



LA PALMA

Fase
Aprobación definitiva (2011)

Documento
MEMORIA DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMISIÓN DE FECHA 2409/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P.O.L.P.)

000757

757

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

CABILDO DE LA PALMA

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA

TEXTO REFUNDIDO

Incorpora las prescripciones de la Ponencia Técnica Occidental de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en
sesión celebrada el día 24 de enero de 2011

MEMORIA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias

GesPlan

CCRS arquitectos

Enero de 2011



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA FOMENTA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAG DE FECHA 14/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOU)

000758

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA MEMORIA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

1	CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN.....	1
1.1	Formulación del Plan Insular de Ordenación de La Palma.....	1
1.2	Legislación de referencia para la formulación del Plan Insular.....	1
1.3	Contenido y estructura de los documentos del Plan Insular: Planos, Normas y Memoria	3
1.4	Documentación del Plan Insular	4
1.4.1	Documento de Información y Diagnóstico.....	4
1.4.2	Memoria Ambiental	6
1.4.3	Documento de Aprobación provisional.....	6
1.5	Marco General	8
1.6	Justificación del marco demográfico del Plan Insular.....	9
2	CAPÍTULO 2 FORMULACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL	13
2.1	Criterios para la definición del Modelo Territorial.....	13
2.2	Repercusión de las Directrices de Ordenación General en relación al Modelo Territorial	13
2.3	Reserva de la Biosfera.....	15
2.4	Principios Rectores del Modelo Territorial	19
2.4.1	La isla como unidad de referencia	19
2.4.2	Los valores naturales, ambientales y culturales como recurso, Reserva de la Biosfera como marco general.....	20
2.4.3	La agricultura y ganadería como expresión de la relación con el territorio, como referente económico-social y base del consumo local.	21
2.4.4	Insularidad y relación con el exterior: las puertas de acceso.....	22
2.4.5	La población local como protagonista	22
2.4.6	Infraestructuras: soporte y servicio a las actividades económicas.....	23
2.4.7	La garantía de accesibilidad y el fomento del transporte público.....	24
2.4.8	Fomento de equipamientos insulares, plurimunicipales, locales y turísticos	24
2.4.9	Reforzar la red de núcleos urbanos, asentamientos rurales y agrícolas	25
2.4.10	El turismo como opción de futuro	26
2.5	Desarrollo del Modelo Territorial.....	26
3	CAPÍTULO 3 ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.....	29
3.1	Objetivos de ordenación	29
3.2	Zonas y Subzonas PORN.....	35
3.3	Zonas de Ordenación Territorial	35





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

3.3.1	Concreción del modelo de ordenación territorial.....	38
3.4	Protección de recursos naturales.....	39
3.4.1	Protección de la flora, la fauna y la biodiversidad.....	39
3.4.2	Protección del suelo, el agua y la atmósfera.....	41
3.4.3	Protección forestal.....	43
3.4.4	Protección de los recursos geológicos.....	44
3.4.5	Riesgos naturales y tecnológicos.....	45
4	CAPÍTULO 4. ORDENACIÓN DEL LITORAL.....	51
4.1	Ordenación del ámbito litoral.....	51
4.1.1	Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral.....	53
4.1.2	Intervenciones en el Litoral.....	54
4.1.3	Tipos de actuaciones en el litoral.....	58
4.1.4	Previsión de zonas a desarrollar mediante la creación de suelo urbanizable asilado en la zona de influencia litoral.....	63
5	CAPÍTULO 5. ORDENACIÓN DE RECURSOS CULTURALES Y PAISAJÍSTICOS.....	67
5.1	Ordenación del Patrimonio.....	67
5.1.1	Instrumentos de Ordenación del Patrimonio.....	67
5.1.2	Objetivos y criterios del PIOLP en relación al Patrimonio.....	67
5.1.3	Patrimonio natural y cultural.....	83
5.2	Ordenación del Paisaje.....	87
5.2.1	Criterios de intervención en el paisaje.....	87
5.2.2	Estrategias y medidas de protección, gestión y ordenación del Paisaje en La Palma.....	89
5.3	Recorridos de Interés patrimonial y paisajístico.....	95
5.3.1	Red de Senderos.....	95
5.3.2	Vías paisajísticas.....	96
5.3.3	Directrices de ordenación del paisaje.....	97
5.3.4	La regulación del paisaje.....	98
6	CAPÍTULO 6. SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTO.....	101
6.1	Estructura Territorial - Sistema de infraestructuras y equipamientos.....	101
6.2	Sistemas de Comunicaciones de Movilidad.....	103
6.2.1	Sistema de infraestructuras aeroportuarias.....	103
6.2.2	Sistema Portuario y Marítimo.....	108
6.2.3	Sistema Viario.....	113
6.2.4	Transporte.....	149
6.3	Sistemas de Infraestructuras Técnicas.....	155
6.3.1	Sistema de Infraestructuras energéticas.....	155



