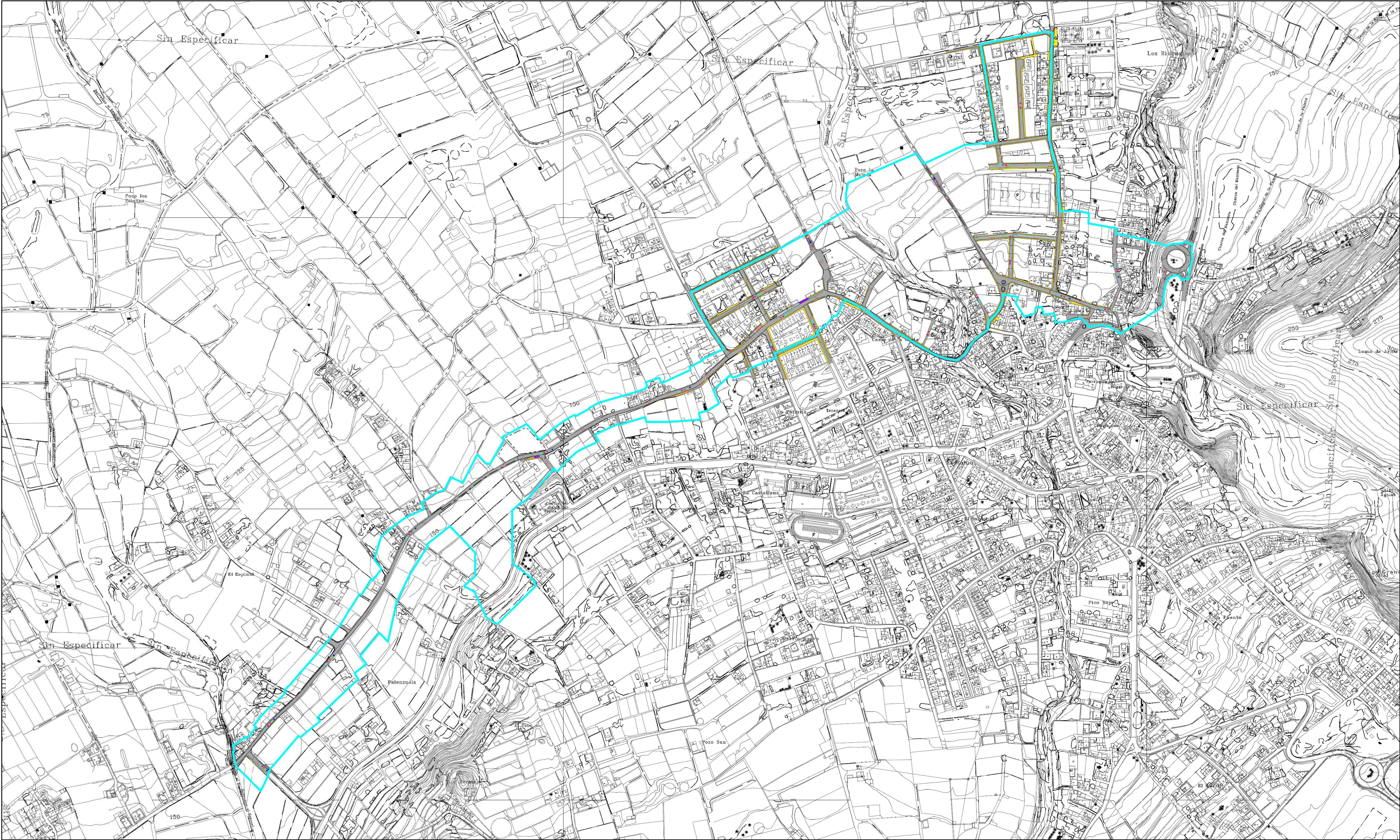
Fecha: MARZO 2024

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ÁMBITO DE ANÁLISIS



Nº IM-3.2



ESTADO ACTUAL DE LA URBANIZACIÓN

VIARIOS/PEATONALES

- CALZADA PAVIMENTADA
- CALZADA SIN PAVIMENTO
- CALZADA PEATONAL
- APARCAMIENTO
- PEATONAL / ACERAS

ZONAS RESERVADAS

- PARADA DE GUAGUAS
- ZONA DE CARGA Y DESCARGA
- PARADA DE TAXI
- DEPÓSITOS DE BASURA
- RECOGIDA SELECTIVA

ESPACIOS LIBRES (VIARIO)

- ÁREAS AJARDINADAS

INFRAESTRUCTURAS

- ABASTECIMIENTO
- SANEAMIENTO
- ELECTRICIDAD
- ALUMBRADO PÚBLICO
- TELECOMUNICACIONES

- RIEGO
- SENTIDO DE TRÁFICO

ÁMBITO DE ANÁLISIS

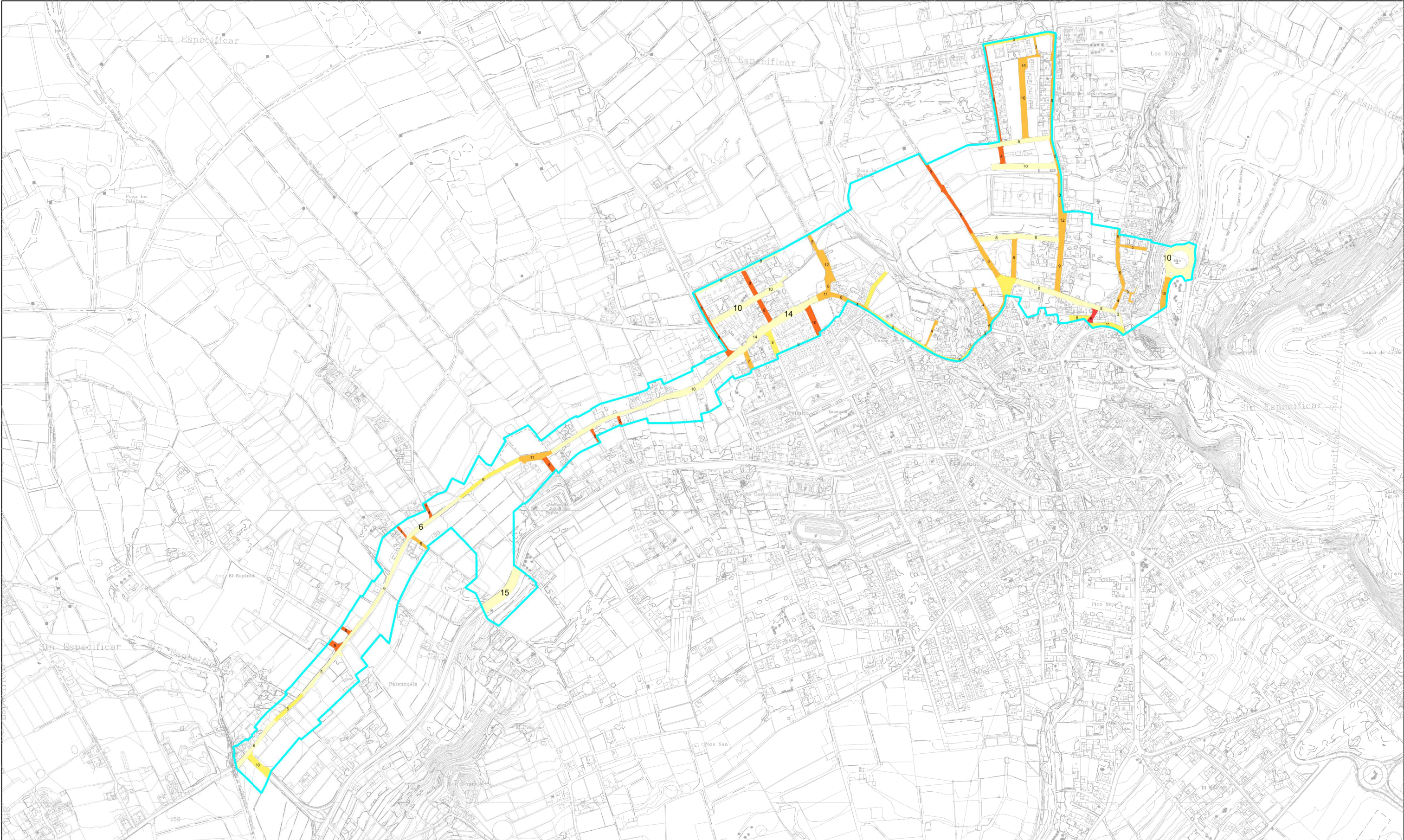
MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano: ESTADO ACTUAL URBANIZACIÓN
Fecha: MARZO 2024

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

Nº IM-3.3



ESTADO ACTUAL: RED VIARIA

TRAMOS POR PENDIENTE (%)

- PENDIENTES ENTRE EL 0% AL 3%
- PENDIENTES ENTRE EL 3% AL 6%
- PENDIENTES ENTRE EL 6% AL 9%
- PENDIENTES ENTRE EL 9% AL 12%
- PENDIENTES MAYOR DEL 12%

5 ANCHO MEDIO DE VIARIOS

ÁMBITO DE ANÁLISIS

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

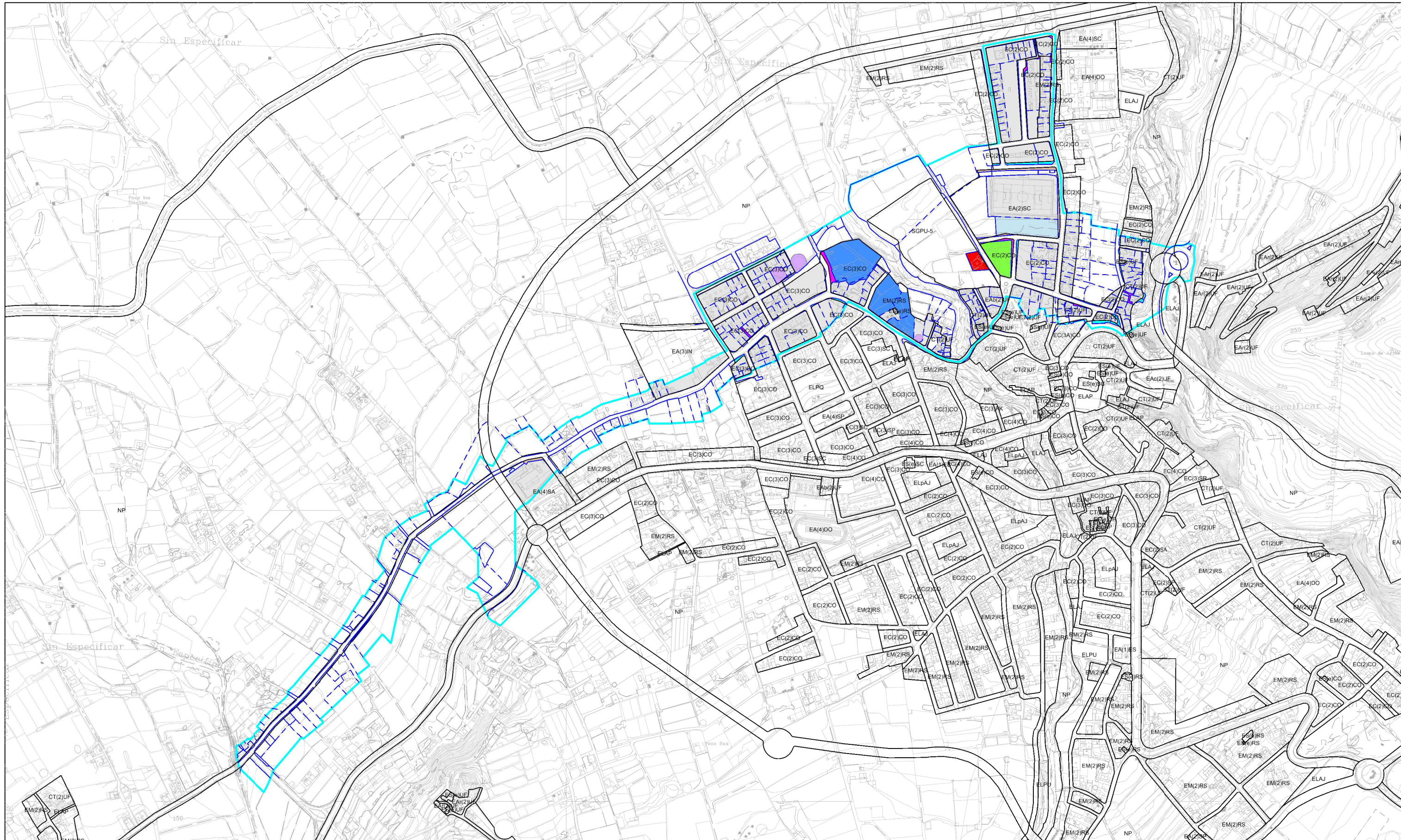
Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano: ESTUDIO DE MOVILIDAD ANCHOS DE VIALES - PENDIENTES

Fecha: MARZO 2024

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

Nº IM-3.4



ALTERACIONES PGO VIGENTE CON EL ESTADO ACTUAL

ESPACIO LIBRE

RESIDENCIAL

RESIDENCIAL

TERCIARIO

ESPACIO LIBRE PÚBLICO

VIARIO

INFRAESTRUCTURA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

INFRAESTRUCTURA

VIARIO

ÁREA AJARDINADA

RED VIARIA

RESIDENCIAL

INFRAESTRUCTURA

ESPACIO PRIVADO

ESPACIO LIBRE

SIN ALTERACIÓN

SIN ALTERACIÓN

ÁMBITO DE ANÁLISIS

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:

AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación:

TEJINA
ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000

Fecha: MARZO 2024

AFECCIONES
PGO VIGENTE CON EL ESTADO ACTUAL

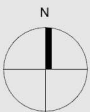
Nº IM-4



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación: TEJINA
ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 2.500 A3: 1 / 5.000 Plano:

Fecha: MARZO 2024

ÁMBITO DE ANÁLISIS
SITUACIÓN

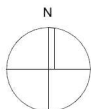
IP-1.1



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 750 A3: 1 / 1.500 Plano: ÁMBITO DE ANÁLISIS
Fecha: MARZO 2024 ORTOEXPRESS (2.021) IP-1.2

PLANEAMIENTO VIGENTE - CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO (completo)

SUELO URBANO Y URBANIZABLE

- SUC

CONSOLIDADO
- SUNC

NO CONSOLIDADO
- INTERÉS CULTURAL
- SUO

SECTORIZADO ORDENADO
- SUNO

SECTORIZADO NO ORDENADO

SUELO RÚSTICO

- RPN

NATURAL
- RPP1

PAISAJÍSTICA - 1
- RPP2

PAISAJÍSTICA - 2
- RPC

COSTERA
- COSTERA (COMPATIBLE)

