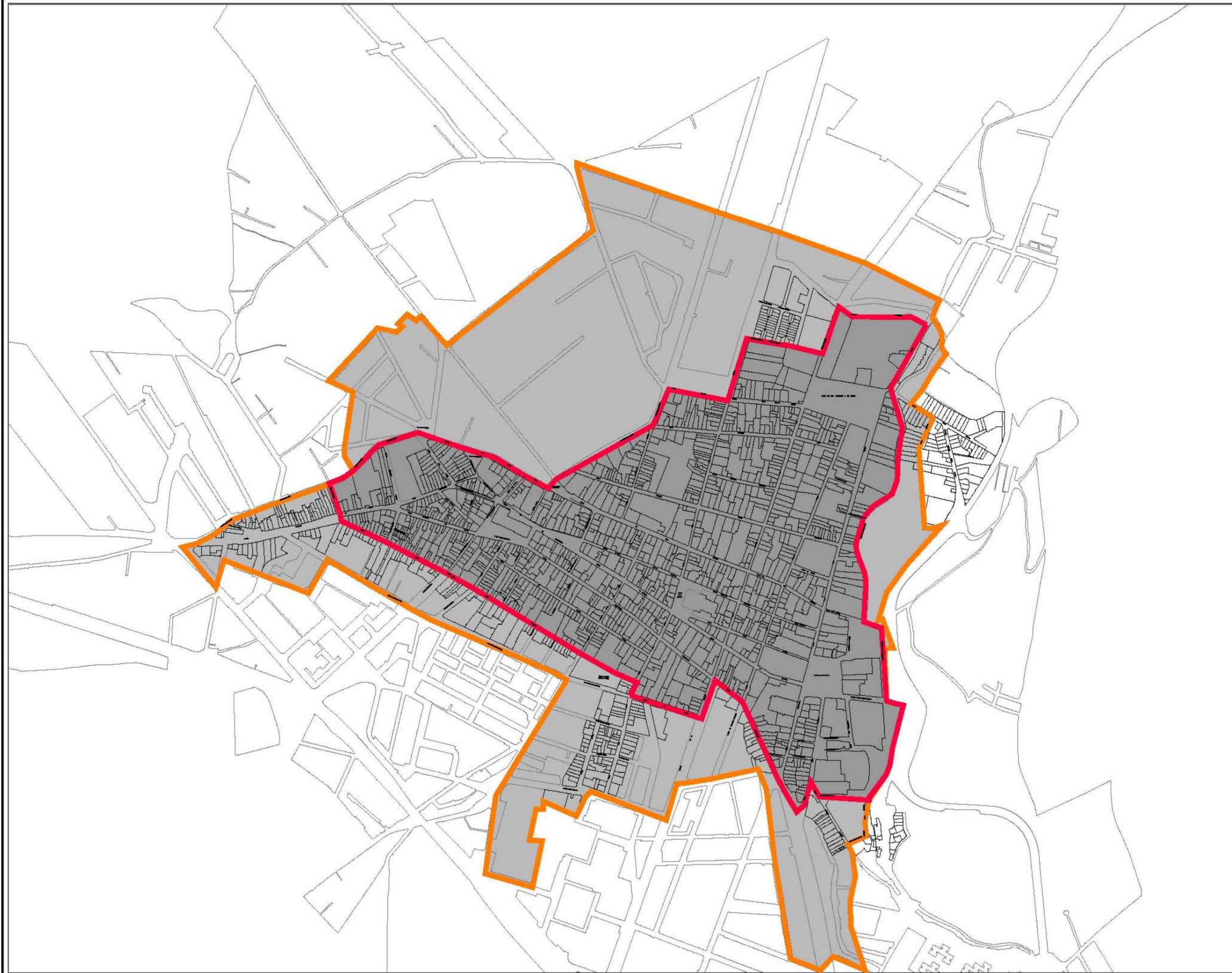




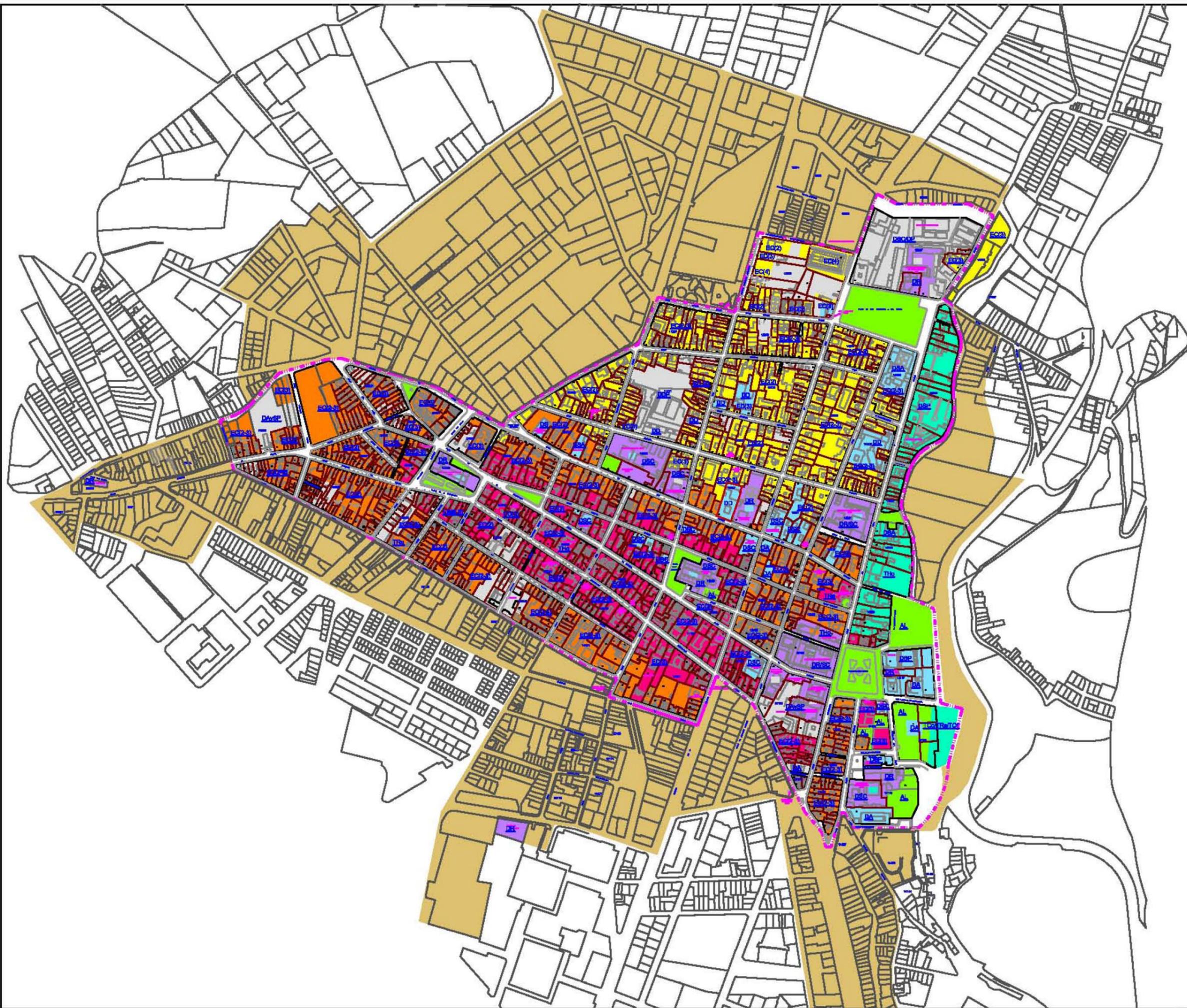
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

- ÁMBITO DEL ÁREA DE RESPETO
- ÁMBITO DEL CENTRO HISTÓRICO





SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA



- AL ÁREA LIBRE
- DISE. SC. DD. 1 DOTACIONALES
- EC/2-3I EDIFICACIÓN CERRADA 2 y 3 ALTURAS
- ZICH. COMERCIAL INTENSIVA
- ZICH. MIXTA COMERCIAL RESIDENCIAL
- ZICH. RESIDENCIAL INTENSIVA
- ZIRN. ZONA BARRANCO
- ZONA DE RESPETO
- DOTACIONAL
- ÁMBITOS SOMETIDOS A CONCERTACIÓN URBANÍSTICA
- LIBRE PÚBLICO: PLAZAS Y JARDINES
- EDIFICIO SINGULAR
- ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL CENTRO HISTÓRICO

**PLAN ESPECIAL
DE PROTECCIÓN DEL CASCO HISTÓRICO**

EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

A. C. ARQUITECTURA URBANISMO COOPERACIÓN S.L.

ZONIFICACIÓN Y USOS DEL SUELO

NOVIEMBRE 2011

1.5.1.5.8.2. Plan Especial de Protección de la Vega de La Laguna

El Plan General de La Laguna de 2000 determinó la redacción del Plan Especial de La Vega de La Laguna (PA-6), cuyo ámbito comprende los núcleos de la propia Vega Lagunera, Las Mercedes, Jardina, El Ortigal, parte de Los Baldíos y Camino del Medio hasta el límite con el Término Municipal de El Rosario.

Este Plan Especial está entre los definidos en el artículo 37 del texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, D.L. 1/2000, que dice losiguiente:

“1. Los Planes Especiales de Ordenación desarrollarán las determinaciones de los Planes Generales, ordenando elementos o aspectos específicos de un ámbito determinado.