000761

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAG DE FECHA 24/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL
Plan Insular de Ordenación de La Palma

Memoria de Ordenación Territorial



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

6.3.2	Sistema de Infraestructuras de Telecomunicaciones.....	161
6.3.3	Condiciones de ordenación de las telecomunicaciones.....	163
6.4	Sistema Hidrológico.....	165
6.4.1	Base jurídica para el desarrollo de la ordenación hidrológica.....	165
6.4.2	La ordenación Hidrológica vigente y la propuesta del Plan Insular.....	165
6.4.3	Plan Hidrológico Insular.....	166
6.4.4	Almacenamiento.....	168
6.4.5	Conducciones.....	169
6.4.6	Saneamiento.....	170
6.4.7	Actuaciones en materia de regadíos.....	171
6.5	Sistema de Gestión de Residuos.....	173
6.5.1	Planteamientos generales para la Gestión de Residuos.....	173
6.5.2	Clausura y regeneración de vertederos.....	175
6.5.3	Características funcionales de la gestión de residuos.....	176
6.6	Sistema de Equipamientos y Dotaciones.....	179
6.6.1	Competencias y contenido del Plan Insular.....	179
6.6.2	Objetivos y criterios de distribución insular de los equipamientos.....	181
6.6.3	Propuesta de distribución territorial de equipamientos insulares e intermunicipales.....	183
6.6.4	Otros sistemas insulares.....	201
7	CAPÍTULO 7. SISTEMA RURAL. ÁMBITOS RÚSTICOS CON INTERÉS AMBIENTAL.....	207
7.1	Zonas de Ordenación territorial.....	207
7.2	Objetivos y criterios generales para la ordenación del sistema rural.....	207
7.3	Ordenación de Ámbitos Rústicos de Interés Ambiental.....	208
7.3.1	Marco general de la protección natural y ambiental.....	297
7.3.2	Delimitación de la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional.....	211
7.3.3	Reserva de la Biosfera.....	211
7.3.4	Criterios generales para la ordenación de los Espacios Naturales Protegidos.....	212
7.3.5	Ordenación de los espacios de valor natural y ambiental no incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.....	213
7.4	Zonas de Ordenación Territorial en los ámbitos rústicos con interés ambiental.....	214
7.5	Zonas de Ordenación Territorial en los ámbitos rústicos con predominio de interés natural.....	223
8	CAPÍTULO 8. SISTEMA RURAL. ÁMBITOS RÚSTICOS CON INTERÉS ECONÓMICO.....	227
8.1	Protección del suelo rústico.....	227
8.2	Zonas con predominio de las actividades agrícolas y ganaderas.....	228
8.2.1	Delimitación de los Montes de Utilidad Pública.....	230
8.2.2	Asentamientos agrícolas.....	231