- RAI1

AGRÍCOLA INTENSIVO - 1
- RAI2

AGRÍCOLA INTENSIVO - 2
- RAT1

AGRÍCOLA TRADICIONAL - 1
- RAT2

AGRÍCOLA TRADICIONAL - 2
- RAT3

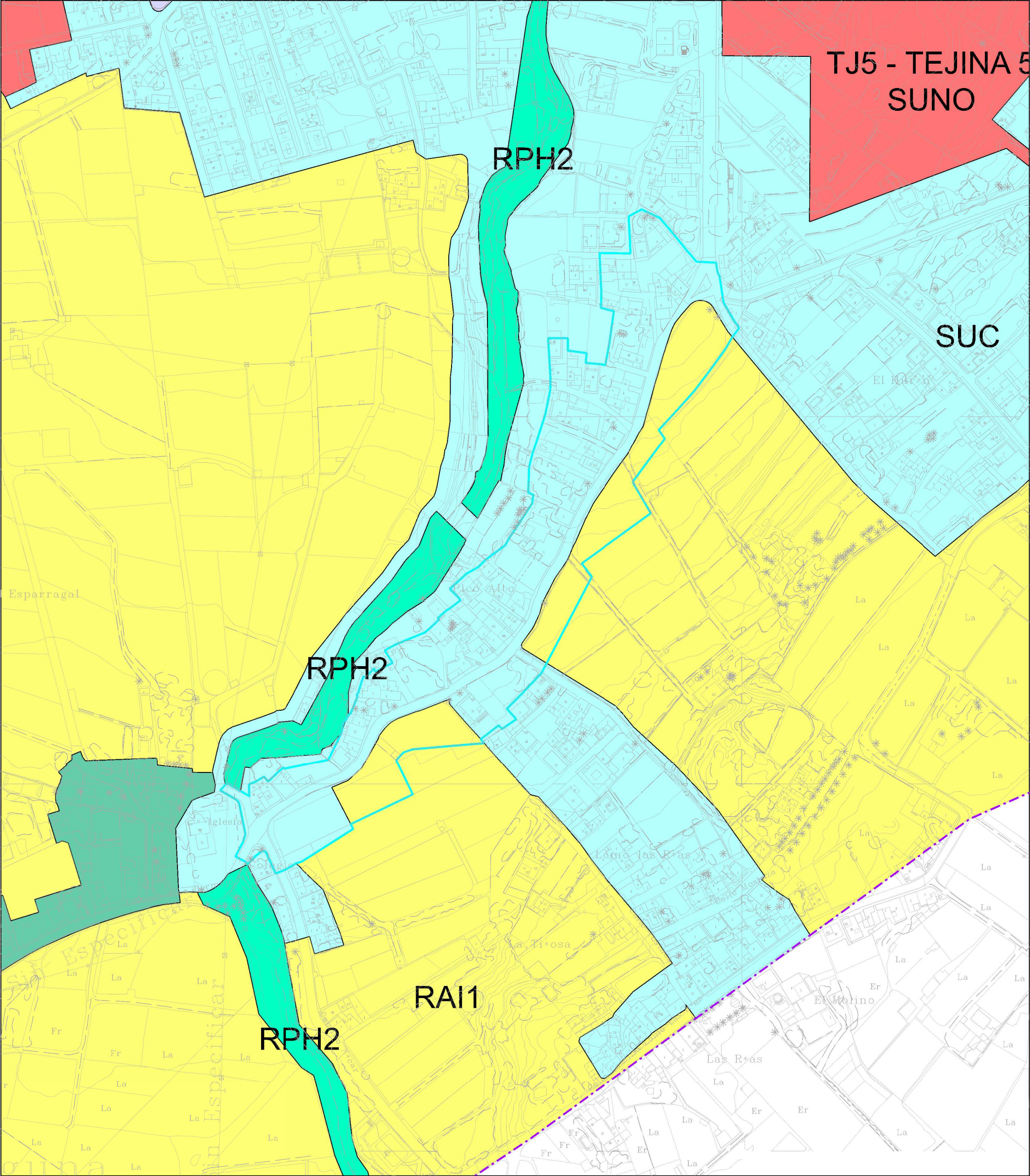
AGRÍCOLA TRADICIONAL - 3

- RPH1

PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 1
- RPH2

PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 2
- PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
- RAR

ASENTAMIENTOS RURALES



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación: TEJINA
ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 1.250 A3: 1 / 2.500 Plano:

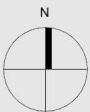
Fecha: MARZO 2024

PLAN GENERAL VIGENTE
CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO IP-2.1



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS

PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS GLOBALES

USO GLOBAL

- CONSERVACIÓN
- AGROPECUARIO
- RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL
- DOTACIONAL Y/O INFRAESTRUCTURAS

ELEMENTOS ESTRUCTURALES

- SGRV S.G. RED VIARIA
- SGEG S.G. ESTACIÓN DE GUAGUAS
- SGAE S.G. AEROPORTUARIO
- SGAA S.G. ABASTECIMIENTO DE AGUA
- SGAA S.G. SANEAMIENTO
- SGTR S.G. TRANVIARIO
- SGPP S.G. PARQUE PERIURBANO
- SGPU S.G. PARQUE URBANO
- SGPD S.G. PARQUE DEPORTIVO Y DE OCIO
- SGPC S.G. PARQUE CULTURAL

- SGDO S.G. DOCENTE
- SGSA S.G. SANITARIO
- SGSC S.G. SOCIOCULTURAL
- SGAP S.G. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
- SGDF S.G. DEFENSA

- SGEB S.G. ESTACIÓN DE BOMBEROS
- SGCM S.G. CEMENTERIO
- SGPM S.G. PAQUE MÓVIL
- SGC GRAN SUPERFICIE COMERCIAL
- CMP CAMPING

ÁREA DE SEGURIDAD MILITAR

ÁREAS URBANÍSTICAS HOMOGÉNEAS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:

AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación:

TEJINA
ZONA LA MAJADA

Escala:

A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano:

Fecha:

MARZO 2024

PLAN GENERAL VIGENTE
USOS GLOBALES DE SUELO

IP-2.2

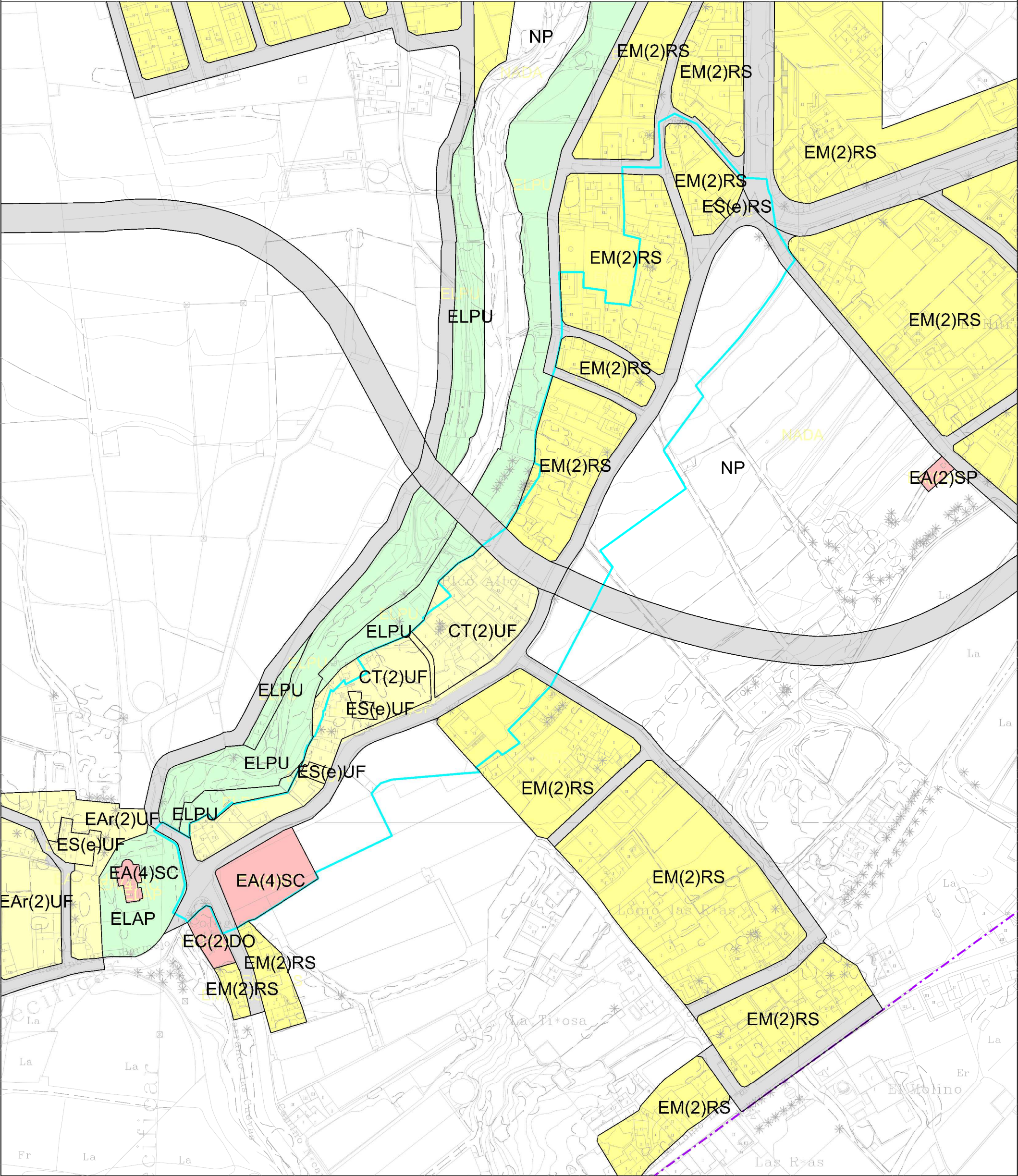


CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ÁMBITO DE ANÁLISIS

PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	TERCIARIO	EQUIPAMIENTO COMUNITARIO	ESPACIOS LIBRES	RED VIARIA
RS RESIDENCIAL	IN INDUSTRIAL	UT Terciario	SP SERVICIO PÚBLICO	PU PARQUE URBANO	SP VIARIO
UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR		SR SALA DE REUNIÓN	DO DOCENTE	AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS	
CO RESIDENCIAL COLECTIVA		OF OFICINA	SA SANITARIO	AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS	
			SC SOCIO CULTURAL		



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
Situación: TEJINA ZONA EL PICO
Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano:
Fecha: MARZO 2024

PLAN GENERAL VIGENTE. IP-2.3
CONDICIONES DE USO Y DE LA EDIFICACIÓN

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ÁMBITO DE ANÁLISIS

ESTADO ACTUAL: USOS PORMENORIZADOS

USOS CARACTERÍSTICOS

- RESIDENCIAL
- RESIDENCIAL TERCIARIO
- VIVIENDA PROTEGIDA
- RESIDENCIAL TURÍSTICO
- TURÍSTICO
- TERCIARIO - INDUSTRIAL

- CULTIVOS INTENSIVOS
- INVERNADEROS
- CULTIVOS TRADICIONALES
- FRUTALES
- CULTIVOS ABANDONADOS
- INSTALACIONES AGROPECUARIAS

ESPACIOS LIBRES

- ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- PLAYA Y ZONAS DE BAÑO
- PINAR
- JARDINES PRIVADOS

PRIVADO:

EQUIPAMIENTOS

- DOCENTE
- SANITARIO
- SOCIAL ASISTENCIAL
- DEPORTIVO
- CULTURAL

INFRAESTRUCTURAS

- ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
- DEFENSA Y SEGURIDAD
- RECREATIVO
- PRIVADO
- OTROS

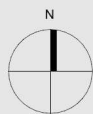
- RED VIARIA RODADA
- APARCAMIENTO
- INFRAESTRUCTURAS

OTROS

- SIN USO ESPECÍFICO
- EN OBRAS
- EXTRACCIÓN - ESCOMBROS
- RUINA, COBERTIZO



----- ÁMBITO ALTERNATIVA



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación: TEJINA
ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 750 A3: 1 / 1.500 Plano:

Fecha: MARZO 2024

ESTADO ACTUAL
USOS DE LA EDIFICACIÓN

IP-3.1

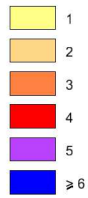


CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

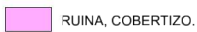
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ESTADO ACTUAL: EDIFICACIÓN Y ESPACIOS LIBRES

ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN



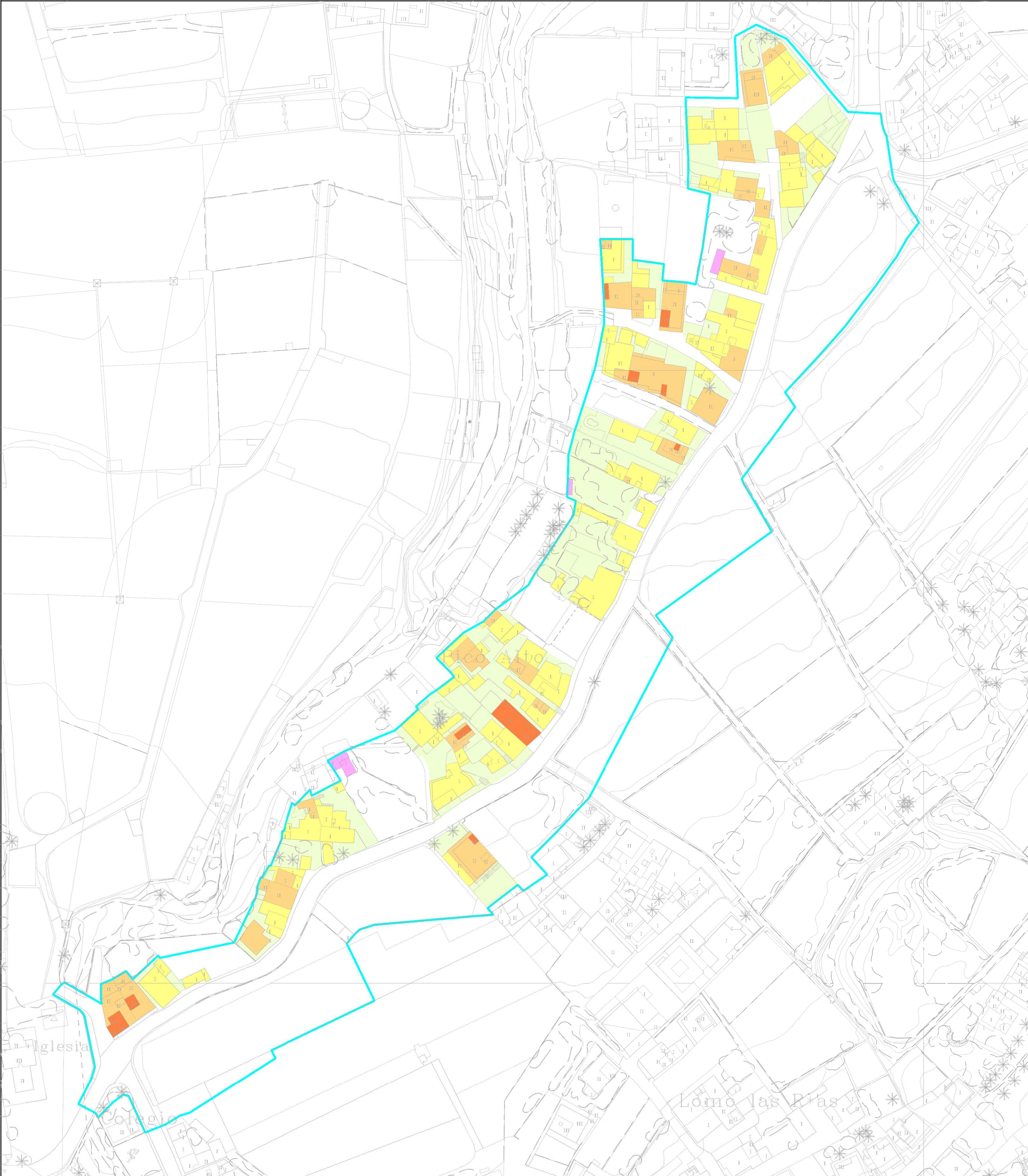
SIN ESPECIFICAR



PRIVADO: JARDINES PRIVADOS



PÚBLICO: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:

AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación:

TEJINA
ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 750 A3: 1 / 1.500 Plano:

Fecha: MARZO 2024

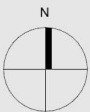
ESTADO ACTUAL
ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

IP-3.2



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS

ESTADO ACTUAL DE LA URBANIZACIÓN

VIARIOS/PEATONALES

- CALZADA PAVIMENTADA
- CALZADA SIN PAVIMENTO
- CALZADA PEATONAL
- APARCAMIENTO
- PEATONAL / ACERAS

ZONAS RESERVADAS

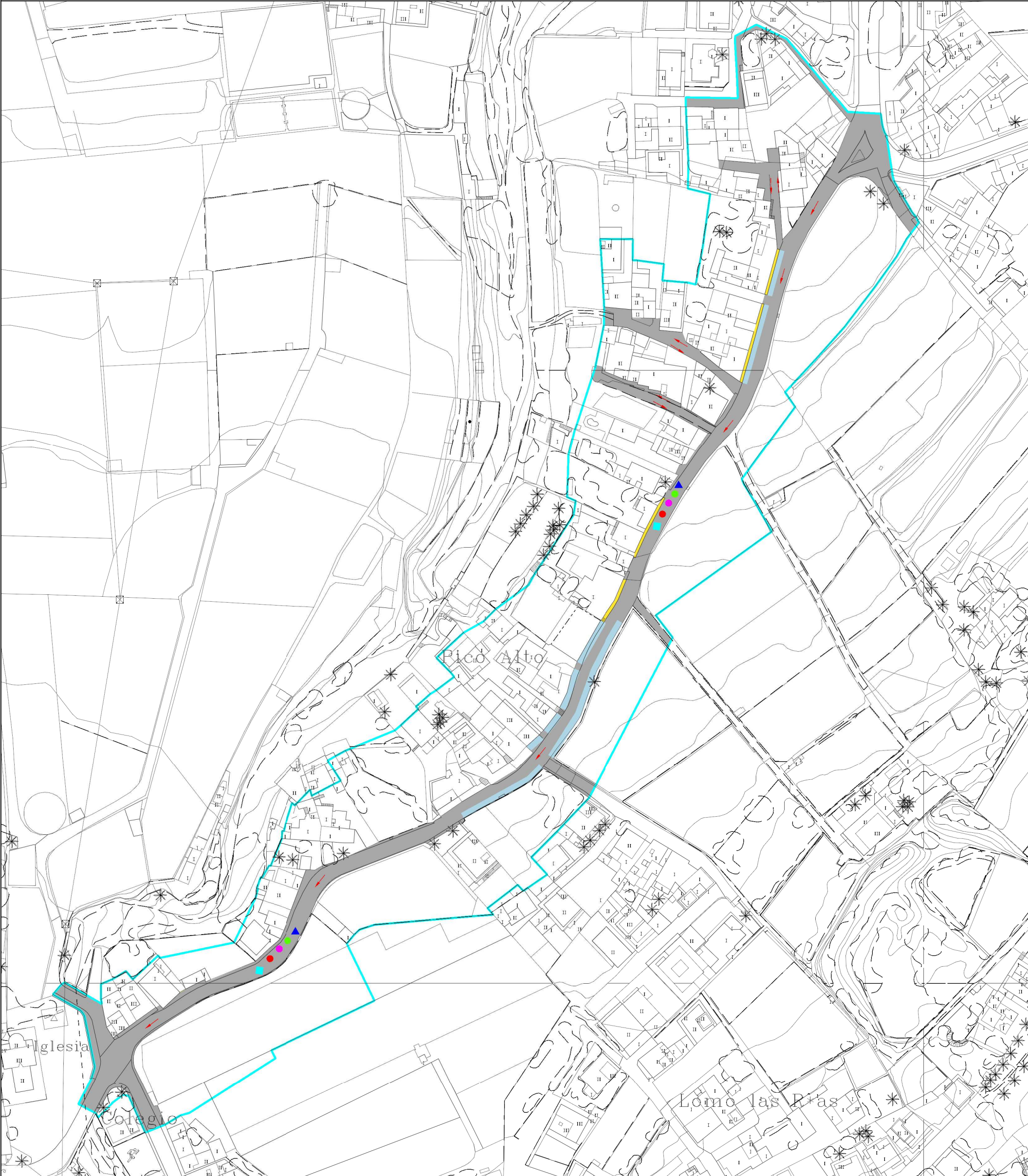
- PARADA DE GUAGUAS
- ZONA DE CARGA Y DESCARGA
- PARADA DE TAXI
- DEPÓSITOS DE BASURA
- RECOGIDA SELECTIVA

ESPACIOS LIBRES (VIARIO)

- ÁREAS AJARDINADAS

INFRAESTRUCTURAS

- ABASTECIMIENTO
- SANEAMIENTO
- ELECTRICIDAD
- ALUMBRADO PÚBLICO
- TELECOMUNICACIONES
- RIEGO
- SENTIDO DE TRÁFICO



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 750 A3: 1 / 1.500 Plano:

Fecha: MARZO 2024

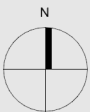
ESTADO ACTUAL URBANIZACIÓN

IP-3.3



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS

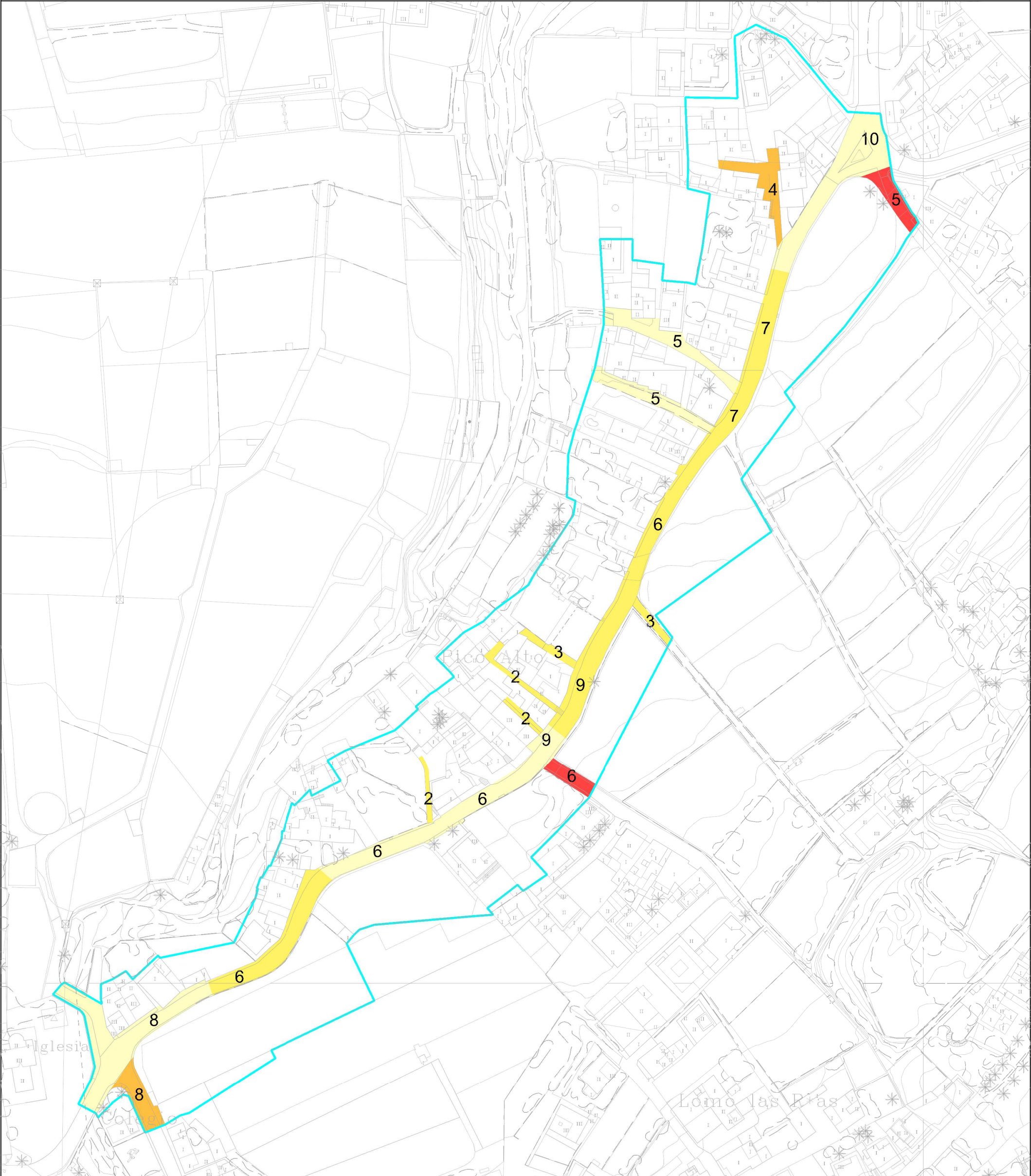
ESTADO ACTUAL: RED VIARIA

TRAMOS POR PENDIENTE (%)

PENDIENTES ENTRE EL 0% AL 3%

PENDIENTES ENTRE EL 3% AL 6%

5



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:
AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación:
TEJINA
ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 750 A3: 1 / 1.500 Plano:

Fecha: MARZO 2024

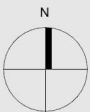
ESTUDIO DE MOVILIDAD
ANCHOS DE VIALES - PENDIENTES

IP-3.4



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



ÁMBITO DE ANÁLISIS

ALTERACIONES PGO VIGENTE CON EL ESTADO ACTUAL

ESPACIO LIBRE

RESIDENCIAL

RESIDENCIAL

TERCIARIO

ESPACIO LIBRE PÚBLICO

VIARIO

INFRAESTRUCTURA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

INFRAESTRUCTURA

VIARIO

ÁREA AJARDINADA

RED VIARIA

RESIDENCIAL

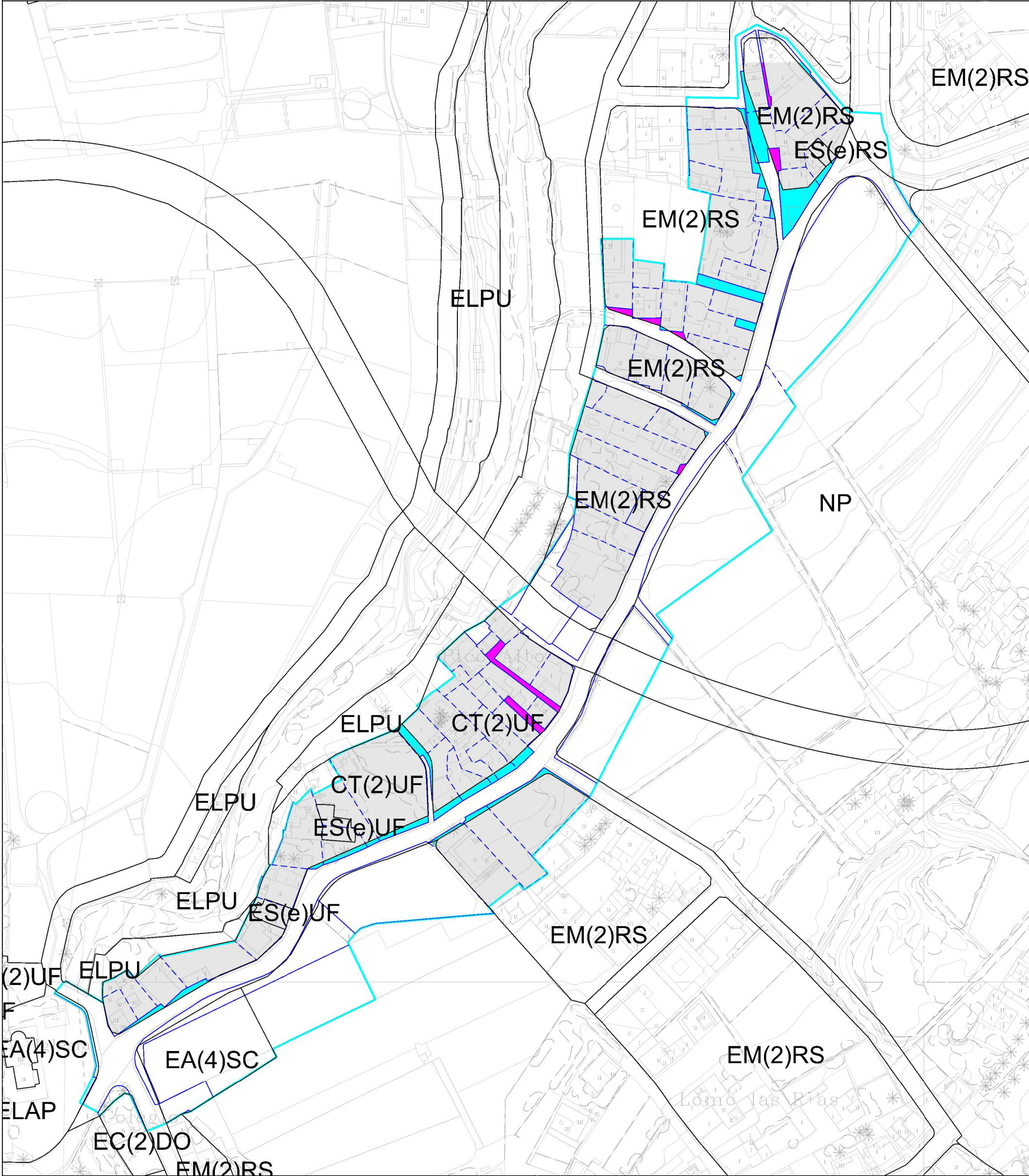
INFRAESTRUCTURA

ESPACIO PRIVADO

ESPACIO LIBRE

SIN ALTERACIÓN

SIN ALTERACIÓN



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:

AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación:

TEJINA
ZONA EL PICO

Escala:

A1: 1 / 750 A3: 1 / 1.500 Plano:

Fecha:

MARZO 2024

AFECCIONES
PGO VIGENTE CON EL ESTADO ACTUAL

Nº

IP-5



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ÁMBITO DE ANÁLISIS

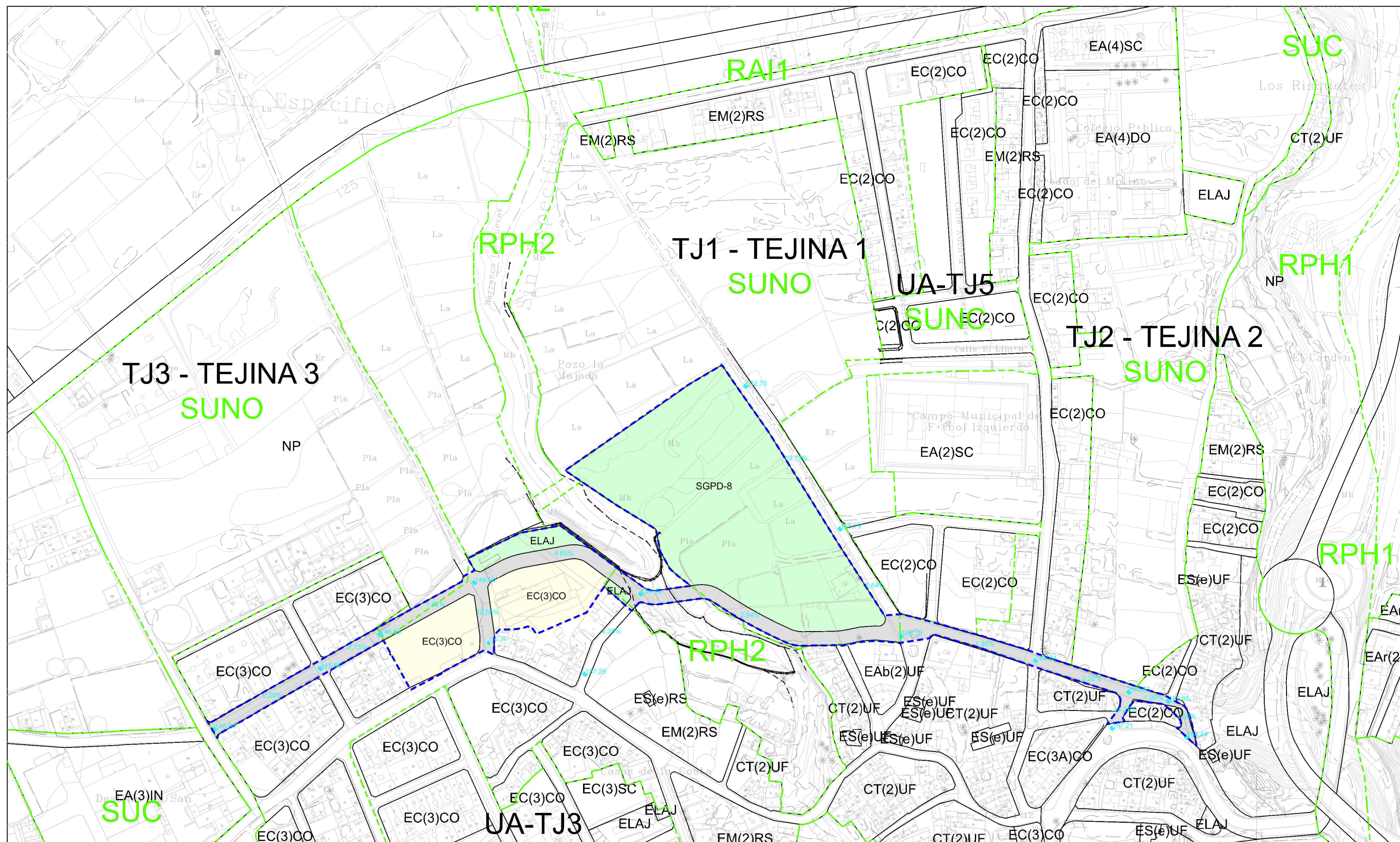
ANEXO ORDENACIÓN

ANEXO O.1: PLANOS DE ORDENACIÓN

ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

LA MAJADA

AM-1	<i>Alternativa 1 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-2	<i>Alternativa 2 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-3	<i>Alternativa 3 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-4	<i>Alternativa 4 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-5	<i>Alternativa 5 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-6	<i>Alternativa 6 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-7	<i>Alternativa 7 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>
AM-8	<i>Alternativa 8 – Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)</i>



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL		INDUSTRIAL		TERCIARIO		EQUIPAMIENTO COMUNITARIO		ESPACIOS LIBRES		RED VIARIA	
RS	RESIDENCIAL	IN	INDUSTRIAL	UT	TERCIARIO	SP	SERVICIO PÚBLICO	PD	PARQUE DEPORTIVO	SP	VIARIO
UF	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR			SR	SALA DE REUNIÓN	DO	DOCENTE	AJ	ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS		
CO	RESIDENCIAL COLECTIVA			OF	OFICINA	SA	SANITARIO	AP	ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS		
						SC	SOCIO CULTURAL				

----- ÁMBITO ALTERNATIVA

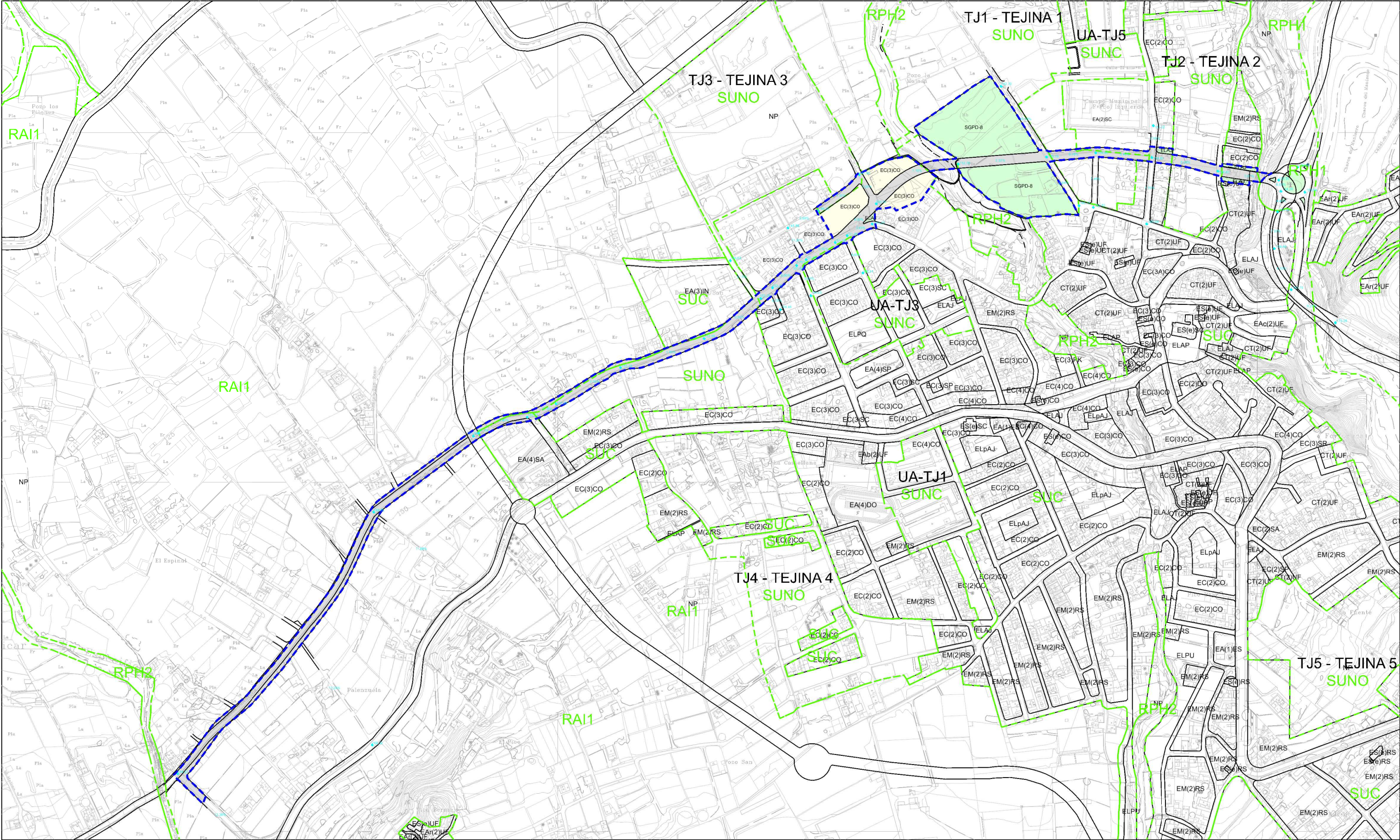


MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:	Situación:
AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 1.250 A3: 1 / 2.500 Plano: **ALTERNATIVA 2** Nº **AM.2**
 Fecha: MARZO 2024 CONDICIONES DE USOS Y DE LA EDIFICACIÓN

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guadama - La Laguna / Tel 922639647
estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL		INDUSTRIAL	TERCIARIO		EQUIPAMIENTO COMUNITARIO		ESPACIOS LIBRES		RED VIARIA		
RS	RESIDENCIAL	IN	INDUSTRIAL	UT	TERCIARIO	SP	SERVICIO PÚBLICO	PD	PARQUE DEPORTIVO	SP	VIARIO
UF	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR			SR	SALA DE REUNIÓN	DO	DOCENTE	AJ	ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS		
CO	RESIDENCIAL COLECTIVA			OF	OFICINA	SA	SANITARIO	AP	ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS		
						SC	SOCIO CULTURAL				

</

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:

AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación:

TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala:

A1: 1 / 2.500 A3: 1 / 5.000 Plano:

Fecha:

MARZO 2024

CONDICIONES DE USOS Y DE LA EDIFICACIÓN

ALTERNATIVA 7

AM.7

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

EL PICO

AP-1.1 Alternativa 1 – Condiciones de uso y de la edificación (El Pico)

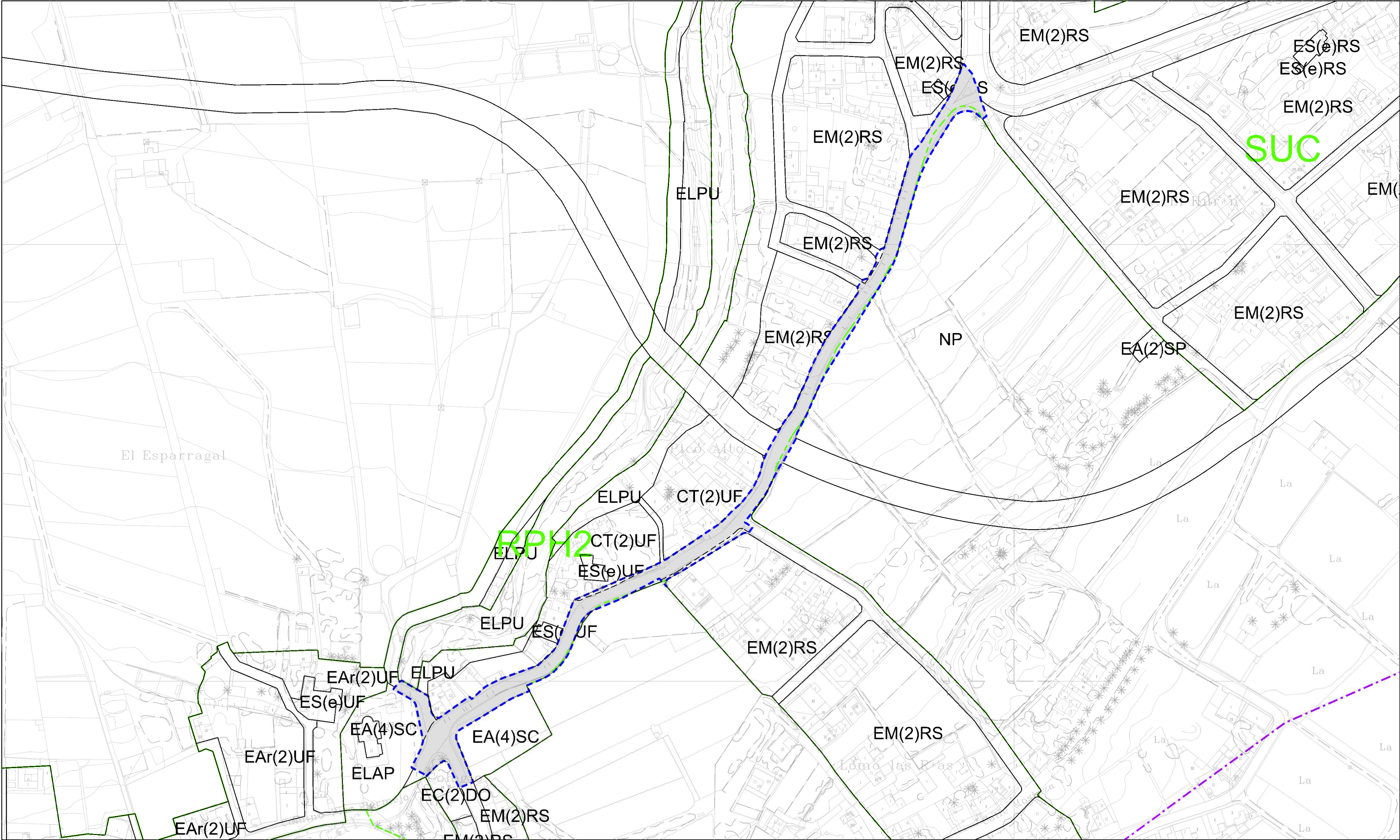
AP-1.2 Alternativa 1 – Imagen Global (El Pico)

AP-2.1 Alternativa 2 – Condiciones de uso y de la edificación (El Pico)

AP-2.2 Alternativa 2 – Imagen Global (El Pico)

AP-3.1 Alternativa 3 – Condiciones de uso y de la edificación (El Pico)

AP-3.2 Alternativa 3 – Imagen Global (El Pico)



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT TERCARIO
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