Los Planes Especiales de Ordenación pueden tener por objeto cualquiera de las siguientes finalidades:

- a) Conservar y mejorar el medio natural y el paisaje natural y urbano.*
- b) ...*

5. Regirán para la formulación, tramitación y aprobación de los Planes Especiales de Ordenación las mismas reglas establecidas para los Planes Parciales de Ordenación, ... ”

Asimismo, el artículo 5 del citado Decreto Legislativo 1/2000, dice:

“Son fines de toda actuación pública de regulación del uso y aprovechamiento del suelo o de utilización de éste:

- a) Conservar y, en su caso, preservar los espacios, recursos y elementos naturales, ...*
- b) Utilizar racionalmente los espacios de valor agrícola. Ganadero y forestal, con especial consideración de las zonas de medianías y cumbres, para propiciar su recualificación social y económica, procurando la*

conservación de los usos y costumbres tradicionales compatibles con el medio.”

El ámbito de estudio se encuentra en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, ocupando el 10% de la superficie del mismo. Este sector (PA-6) es uno de los 8 que recoge el vigente Plan General con la categoría de Suelo Rústico de Especial Protección de Ámbitos de Agricultura Tradicional, representando el 15% del mismo.

En resumen, la redacción del Plan de Protección de la Vega de Granada tiene como objetivo la recuperación y gestión de La Vega de La Laguna. Esta labor pretende realizarse a través de la compatibilización de los usos residenciales agrícolas, ganaderos, recreativos, la promoción de la ganadería y agricultura tradicional, la recuperación de la cubierta arbórea y la rehabilitación del patrimonio etnográfico y arquitectónico.

1.5.1.6. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte.

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte fue promovido por AENA y aprobado por O.M. de 5 de **Septiembre de 2.001**. En él se determina la reserva de terrenos necesaria para su desarrollo y se marcan las directrices básicas para el mismo.

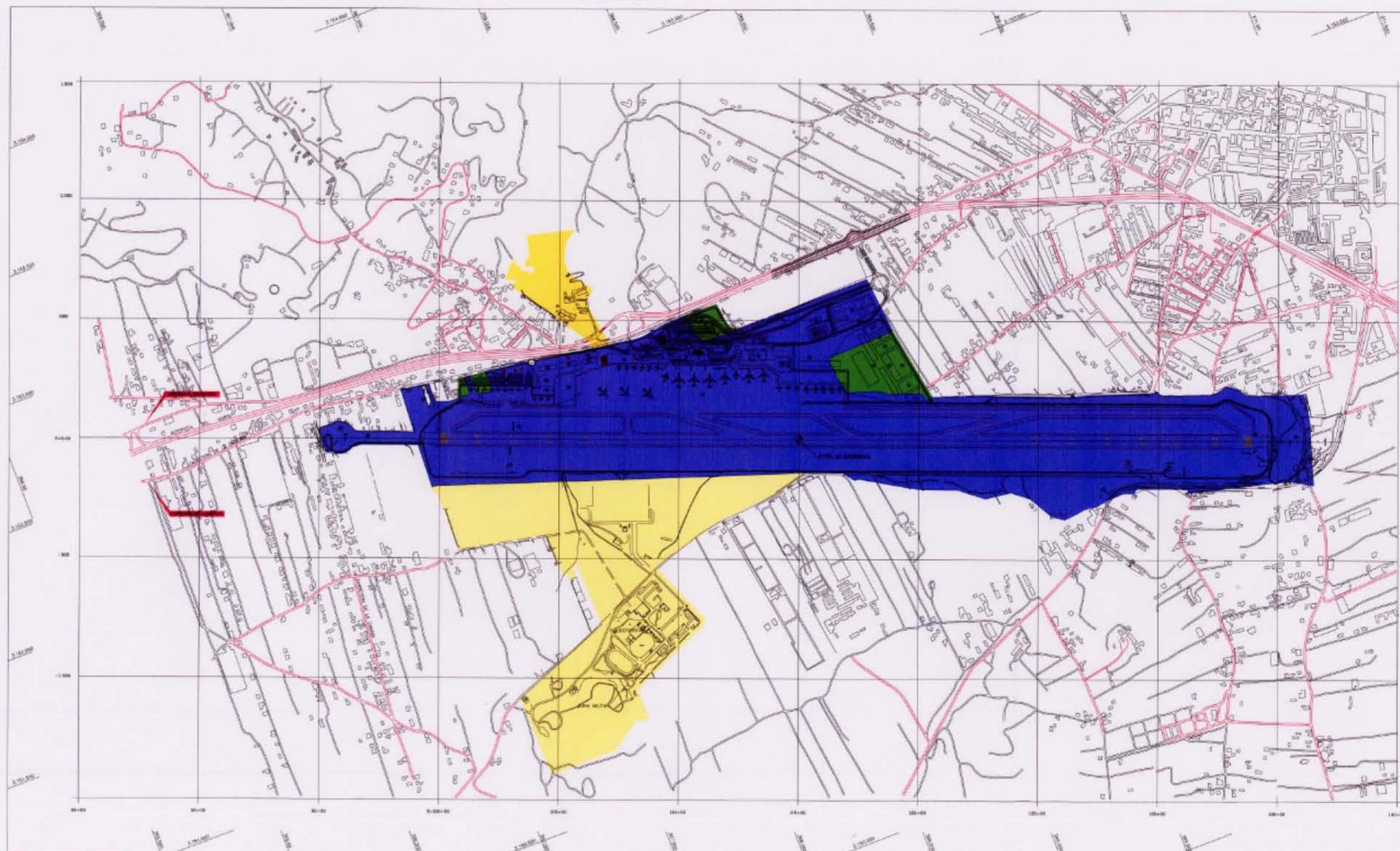
El Plan propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico, **modificando ligeramente la superficie ocupada por el mismo**. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015.

Las principales actuaciones consisten en la renovación de instalaciones de navegación aérea; la ampliación de la plataforma de estacionamiento en 11 puestos, en sentido longitudinal, lo que supondrá en el lado oeste el desplazamiento de la zona destinada a handling, y con ello las de carga y aviación general; la disposición de un edificio terminal con aproximadamente 40.000 metros cuadrados (ya inaugurado), la disposición de un aparcamiento de vehículos con cerca de 1.300 plazas; la habilitación de una pequeña zona industrial al este de la plataforma de aeronaves; la reubicación de la torre de control y del centro de emisores; la disposición de una zona para un edificio independiente de bloque técnico, y el acondicionamiento de un edificio terminal de aviación general, aumentando su plataforma en 7 puestos para el último horizonte de tráfico. También se acondicionará la zona de carga mediante la construcción de unos patios anexos.



La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 198,47 hectáreas, de las cuales 156,32 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 42,15 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

A continuación se adjunta un plano con la disposición de las zonas existentes y de ampliación, y la delimitación del máximo desarrollo posibles del Sistema General Aeroportuario y el Área de Cautela.



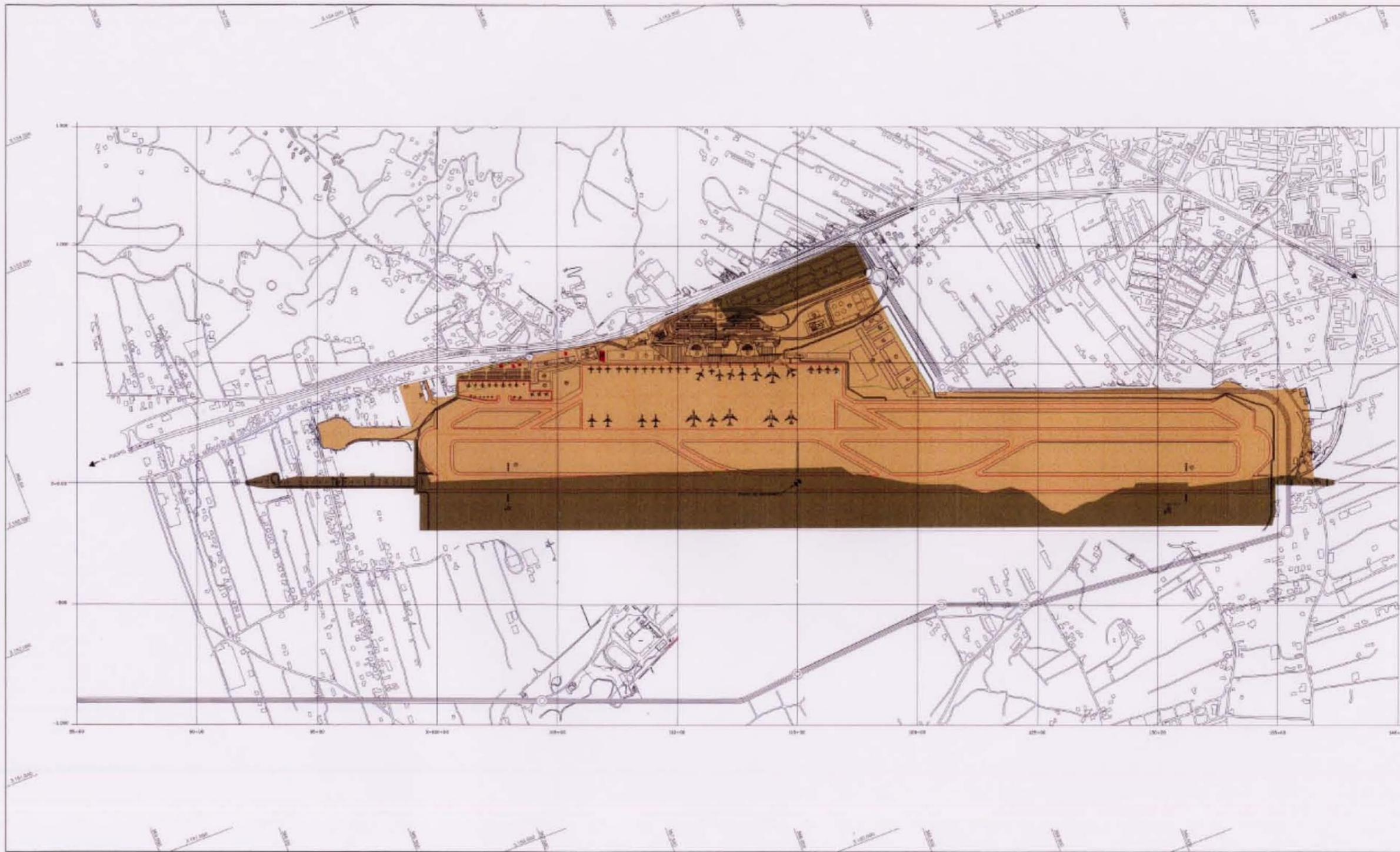
LEYENDA

- 01 EDIFICIO TERMINAL
- 02 PLATAFORMA