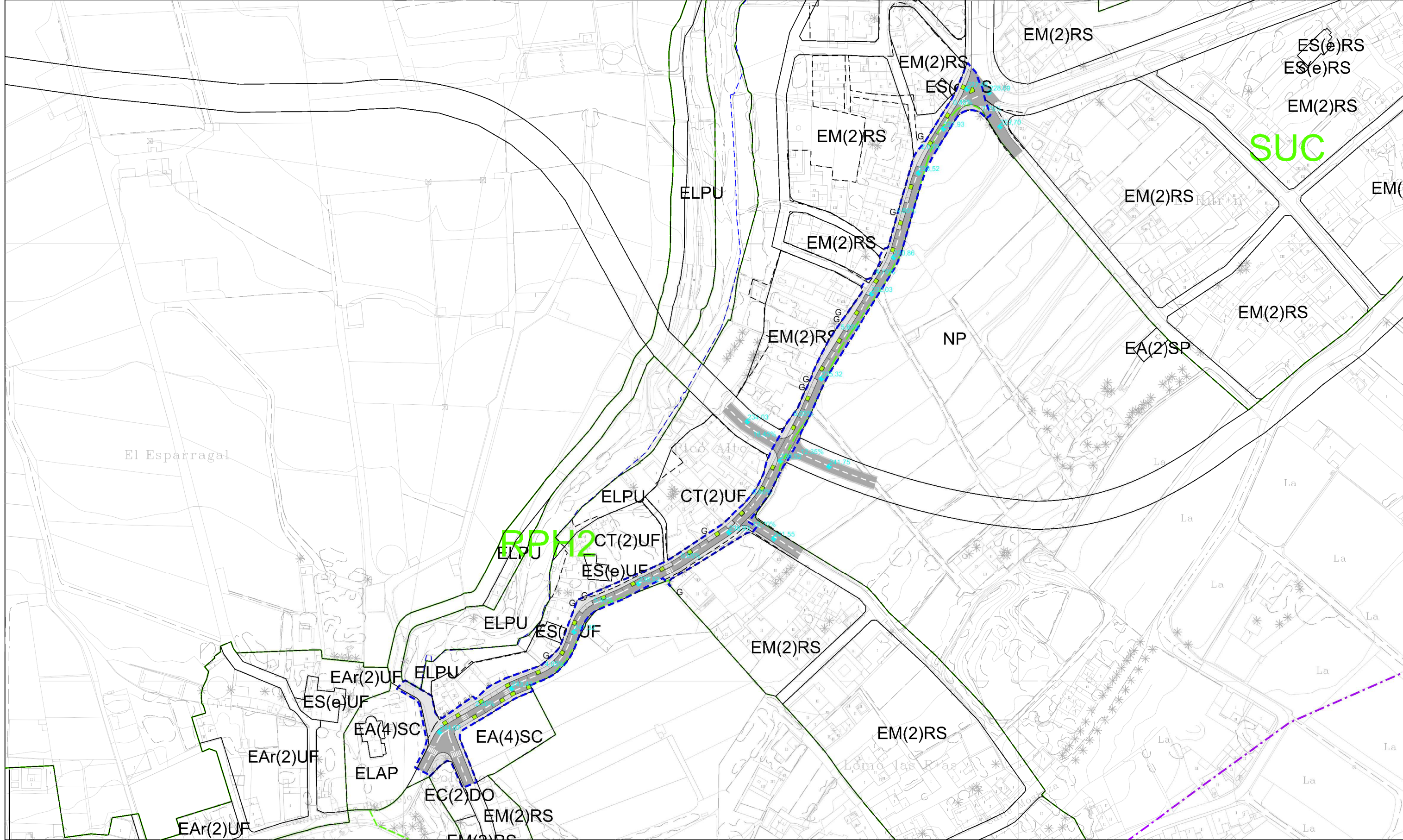
- SP VIARIO

----- ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
Situación: TEJINA ZONA EL PICO
Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano: Nº
Fecha: MARZO 2024

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT TERCARIO
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

- SP VIARIO

----- ÁMBITO ALTERNATIVA



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

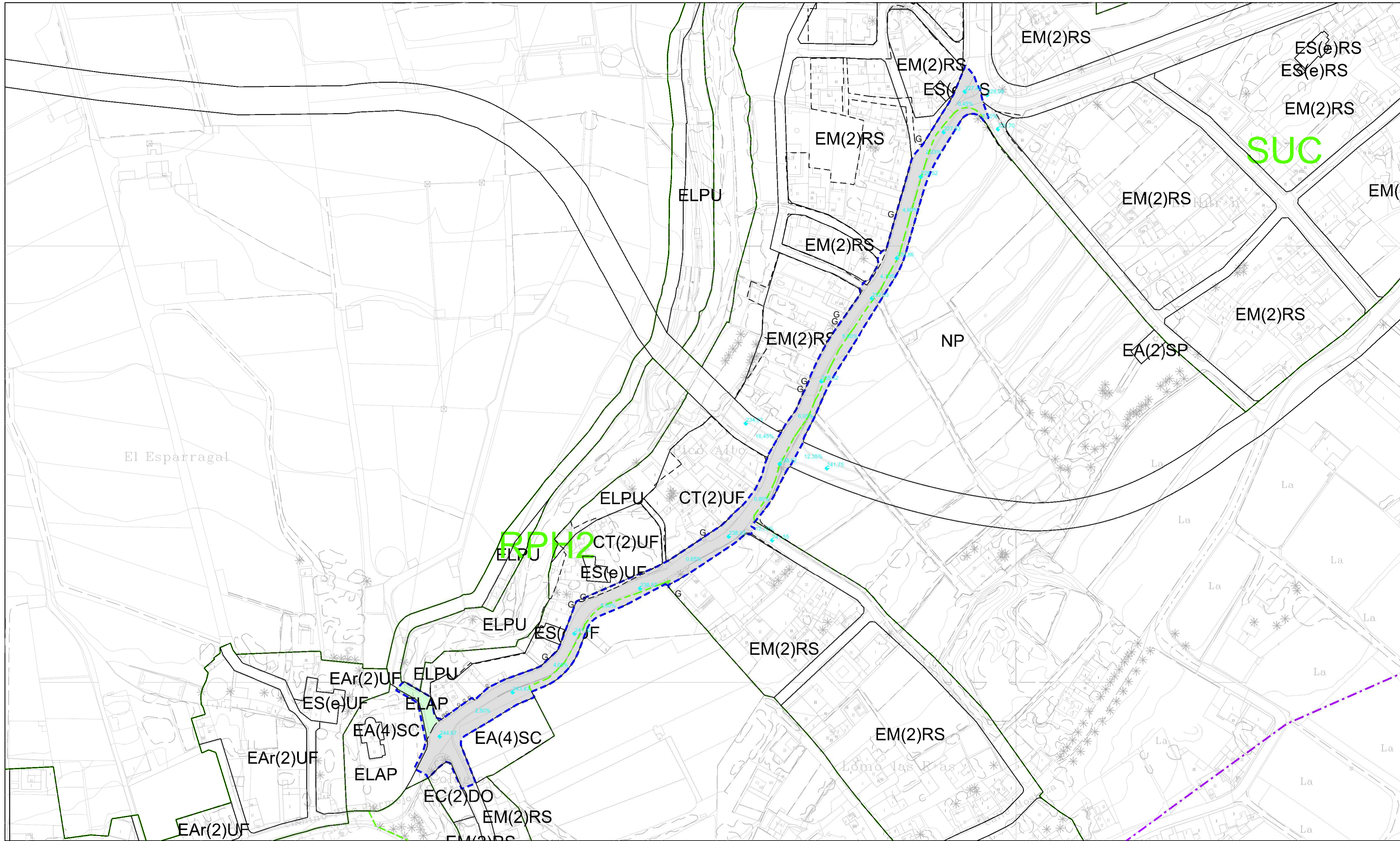
Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano:

Fecha: MARZO 2024

ALTERNATIVA 1
IMAGEN GLOBAL

Nº AP-12

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT Terciario
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

- SP VIARIO

--- ÁMBITO ALTERNATIVA

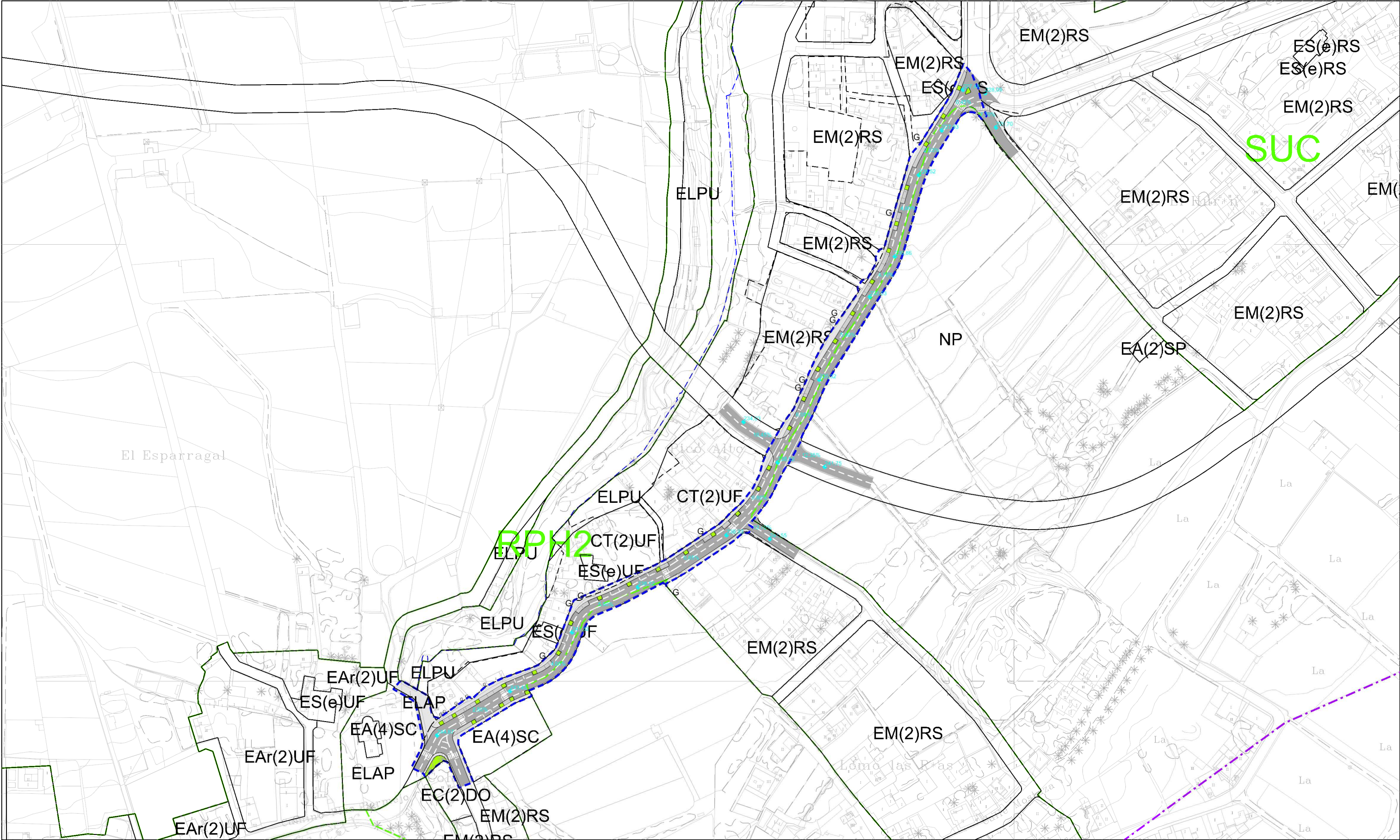
MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano: **ALTERNATIVA 2** Nº **AP-2.1**

Fecha: MARZO 2024 CONDICIONES DE USO Y DE LA EDIFICACIÓN

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT Terciario
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

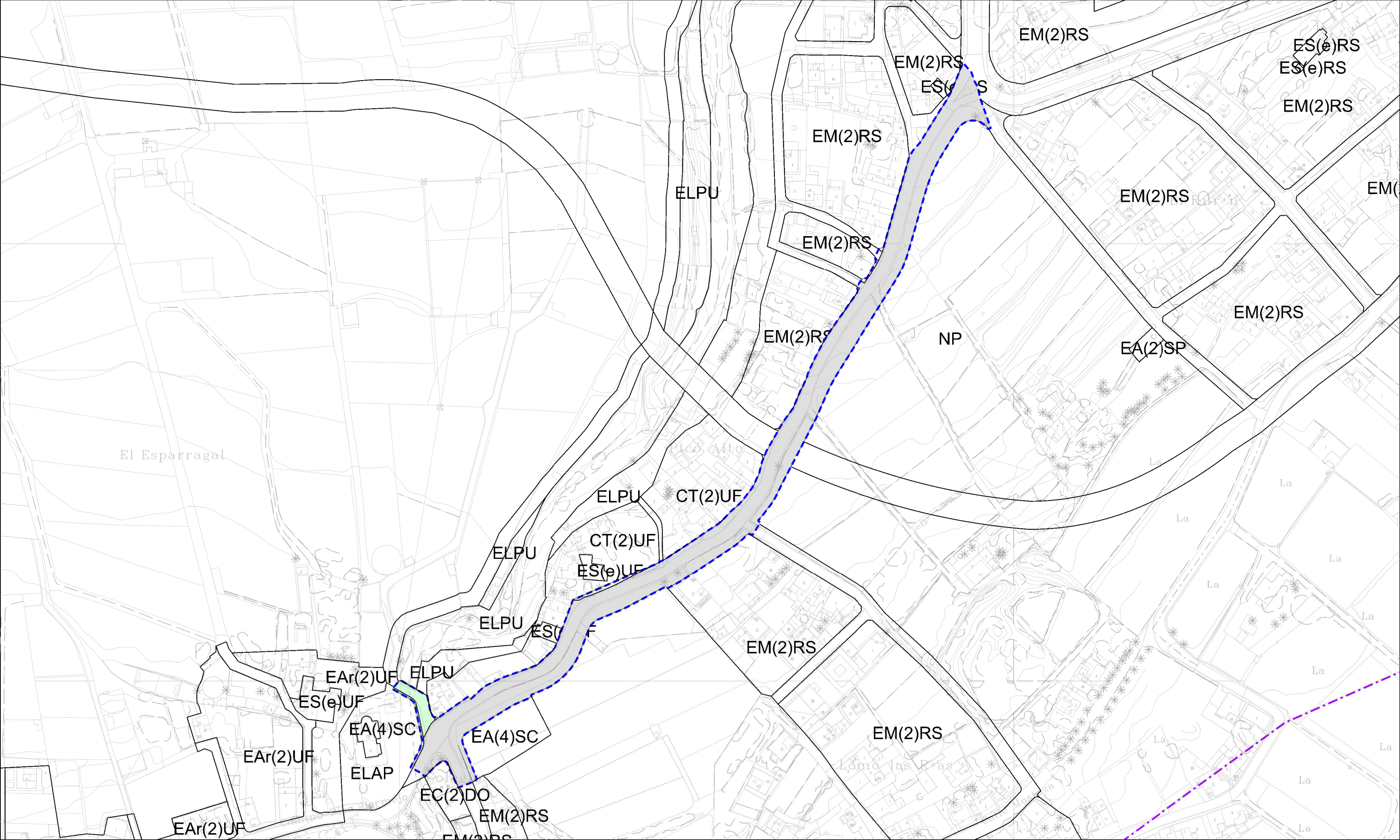
RED VIARIA

- SP VIARIO

----- ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:	AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA		Situación:	TEJINA	Nº AP-2.2
Escala:	A1: 1 / 1.000	A3: 1 / 2.000	Plano:	ALTERNATIVA 2	
Fecha:	MARZO 2024			IMAGEN GLOBAL	



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT TERCARIO
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