- 03 TORRE DE CONTROL
- 04 SERVICIOS AUTORIDAD AEROPORTUARIA
- 05 EDIFICIO CONTRAMANDOS
- 06 CATERING
- 07 DEPARTAMENTOS
- 08 AMARCAMIENTO DE VEHICULOS
- 09 EDIFICIO DE AGUAS Y AGENTES DE CARGA
- 10 ALMACEN DE SERVICIOS
- 11 PLANTA DE CONFINAMIENTO DE RESERVOIS SOBLOS
- 12 SECTOR AEREO
- 13 PLANTA DE TRATAMIENTO DE RESIDUOS DE AERONAVES
- 14 DEPÓSITO DE AGUAS
- 15 OBSERVATORIO METEO Gobierno 30
- 16 SENDA DE PLANTO Gobierno 30
- 17 PAFIS
- 18 TERMINAL DE MORGANAS
- 19 EDIFICIO DE AVIACION GENERAL
- 20 ZONA DE HANDLING
- 21 SERRA DE PLANES Gobierno 12
- 22 LOCALIZADOR ILS Gobierno 12
- 23 LOCALIZADOR ILS Gobierno 30
- 24 ZONA APPROVISIONAMIENTO VEHICULOS DE SERVICIO
- 25 PLANTA DE TRATAMIENTO Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A VEHICULOS DE SERVICIO
- 26 CENTRAL ELECTRICA
- 27 ZONA INDUSTRIA, AEROPORTUARIA
- 28 CENTRO DE DISTRIBUCION
- 29 SISTEMA DE LUCES DE APROXIMACION
- 30 CLUB DE AVIACION DEPORTIVA
- 31 CENTRO DE EMERGENCIAS
- 32 ANTIQUO EDIFICIO TERMINAL
- 33 EDIFICIO DE SERVICIOS

- INDICACION**
- AREA DE LA TERMINAL ACTUAL
 - AREA DE LA LOCALIZACION DE TERMINAL FUTURA
 - ZONAS DE EXPANSION DE SERVICIOS
 - LINEAS DE CAL y PAVES DEL SECTOR DE SERVICIO
 - SERVICIO PARA PROPIEDAD DEL ESTADO DEL AEROPORTO



INSTITUCION DE PLANEACION INSTITUTO DE PLANEACION	
AEROPUERTO DE TENERIFE - NORTE	
PLANO DIRECTOR	
ADMINISTRACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURAS	
Fecha: 1994	Escala: 1:5000



- LEYENDA**
- 01 EDIFICIO TERMINAL SIMÉTRICO
 - 02 EDIFICIO TERMINAL ASIMÉTRICO
 - 03 TORRE/CENTRO DE CONTROL
 - 04 SERVICIOS AUTORIDAD AEROPORTUARIA
 - 05 EDIFICIO CONTINGENCIAS
 - 06 CATERING
 - 07 REPARADORA
 - 08 APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS
 - 09 EDIFICIO DE ALMACÉN Y AGENTES DE CARGA
 - 10 ALMACÉN DE SERVICIOS
 - 11 PASADIZO
 - 12 SECTOR AEREO
 - 13 ESCUELAS DE VUELO
 - 14 DEPÓSITO DE AGUAS
 - 15 OBSERVATORIO METEO C-30
 - 16 ZONA DE PLUMBOS C-30
 - 17 PAVI
 - 18 TERMINAL DE OLEA
 - 19 TERMINAL AUXILIAR GENERAL
 - 20 ZONA MANEJOS
 - 21 CENTRAL ELÉCTRICA
 - 22 LOCALIZADOR (L.S. C-12)
 - 23 LOCALIZADOR (L.S. C-30)
 - 24 PLANTA DE ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLE
 - 25 CLUB DE ANFICIÓN DEPORTIVA
 - 26 ZONA INDUSTRIAL AEROPORTUARIA
 - 27 PLANTA DE TRATAMIENTO DE RESIDUOS AEROPORTUARIOS
 - 28 CENTRO DE ESTERILIZACIÓN
 - 29 SISTEMA DE LUCES DE APROXIMACIÓN
 - 30 ZONA COMERCIAL AEROPORTUARIA
 - 31 PUESTO DE ESTACIONAMIENTO AISLADO
 - 32 PLANTA DE COMPACTACIÓN RESIDUOS SUELO
 - 33 ZONA APARCAMIENTO VEHÍCULOS DE SERVICIO
 - 34 TERMINAL PORTUARIA

- SIMBOLOGÍA**
- ZONA URBANA AEROPORTUARIA (104.3 Ha.)
 - ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA (70.42 Ha.)
 - CERRO DE LITO. A FUERA DEL SERVIDIO DE DEFENSA
 - SERVIDIO AUTO PROTEGIDO DEL SERVIDIO DEL AER.



INSTITUCIÓN ORGANIZADA DE ASESORAMIENTO Instituto de Planificación Aeroportuaria	AEROPUERTO DE TENERIFE - NOROCCIDENTAL
TÍTULO:	PLAN DIRECTOR
OBJETO:	MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE S.G.A. Y ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA
FECHA:	15/06/2011
ESCALA:	1:5000

1.5.1.7. Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife de 1995 constituye el documento que recoge la ordenación pormenorizada de los espacios portuarios. En el año 2004 se promueve una Revisión del Plan Especial tendente a su adecuación al nuevo contexto de la actividad portuaria.

La finalidad del Plan Especial es la de garantizar la óptima funcionalidad de las distintas áreas incluidas en la actual Zona de Servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, bien en relación a los usos propiamente portuarios o con respecto a actividades complementarias o de carácter urbano.

La importancia de las infraestructuras portuarias y, en el caso concreto que nos ocupa, su carácter estratégico motivado por el carácter insular del territorio y su inserción en las grandes líneas del transporte internacional, motiva de igual manera una proyección de futuro. Por ello, el Plan Especial recoge soluciones para resolver las previsibles necesidades futuras de las infraestructuras portuarias y la nueva concepción de los usos de aquellos espacios de relación con las áreas urbanas, así como el adecuado tratamiento de la función que debe cumplir el puerto en el nuevo escenario previsto en el ámbito insular.

Las relaciones puerto-ciudad constituyen en el presente uno de los grandes aspectos relacionados con las actividades portuarias y con el funcionamiento interno de las urbes. El desarrollo urbano de las ciudades portuarias se ha producido de manera paralela al de las actividades portuarias. El crecimiento de ambas realidades espaciales produce fricciones cuando no se realizan de la manera más acordes con los intereses y los usos que en ambos se desarrollan.

El Plan Especial ha de constituirse como el instrumento que permita y favorezca el diálogo entre el Puerto y la Ciudad e incluso entre el Puerto y la Isla. El documento da la pertinente cobertura a la planificación inicial de la reconversión parcial del puerto, para adecuar sus espacios y funciones a las nuevas exigencias y circunstancias que le afectan o le afectarán en un futuro más o menos inmediato. Este proceso ha de plantearse de forma pautada, con la flexibilidad suficiente para admitir respuestas alternativas según la dinámica de los acontecimientos, y a través de una ordenación coherente, racional y consensuada con el fin de evitar afecciones y situaciones poco deseables.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha ido conformando históricamente según las demandas y los impulsos de las diferentes épocas, dando lugar a unas infraestructuras portuarias con clara limitaciones para su desarrollo futuro. Pese a las sucesivas actuaciones efectuadas, se configura de forma dispersa y poco funcional, con calados escasos, áreas de maniobras reducidas y explanadas de operaciones con fondos inapropiados. Las características orográficas de la costa condicionan las posibilidades de ampliación, dificultando la adaptación a las necesidades y requisitos que las nuevas tendencias del tráfico portuario exigen. Con ello, se corre el riesgo de que se produzca una pérdida de eficacia y de respuesta a las oportunidades de captación de nuevos tráficos y actividades, y la aparición de dificultades añadidas para mantener unas condiciones adecuadas de seguridad en la prestación de servicios.