- SP VIARIO

----- ÁMBITO ALTERNATIVA

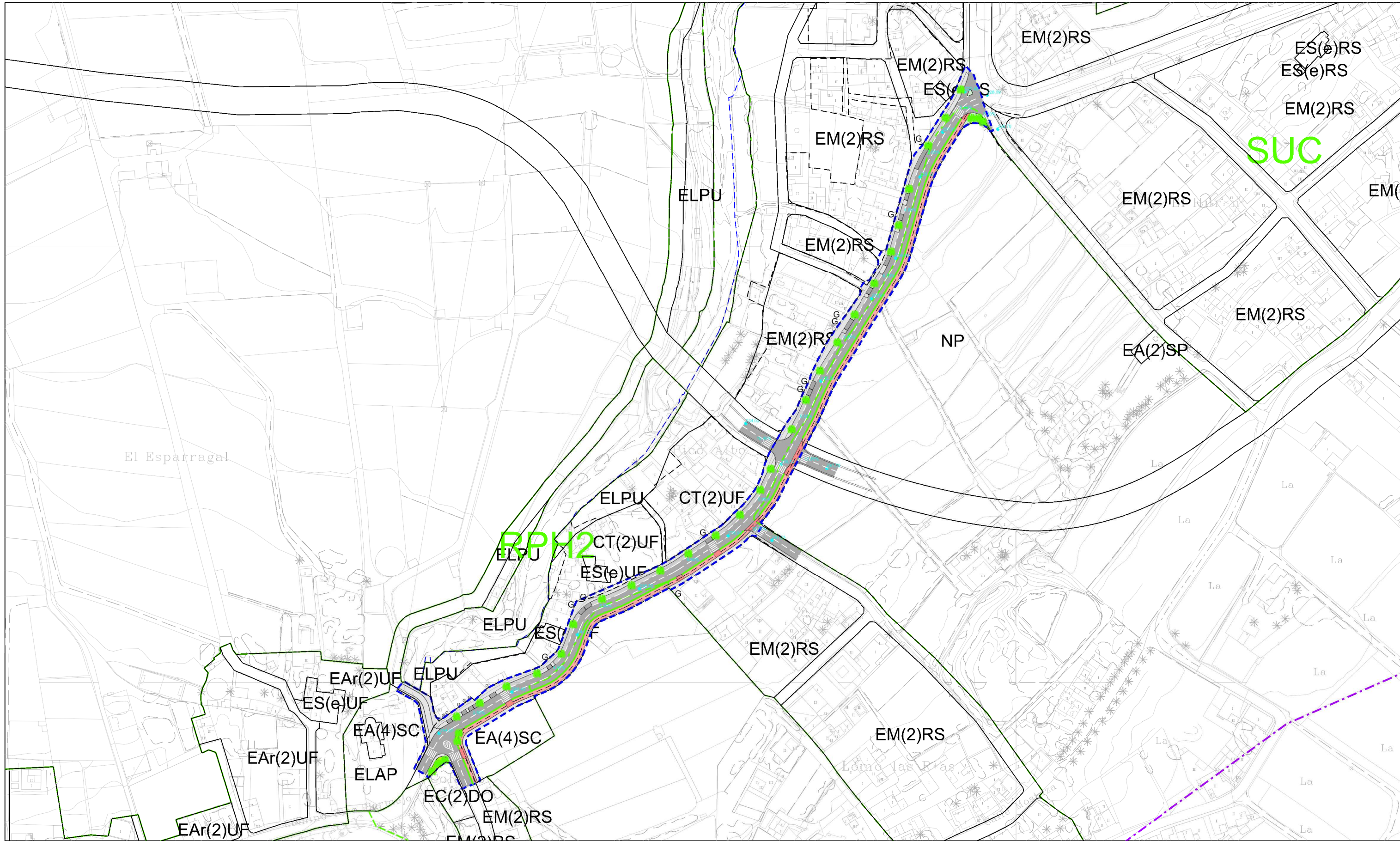
MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano: ALTERNATIVA 3

Fecha: MARZO 2024 CONDICIONES DE USO Y DE LA EDIFICACIÓN Nº AP-3.1

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT Terciario
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

- SP VIARIO

--- ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano:

Fecha: MARZO 2024

ALTERNATIVA 3
IMAGEN GLOBAL

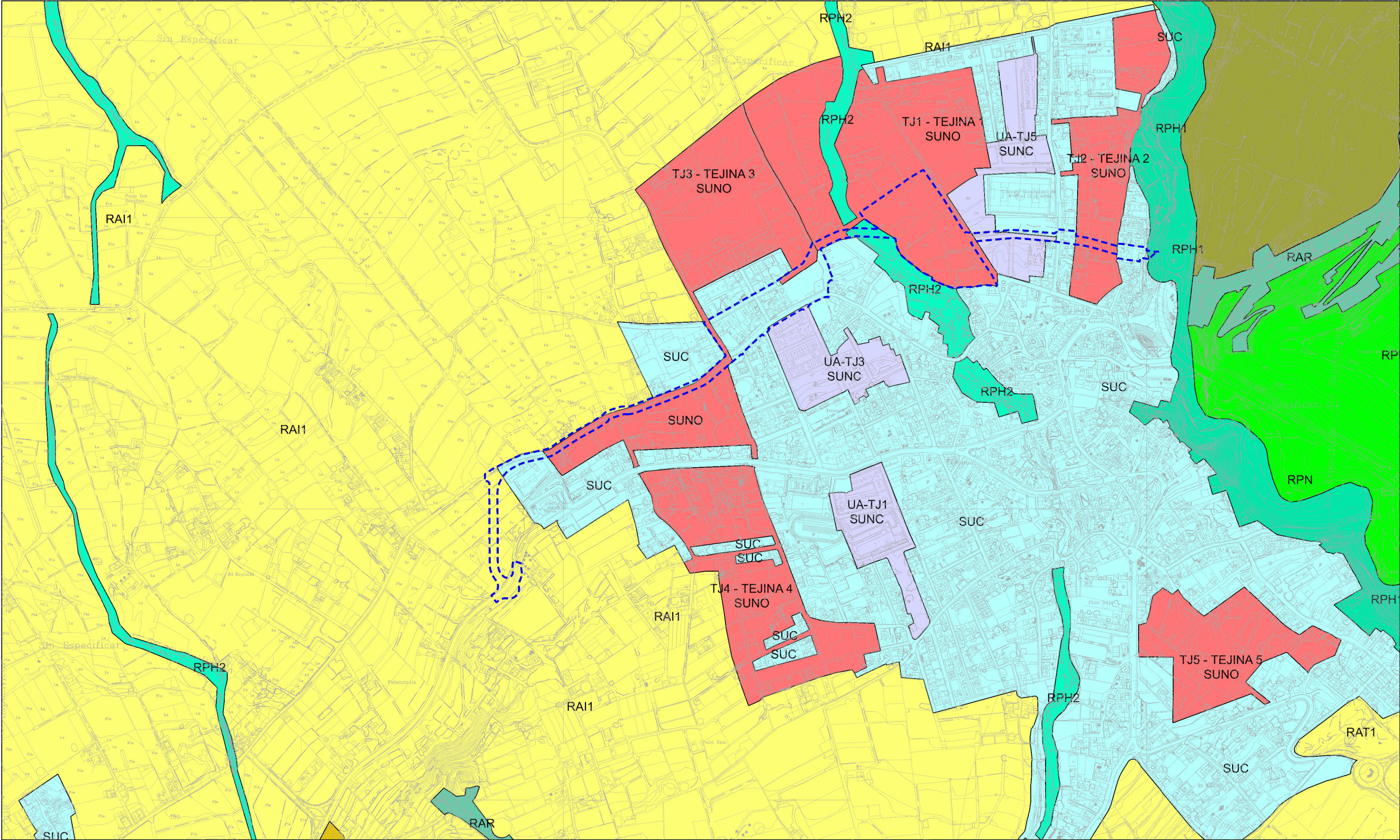
Nº AP-3.2

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ORDENACIÓN ALTERNATIVA SELECCIONADA

LA MAJADA

- OM-1 Clasificación y Categorización de Suelo (La Majada)*
- OM-2 Usos Globales del Suelo y Elementos Estructurantes (La Majada)*
- OM-3 Condiciones de uso y de la edificación (La Majada)*
- OM-4 Perfil longitudinal (La Majada)*



PLANEAMIENTO VIGENTE - CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO (completo)

SUELO URBANO Y URBANIZABLE

SUC	CONSOLIDADO
SUNC	NO CONSOLIDADO
	INTERÉS CULTURAL
SUO	SECTORIZADO ORDENADO
SUNO	SECTORIZADO NO ORDENADO

SUELO RÚSTICO

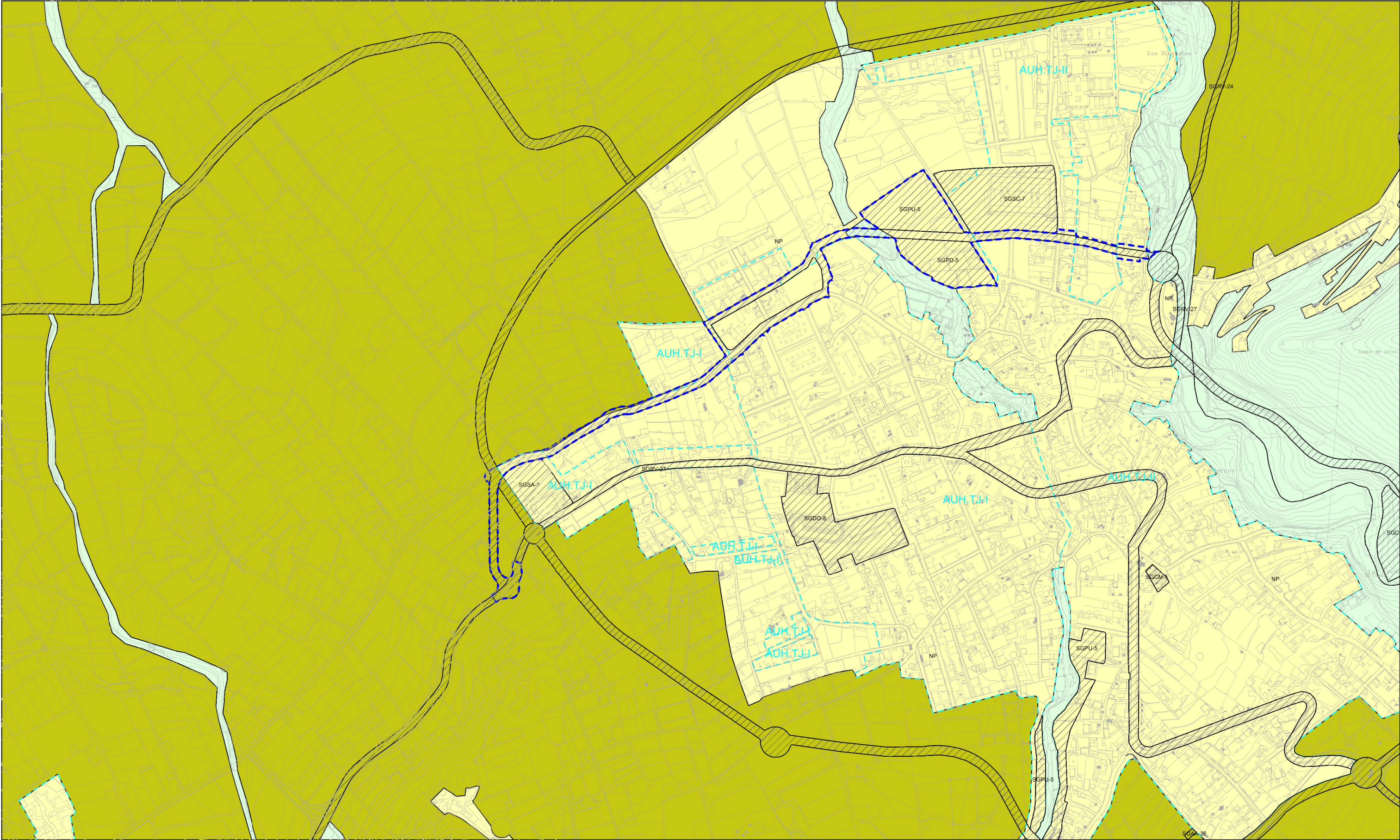
RPN	NATURAL
RPP1	PAISAJÍSTICA - 1
RPP2	PAISAJISTICA - 2
RPC	COSTERA
	COSTERA (COMPATIBLE)

RAI1	AGRÍCOLA INTENSIVO - 1
RAJ1	AGRÍCOLA INTENSIVO - 2
RAT1	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 1
RAT2	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 2
RAT3	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 3

RPH1	PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 1
RPH2	PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 2
	PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
RAR	ASENTAMIENTOS RURALES
	ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:	AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Situación:	TEJINA ZONA LA MAJADA
Escala:	A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000	Plano:	ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OM-1
Fecha:	MARZO 2024		
	CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P. Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com		



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS GLOBALES

CONSERVACIÓN
AGROPECUARIO
RESIDENCIAL
INDUSTRIAL
DOTACIONAL Y/O INFRAESTRUCTURAS

ELEMENTOS ESTRUCTURALES

SGRV	S.G. RED VIARIA
SGEG	S.G. ESTACIÓN DE GUAGUAS
SGAE	S.G. AEROPORTUARIO
SGAA	S.G. ABASTECIMIENTO DE AGUA
SGAA	S.G. SANEAMIENTO
SGTR	S.G. TRANVIARIO

SGPP	S.G. PARQUE PERIURBANO
SGPU	S.G. PARQUE URBANO
SGPD	S.G. PARQUE DEPORTIVO Y DE OCIO
SGPC	S.G. PARQUE CULTURAL

SGDO	S.G. DOCENTE
SGSA	S.G. SANITARIO
SGSC	S.G. SOCIOCULTURAL
SGAP	S.G. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
SGDF	S.G. DEFENSA

SGEB	S.G. ESTACIÓN DE BOMBEROS
SGCM	S.G. CEMENTERIO
SGPM	S.G. PAQUE MÓVIL
SGC	GRAN SUPERFICIE COMERCIAL
CMP	CAMPING

ÁREA DE SEGURIDAD MILITAR

ÁREAS URBANÍSTICAS HOMOGÉNEAS

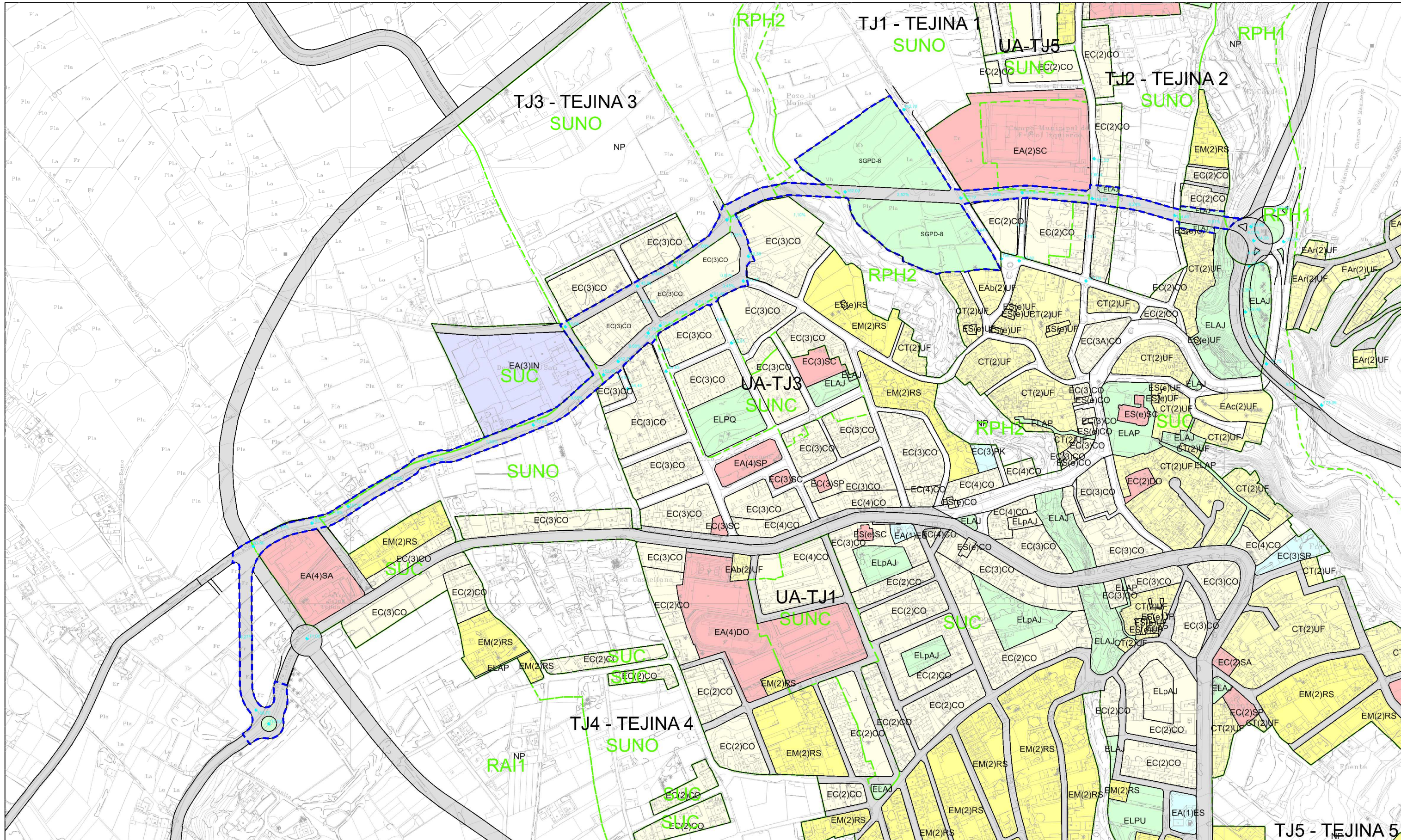
ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano: ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OM-2
Fecha: MARZO 2024 USOS GLOBALES DE SUELO