En este contexto, se plantea con carácter prioritario la ampliación de superficie dedicada al tráfico de contenedores en la Dársena del Este, así como la construcción de un nuevo atraque que reemplace a uno de los existentes con limitaciones de calado.

Las actuaciones puntuales que se plantean en el recinto actual, han de complementarse con unas nuevas instalaciones, por lo que se opta por considerar a medio plazo la necesidad de desarrollar el Puerto de Granadilla, ya que el riesgo de no intervenir en tal sentido podría significar el colapso de la infraestructura portuaria actualmente existente a medio plazo.

Con las instalaciones del Puerto de Santa Cruz y el desarrollo del de Granadilla se podrán satisfacer una serie de objetivos:

- Asegurar el crecimiento de la infraestructura portuaria de manera acompañada en el tiempo y a la necesidad de los tráficos.
- Permitir el incremento y mejora de la competitividad portuaria a través de la especialización y funcionalidad de las infraestructuras y los servicios.
- Captar y desarrollar el tráfico de trasbordo, ofertando una infraestructura adecuada en una estratégica ubicación respecto a los flujos Norte-Sur y Este-Oeste.
- Potenciar las relaciones con los mercados emergentes de África e Iberoamérica.
- Desarrollar el principal nodo de especialización logística de las islas occidentales, a través de la integración del Puerto con el Aeropuerto del Sur y el Polígono Industrial de Granadilla.

La construcción del Puerto de Granadilla ha de interpretarse como complementario al de Santa Cruz de Tenerife, que mantendrá sus propios tráficos y servicios, permitiendo una reconversión parcial para aprovechar su potencialidad para ciertas actividades (cruceros turísticos, pasaje interinsular, tráfico de mercancía rodada con la península) e implantar nuevos usos complementarios de carácter urbano en aquellos espacios más relacionados con la ciudad, garantizando la compatibilidad de tales usos con la adecuada prestación de los servicios portuarios que se mantengan.

En febrero de 2004 se aprobó el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla y cuenta ya con la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

La Revisión del Plan Especial delimita doce áreas funcionales y de ordenación a los efectos de definir de forma sistemática el régimen específico aplicable a los espacios y a las edificaciones e instalaciones comprendidas en cada una de ellas.

La división propuesta responde a la búsqueda de una correcta ordenación espacial de las actividades del Puerto y al criterio general de establecer la especialización de los

espacios terrestres, diferenciando en lo posible las actividades a desarrollar en cada uno de ellos, en atención de la mejor operatividad de los servicios portuarios y a una adecuada funcionalidad de los usos complementarios. En consecuencia, la división practicada distingue las áreas que, aunque interrelacionadas entre sí, poseen o pueden poseer una cierta especialización funcional por sus características singulares y por su aptitud para acoger unos u otros usos característicos o predominantes, además de establecerse los usos pormenorizados compatibles.

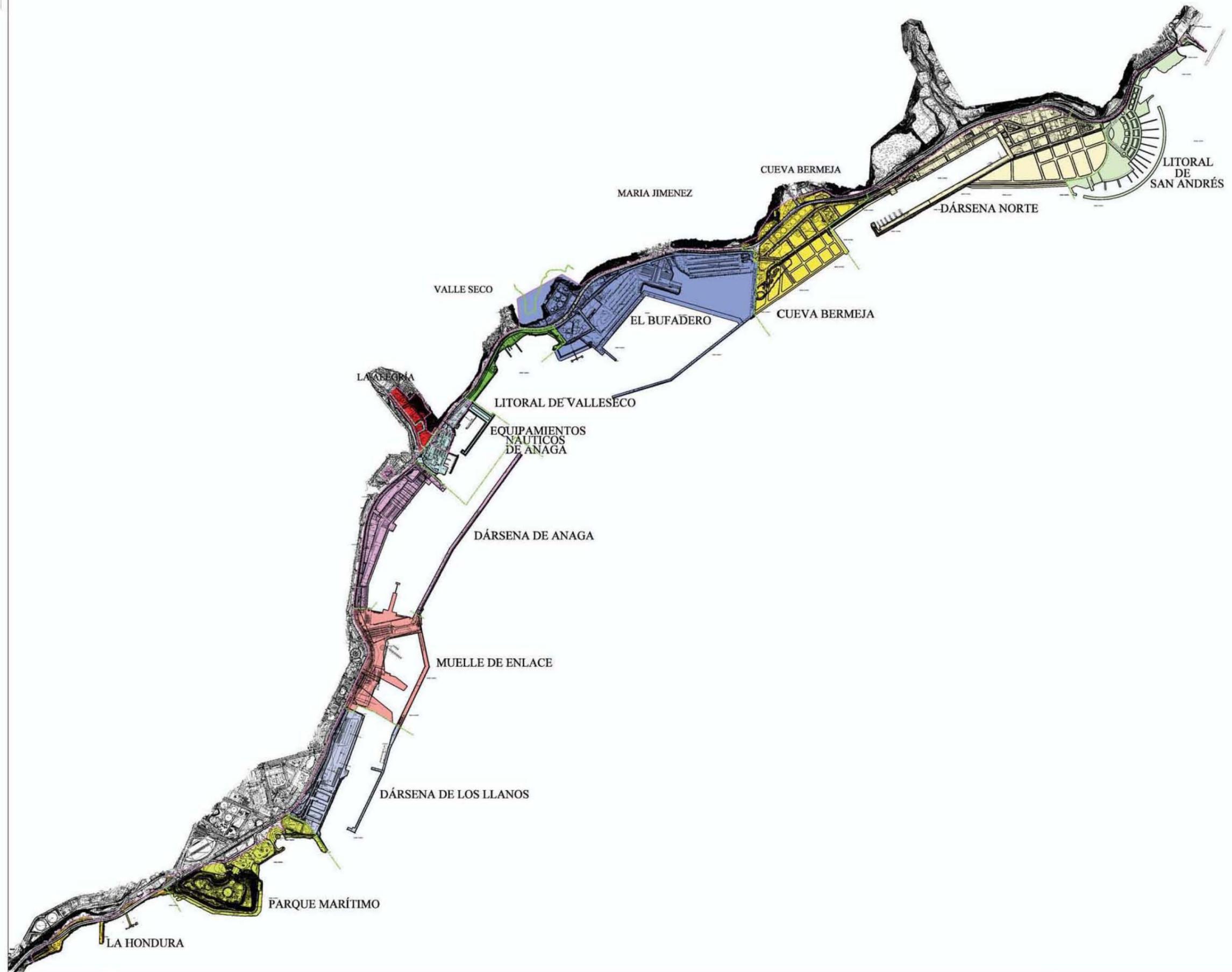
Las áreas funcionales delimitadas, en sentido Oeste a Este son : La Hondura, Parque Marítimo, Dársena de Los Llanos, Muelle de Enlace, Dársena de Anaga, La Alegría, Equipamientos Náuticos de Anaga, Litoral de Valleseco, El Bufadero, Cueva Bermeja, Dársena del Norte y Litoral de San Andrés.

Pueden diferenciarse de forma clara dos grupos según estén destinadas preferentemente a servicios portuarios y a actividades asimilables a ellos según la legislación vigente, o bien su uso principal sea de actividades complementarias o autorizables. Esta división supone un determinado esquema de organización funcional del Puerto que determina claramente los espacios vinculados a los usos portuarios esenciales y define los ámbitos destinados a acoger la actividades de carácter complementario.

La ordenación propuesta responde tanto a la conveniencia de destinar el litoral de la ciudad para usos urbanos, en aquellos espacios portuarios que han perdido su funcionalidad como tal, como a las opciones de reordenación y ampliación del espacio portuario que resultan justificadas en el entorno físico y dentro de las circunstancias y escenarios previsibles.

El Puerto cuenta de igual manera con un Plan de Utilización de los Recursos Portuarios, con el que se trata de racionalizar y ordenar los diferentes espacios que posee el Puerto de Santa Cruz de Tenerife para desarrollar su actividad.

En el plano que se adjunta se presenta la ordenación de las áreas funcionales del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.



- | | | |
|--|---|---|
| COMBUSTIBLES LÍQUIDOS | PASAJE Y MERCANCIAS GENERALES (Área de futura reconversión) | BASE DE CONTENEDORES |
| DOTACIONES RECREATIVAS Y CULTURALES | DOTACIONES Y TERCIARIOS (Oficinas) | INDUSTRIAL |
| BASE DE CONTENEDORES (Área de futura reconversión) | EQUIPAMIENTO NAUTICO DEPORTIVO | ALMACENES E INDUSTRIAS |
| TERMINAL DE PASAJEROS Y USO TERCIARIO | DOTACIONES RECREATIVAS | EQUIPAMIENTOS NAUTICOS Y REFUGIO PESQUERO |

AMBITO DEL PLAN ESPECIAL
 UNIDAD ACTUACION
 AMBITO DE AREA FUNCIONAL
 ESPACIO NATURAL

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
 Puertos de Tenerife
 MINISTERIO DE FOMENTO
 (ORDENACIÓN)
ÁREAS FUNCIONALES
 PLANO 0-1
 JORGE COLOMBA FIGUEROA ARQUITECTO FERNANDO SCHWYZE MASQUEIRO ARQUITECTO
 E=1:10.000 NOVIEMBRE 2004