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT TERCARIO
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PD PARQUE DEPORTIVO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

- SP VIARIO

----- ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 2.000 A3: 1 / 4.000 Plano: ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OM-3
Fecha: MARZO 2024 CONDICIONES DE USOS Y DE LA EDIFICACIÓN

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

EL PICO

- OP-1 Clasificación y Categorización de Suelo (El Pico)*
- OP-2 Usos Globales del Suelo y Elementos Estructurantes (El Pico)*
- OP-3 Condiciones de uso y de la edificación (El Pico)*
- OP-4 Imagen Global (El Pico)*

PLANEAMIENTO VIGENTE - CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO (completo)

SUELO URBANO Y URBANIZABLE

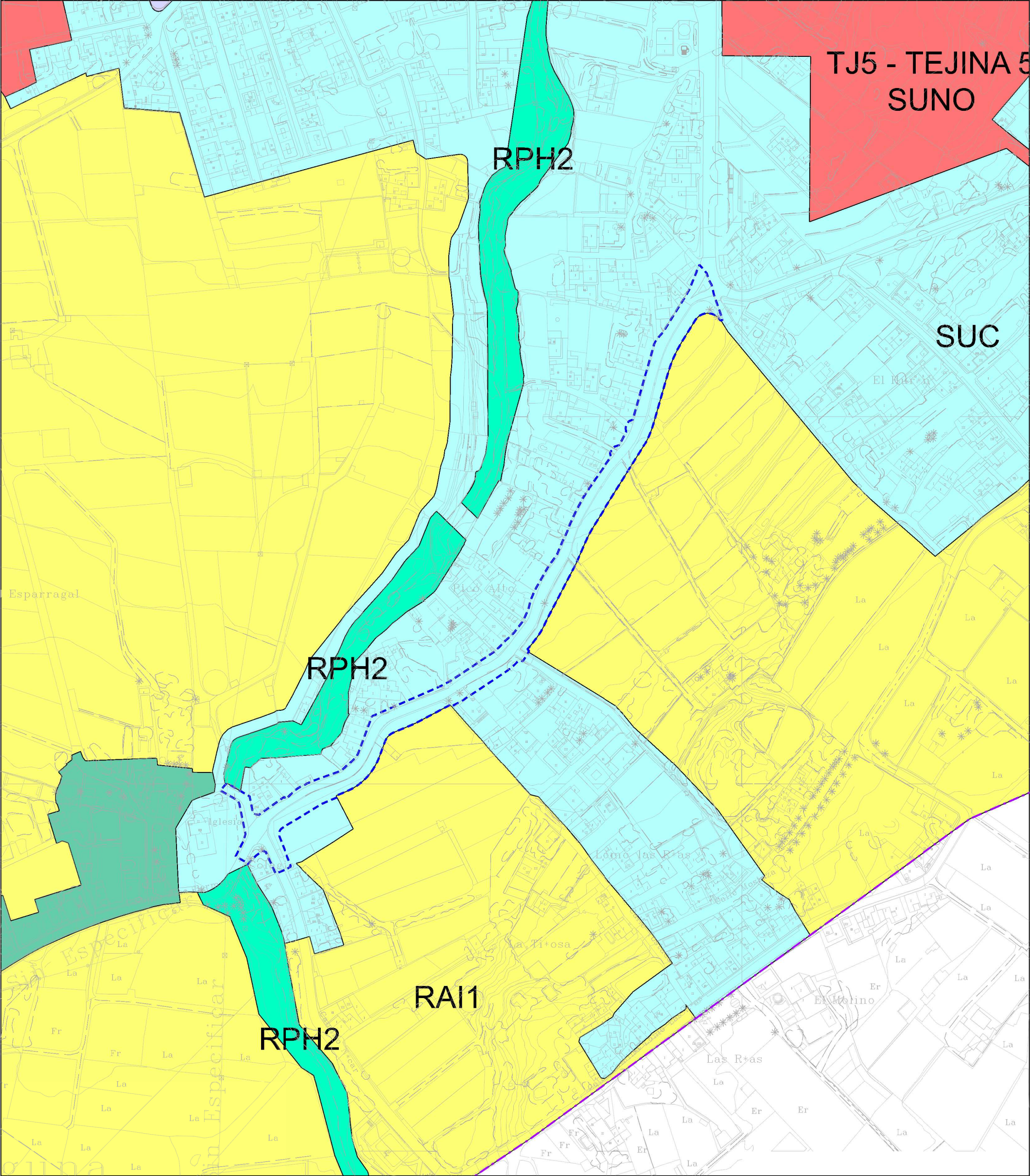
SUC	CONSOLIDADO
SUNC	NO CONSOLIDADO
	INTERÉS CULTURAL
SUO	SECTORIZADO ORDENADO
SUNO	SECTORIZADO NO ORDENADO

SUELO RÚSTICO

RPN	NATURAL
RPP1	PAISAJÍSTICA - 1
RPP2	PAISAJÍSTICA - 2
RPC	COSTERA
	COSTERA (COMPATIBLE)

RAI1	AGRÍCOLA INTENSIVO - 1
RAI2	AGRÍCOLA INTENSIVO - 2
RAT1	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 1
RAT2	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 2
RAT3	AGRÍCOLA TRADICIONAL - 3

RPH1	PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 1
RPH2	PROTECCIÓN HIDROLÓGICA - 2
	PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
RAR	ASENTAMIENTOS RURALES



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1/1.250 A3: 1/2.500

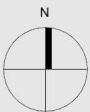
Fecha: MARZO 2024

ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OP-1
CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasá - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



--- ÁMBITO ALTERNATIVA

PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS GLOBALES

USO GLOBAL

- CONSERVACIÓN
- AGROPECUARIO
- RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL
- DOTACIONAL Y/O INFRAESTRUCTURAS

ELEMENTOS ESTRUCTURALES

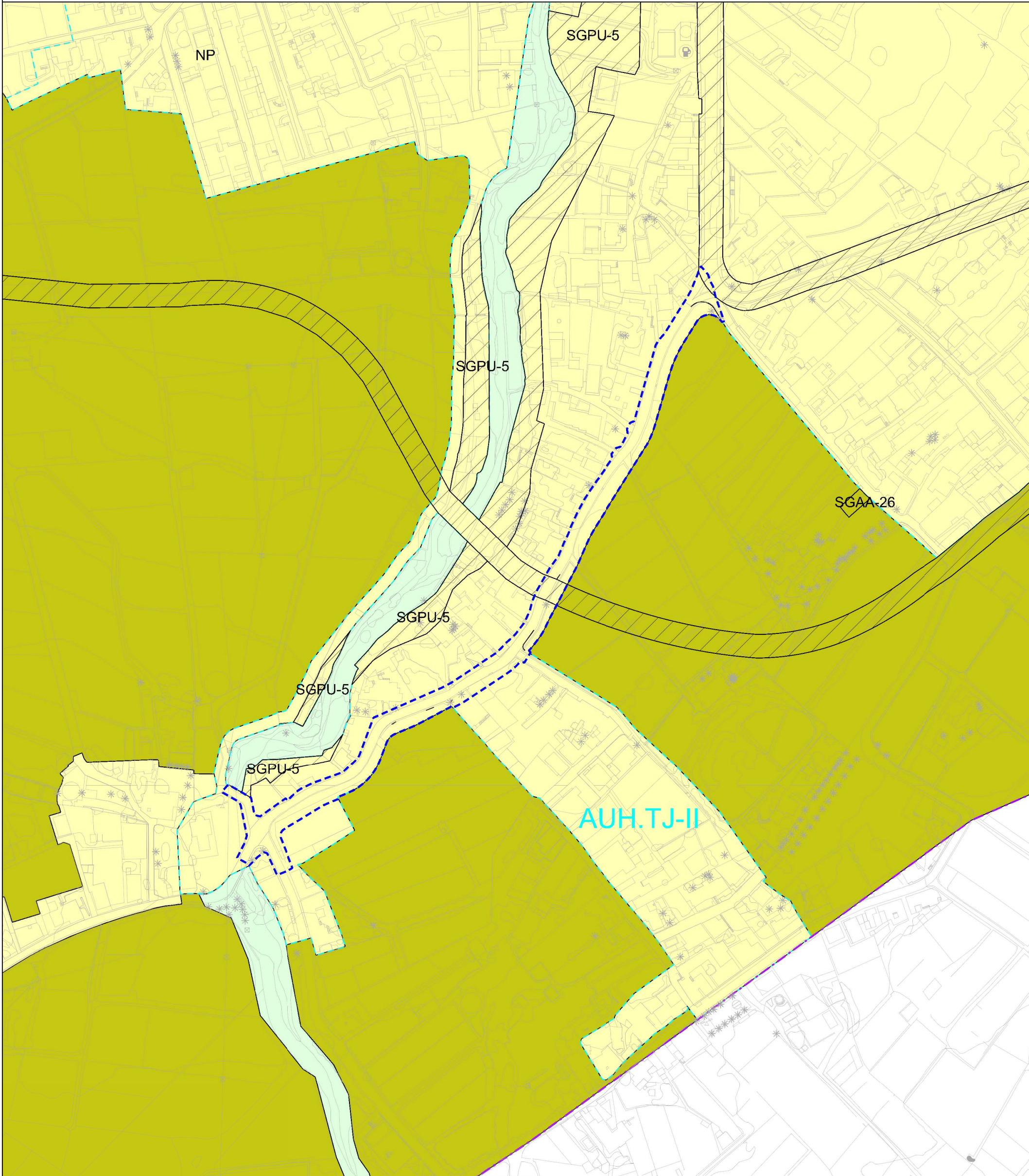
- SGRV S.G. RED VIARIA
- SGEG S.G. ESTACIÓN DE GUAGUAS
- SGAE S.G. AEROPORTUARIO
- SGAA S.G. ABASTECIMIENTO DE AGUA
- SGAA S.G. SANEAMIENTO
- SGTR S.G. TRANVIARIO
- SGPP S.G. PARQUE PERIURBANO
- SGPU S.G. PARQUE URBANO
- SGPD S.G. PARQUE DEPORTIVO Y DE OCIO
- SGPC S.G. PARQUE CULTURAL

- SGDO S.G. DOCENTE
- SGSA S.G. SANITARIO
- SGSC S.G. SOCIOCULTURAL
- SGAP S.G. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
- SGDF S.G. DEFENSA

- SGEB S.G. ESTACIÓN DE BOMBEROS
- SGCM S.G. CEMENTERIO
- SGPM S.G. PAQUE MÓVIL
- SGC GRAN SUPERFICIE COMERCIAL
- CMP CAMPING

----- ÁREA DE SEGURIDAD MILITAR

----- ÁREAS URBANÍSTICAS HOMOGÉNEAS



----- ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Situación: TEJINA ZONA LA MAJADA

Escala: A1: 1 / 3.000 A3: 1 / 6.000 Plano:

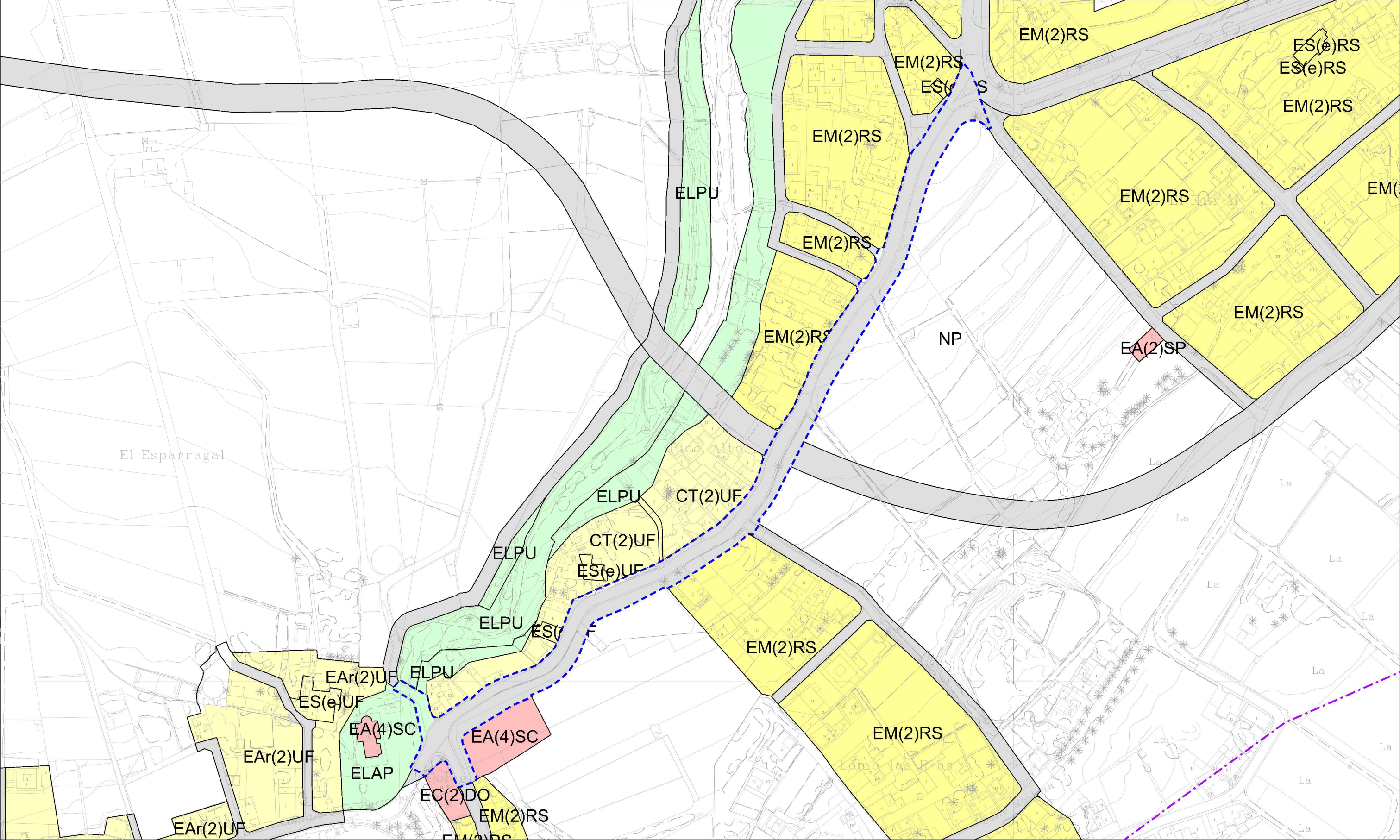
Fecha: MARZO 2024

ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OP-2 USOS GLOBALES DE SUELO



CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.

Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guama - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



PLANEAMIENTO VIGENTE - USOS PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL

- RS RESIDENCIAL
- UF RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- CO RESIDENCIAL COLECTIVA

INDUSTRIAL

- IN INDUSTRIAL

TERCIARIO

- UT TERCARIO
- SR SALA DE REUNIÓN
- OF OFICINA

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- SP SERVICIO PÚBLICO
- DO DOCENTE
- SA SANITARIO
- SC SOCIO CULTURAL

ESPACIOS LIBRES

- PU PARQUE URBANO
- AJ ÁREAS DE JUEGO Y AJARDINADAS
- AP ÁREAS PEATONALES Y PLAZAS

RED VIARIA

- SP VIARIO

----- ÁMBITO ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

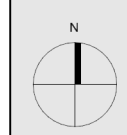
Promotor: AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Situación: TEJINA ZONA EL PICO

Escala: A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000 Plano: ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OP-3
Fecha: MARZO 2024 CONDICIONES DE USOS Y DE LA EDIFICACIÓN

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com



----- ÁMBITO ALTERNATIVA



MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN TEJINA

Promotor:	AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Situación:	TEJINA ZONA EL PICO
Escala:	A1: 1 / 1.000 A3: 1 / 2.000	Plano:	ORDENACIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA Nº OP-4
Fecha:	MARZO 2024	IMAGEN GLOBAL	

CODERCH URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L.P.
Paseo Las Hortensias, 1 - CP 38330 Guamasa - La Laguna / Tel 922639647 estudio@coderch-urbanismo.com - www.coderch-urbanismo.com

ANEXO O.2: EVALUACIÓN E INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO

OBJETO

El impacto de género es un concepto que se genera con el objetivo de identificar y valorar los diferentes resultados que las disposiciones normativas o las políticas públicas pudieron producir sobre mujeres y hombres, de forma separada. El estudio sobre el impacto de género hace referencia al análisis sobre los resultados y efectos de las normas o las políticas públicas en la vida de mujeres y hombres, de forma separada, con el objetivo de identificar, prevenir y evitar la producción o el incremento de las desigualdades de género. (Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales)

El caso que nos ocupa evaluará el impacto de género de la Modificación Menor del Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna en las zonas de La Majada y El Pico en el núcleo de Tejina. Cuyo objeto es:

a) *Mejora de la conexión viaria y la movilidad entre los barrios de Milán y La Palmita.*

- *Se propone aumentar las conexiones viarias entre el barrio de Milán y La Palmita incluyendo nuevas vías de forma independiente al desarrollo de los sectores Tejina 1, 2 y Tejina 3.*
- *Esta actuación es indispensable para la mejora de la conexión de estos ámbitos, al no estar prevista en la ordenación vigente ningún otro viario, salvo el camino La Cruz, existente en suelo urbano.*

b) *Mejorar las condiciones de movilidad del camino Bermejo en su paso por el suelo urbano.*

- *Aumentar la sección viaria desde la carretera general Tejina – La Laguna hasta la plaza de El Pico, para dar solución a la movilidad y seguridad, mejorando sus condiciones dimensionales y de servicio.*
- *La ampliación de la sección tipo del viario público previsto en el PGO vigente con el objetivo de aumentar el espacio peatonal en aceras y ancho de calzada.*

c) *Parámetros de ordenación de la edificación y usos*

Se analizará y agruparán los parámetros de ordenación de los suelos urbanos y urbanizables afectados, con planos, fichas y tablas específicas para cada ámbito, así como los datos del estado actual, que se estimarán en base a la cartografía más reciente, complementada cuando sea necesario, con la de los proyectos que obtuvieron licencia.

Sobre aquellos parámetros de los suelos urbanizables afectados, no se alterarán aquellos que incidan sobre el resto de los suelos urbanizables del municipio.

e) *Cuestiones sobrevenidas*

Una vez ajustadas las parcelas resultantes a los criterios establecidos en los puntos anteriores, al estado actual y a la actualización de la cartografía base se modificará lo siguiente:

- *Se ordenará pormenorizadamente y de manera integrada la totalidad del ámbito definitivo de la modificación, en tanto que cuestiones sobrevenidas, adecuando las alineaciones al estado actual y a la nueva cartografía existente.*

El órgano sustantivo es la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

MARCO NORMATIVO

Se procede a analizar el marco normativo estatal y autonómico sobre la perspectiva de género:

La Constitución Española de 1978 establece en su artículo 14 como derecho fundamental la igualdad y la no discriminación por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social. Correspondiendo a los poderes públicos promover las condiciones para que la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas, principio recogido en el artículo 9.2 del mismo texto legal.

La Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, dispone, que ambos son iguales en dignidad humana, derechos y deberes. La Ley tiene por objeto hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer, sea cual fuere su circunstancia o condición, en cualesquiera de los ámbitos de la vida y, singularmente, en las esferas política, civil, laboral, económica, social y cultural.

Esta Ley establece las pautas generales de actuación de los poderes públicos en relación con la igualdad, define el principio de transversalidad y los instrumentos para su integración en la elaboración, ejecución y aplicación de las normas y en las políticas públicas para la igualdad, contempla medidas de efectividad de la igualdad en las políticas de acceso a la vivienda.

El principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres supone la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por razón de sexo, y, especialmente, las derivadas de la maternidad, la asunción de obligaciones familiares y el estado civil.

La Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, introduce una modificación en los artículos 22 y 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, señalando que los proyectos de ley y las disposiciones reglamentarias deberán ir acompañadas de un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establezcan en el mismo.

A nivel autonómico la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre mujeres y hombres, tiene como objetivo hacer real y efectivo el derecho de igualdad de trato y oportunidades para, en el desarrollo de los artículos 9.2, 14 y 23 de la Constitución, y 5.2 y 30.2 del Estatuto de Autonomía para Canarias, seguir avanzando para lograr una sociedad más democrática, justa, solidaria e igualitaria, tanto en el ámbito público como privado. Asimismo, establece los principios generales que han de presidir la actuación de los poderes públicos en materia de igualdad entre mujeres y hombres en todos los ámbitos de su vida, con independencia del lugar donde residan.

La anterior ley, en su artículo 57.2 sobre vivienda, urbanismo y planeamiento dispone que: *“los poderes públicos de Canarias, en coordinación y colaboración con las entidades locales de la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, tendrán en cuenta la perspectiva género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.”*

Artículo 6. Informe de evaluación de impacto de género.

- 1. Los poderes públicos de Canarias incorporarán, de forma real y efectiva, el procedimiento de evaluación previa del impacto de género en el desarrollo de sus competencias, para garantizar la integración del principio de igualdad entre mujeres y hombres.*
- 2. Todos los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias incorporarán, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad por razón de género. A tal fin, en el proceso de tramitación de esas decisiones, deberá emitirse por parte de quien reglamentariamente corresponda, un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas.*
- 3. Dicho informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos.*

4. El Gobierno de Canarias, a propuesta del organismo de igualdad autonómico, podrá incorporar criterios complementarios a seguir para la realización del informe de evaluación de género, así como aquellos otros derivados de la realidad canaria.

La Resolución de 27 de junio de 2017 de Presidencia de Gobierno, dispone la publicación del Acuerdo que establece las directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias. (BOC nº 128, de 5 de julio de 2017).

La Directriz tercera desarrolla la naturaleza del informe de evaluación del impacto de género:

“El informe de evaluación del impacto de género es un documento administrativo de carácter preceptivo, que expone, de forma razonada y objetivamente justificada, si las iniciativas normativas y los planes que aprueba el Gobierno de Canarias generan efectos o impactos desiguales sobre mujeres y hombres y sobre la igualdad efectiva entre ambos sexos, y si consolidan, reducen o incrementan las desigualdades de partida entre ambos sexos identificadas en el ámbito de la política de la que se trate, proponiendo la incorporación de medidas correctoras que compensen estas desigualdades para que el proyecto de norma o plan genere efectos positivos sobre la igualdad entre hombres y mujeres.”

La Directriz Quinta regula el contenido y estructura del informe de evaluación ambiental del impacto de género.

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, en su artículo 3, sobre el principio de desarrollo territorial y urbano, establece que *“Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes.”* Por lo que, estas políticas deberán propiciar, entre otros, la igualdad de trato y de oportunidades, de acuerdo con los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional.

Para hacer efectivos estos principios, el artículo 20.1 c), concreta que las Administraciones Públicas deberán “Atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente.”

Finalmente, la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, consagra, en su preámbulo, como uno de sus objetivos y principios rectores:

“A partir de esos presupuestos, esta ley se limita a adecuar ese principio general de desarrollo sostenible a los tiempos y las necesidades actuales de la sociedad canaria. En este sentido, sin menoscabo de otros valores, se incorporan y destacan el paisaje, la movilidad sostenible, la eficiencia energética y la igualdad de género, que pueden calificarse de criterios universales”

A partir de esta premisa son varios los artículos de este texto legal que regulan la igualdad de trato entre hombres y mujeres; el artículo 3.6 incluye como principio de esta ley que *“la intervención pública en relación con la ordenación del suelo deberá atender y respetar el principio universal de igualdad entre hombres y mujeres.”* Y como principio específico, para la ordenación territorial y urbanística, en su artículo 5.2.a), señala: *“la promoción del uso racional de los recursos naturales y territoriales, armonizando las exigencias derivadas de su protección y conservación con el desarrollo económico, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres y, en general, la mejora del nivel de vida de la ciudadanía, compensando de forma adecuada a quienes se comprometan a su costa con esos objetivos”.*

También en los artículos 81 y 82, se reitera, como principio y criterio de ordenación del suelo, que se debe atender a la igualdad entre hombres y mujeres.

Artículo 81 Principios de la ordenación

"1. En el marco de los principios que rigen la actuación de los poderes públicos de acuerdo con la legislación básica y esta ley, la ordenación de los usos del suelo deberá atender a los principios de (...) de igualdad entre hombres y mujeres (...)."

Artículo 82 Criterios de ordenación

"La ordenación territorial del archipiélago canario atenderá, preferentemente, a la consecución de los siguientes criterios:

a) La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de la ciudadanía a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad, así como la consecución de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres."

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

En relación con la perspectiva de género, la presente Modificación Menor incluye en el capítulo 2.7 se ha analizado en el epígrafe 2.7.1. sobre *"características de la población"*; 2.7.2. *"condiciones económicas y sociales"* y 2.7.3. *"actividad terciaria"*; los datos sobre la evolución de la población según sexos.

Junto a este análisis se relacionan las infraestructuras, servicios, dotaciones y equipamientos existentes en el capítulo 2.6.

Se podría destacar como criterios que debe atender la redacción de la Modificación del Plan General en el ámbito propuesto y con el objeto pretendido los siguientes:

- Se debe garantizar la mejora de las infraestructuras necesarias, mediante la mejora de los existentes y la creación de nuevas en los ámbitos que se detecte la insuficiencia de estos.
- Se debe procurar una mejora en la accesibilidad a los equipamientos, espacios libres y servicios del entorno, que repercuta en el día a día de quienes no cuentan con vehículo privado para acceder a ellos con facilidad e inmediatez.
- Se debe invertir en la remodelación integral y el diseño inclusivo de las zonas públicas (viarios públicos) para que respondan a las necesidades de la población.
- Se debe garantizar la seguridad en los desplazamientos urbanos, el acondicionamiento de los espacios y calles urbanas e interurbanas que interconectan los equipamientos, las residencias o las zonas de actividad

ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN

Con los datos analizados, y una vez identificados los problemas de la vigente ordenación, son valorados también desde la perspectiva de género y además se utilizan para poder fijar los objetivos generales de ordenación, expuestos en el epígrafe 1.7 del borrador del Plan, entre los que destacan:

- *Mejorar la movilidad y la accesibilidad en base al PMUS en tramitación, actuando desde los diferentes componentes que se incluyen en la presente modificación (sistema viario, tráfico, aparcamientos, espacios peatonales, etc.).*
- *La armonización de los requerimientos de desarrollo social y económico con la preservación y la mejora del medio ambiente urbano, asegurando a todos/as una digna calidad de vida.*

- *Establecer criterios de ordenación y urbanización de los espacios libres públicos y viarios, condiciones apropiadas para la plantación de especies vegetales con el fin de mejorar la calidad del paisaje urbano y para unas condiciones adecuadas de accesibilidad y seguridad.*
- *Lograr que el instrumento de planeamiento general alcance la flexibilidad suficiente para evitar que se convierta en un obstáculo a superar, consiguiendo - al propio tiempo - que sus determinaciones ordenen de forma integral el territorio*

Por lo tanto, en lo referido a los ámbitos de la modificación, al paisaje, a la movilidad, a los espacios públicos, a las infraestructuras, se deben facilitar los diferentes aspectos de la vida: la productiva, la social y la personal. Se debe garantizar un espacio público seguro y accesible, evitando espacios en desuso, infraestructuras públicas desatendidas. Se deberá posibilitar la supresión de las barreras arquitectónicas y las calles además de lugares tránsito deben ser puntos de encuentro.

CONCLUSIÓN

De todo lo expuesto se concluye que en la redacción de la Modificación Menor del Plan General de La Laguna se ha tenido en cuenta la perspectiva de género en el diseño de los ámbitos de la modificación, en las políticas urbanas y en la planificación urbanística. La ordenación pormenorizada realizada atiende a los criterios y objetivos expuestos.

Se ha tenido en cuenta la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, por lo que no se generan efectos o impactos desiguales sobre mujeres y hombres y sobre la igualdad efectiva entre ambos sexos y el lenguaje utilizado no es sexista y se ha contemplado la transversalidad adaptando el diseño de la ordenación propuesta respecto de la igualdad entre mujeres y hombres.

Además, serán en los correspondientes proyectos de urbanización y edificación en los que finalmente se materialice tales determinaciones. Los espacios libres, las obras de urbanización y las edificaciones que se diseñen y ejecuten deben dar cumplimiento a lo dispuesto en las políticas de igualdad diseñadas por la legislación y por este documento: sobre todo en lo dispuesto a condiciones de accesibilidad y seguridad.

La ordenación propuesta en el presente documento de ordenación tendrá un impacto positivo en función del género.