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

8.2.3	Edificaciones	232
8.2.4	Invernaderos	232
8.2.5	Áreas de actividad agroindustrial y agroganadera	233
8.2.6	Instalaciones ganaderas	234
8.3	Zonas de Ordenación Territorial en el sistema rural con valor natural y productivo.....	237
8.4	Zonas de ordenación territorial en el sistema rural susceptibles de albergar Actuaciones de Interés General	245
9	CAPÍTULO 9. SISTEMA URBANO Y ASENTAMIENTOS RURALES.....	249
9.1	Definición de sistema urbano.....	249
9.2	Criterios de ordenación del sistema urbano y asentamientos rurales	249
9.3	Criterios de reconocimiento y delimitación de asentamientos rurales	250
9.4	Estructura Nodal del Territorio	252
9.5	Sistemas Funcionales.....	253
9.5.1	Sistemas en Malla	255
9.5.2	Sistemas lineales	258
9.6	Criterios de dimensionado y ordenación para suelo urbano y urbanizable y de consolidación para los asentamientos rurales.....	260
9.6.1	Definición de objetivos de contención de los núcleos urbanos	260
9.6.2	Criterios de extensión de los núcleos urbano y de consolidación de los asentamientos rurales.....	262
9.6.3	Definición de Estrategias para los núcleos urbanos y asentamientos rurales	263
9.6.4	Mecanismo de dimensionado de suelo residencial y mixto en el planeamiento urbanístico municipal	267
9.7	Criterios para la delimitación y desarrollo de las áreas especializadas de actividad económica	270
9.7.1	Áreas de actividad económica de interés insular y plurimunicipal	270
9.7.2	Áreas de actividad económica municipal	272
9.7.3	Áreas de actividad económica estratégicas	273
9.7.4	Uso residencial en las áreas de actividad económica.....	273
9.8	Áreas de actividad turística.....	274
9.9	Zonas de Ordenación Territorial en el sistema urbano.....	275
10	CAPÍTULO 10. ORDENACIÓN DE LA ZONA E RECURSOS MINEROS	285
11	CAPÍTULO 11. ORDENACIÓN DE USOS.....	286
11.1	Definición y regulación de usos	286
11.2	Usos, criterios de regulación de las zonas PORN	286
11.3	Criterios de admisión de usos.....	288
11.3.1	Uso ambiental	288
11.3.2	Uso recreativo	288
11.3.3	Uso de equipamiento.....	289



000783

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL
Pluri Insular de Ordenación de La Palma

Memoria de Ordenación Territorial



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RUÉROL

11.3.4	Uso infraestructuras	290
11.3.5	Uso primario no extractivo: forestal, agrícola, ganadero, cinegético, apícola, pesquero y acuícola... 290	290
11.3.6	Uso primario extractivo.....	291
11.3.7	Uso turismo	292
11.3.8	Uso residencial.....	292



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMAC DE FECHA 24/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

000764

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL
Plan Insular de Ordenación de La Palma
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Memoria de Ordenación Territorial

ANEXO I. Unidades de Paisaje.....	295
ANEXO II. Cuantificación del suelo.....	307
ANEXO III. Justificación del trazado de la LP-3.....	335

CCRS arquitectos



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PEÑA

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

Plan Insular: Instrumento de ordenación general de los recursos naturales y del territorio, tal como lo define el artículo 14.1 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo.

El artículo 17 del mismo especifica el concepto y determinaciones de los Planes Insulares como "instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística de la Isla y definen el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible..."

1.1 Formulación del Plan Insular de Ordenación de La Palma

El Cabildo Insular de La Palma formula este Plan Insular de Ordenación de La Palma (en adelante Plan Insular) de acuerdo con los objetivos, criterios y contenidos definidos en las Directrices de Ordenación Territorial, Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias y demás legislación aplicable. Formulado de acuerdo con el Decreto 55/2006 de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de Planeamiento de Canarias. Hasta la formulación del documento para la aprobación inicial, este Plan Insular ha seguido el procedimiento establecido en el mencionado decreto, del cual cabe señalar la participación pública y las consultas realizadas tras la redacción del documento de Avance del Plan Insular, entre los meses de febrero y mayo de 2008 y la redacción de la Memoria Ambiental aprobada por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 29 de mayo de 2009 y publicado en el BOC número 121, de 24 de junio de 2009.

1.2 Legislación de referencia para la formulación del Plan Insular

El contenido normativo de este Plan Insular desarrolla la legislación autonómica, en particular el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, (en adelante Texto Refundido) y las Directrices de Ordenación General aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril. Además de la legislación básica citada, este Plan Insular se fundamenta en la siguiente legislación canaria:

- Directrices de Ordenación del Turismo aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril.
- Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.
- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN ESTÉVEZ RIVEROL

Ley 1/2006, de 7 de febrero, por la que se modifica la Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda para Canarias.

- Ley 7/1995, de 6 de abril, de ordenación del turismo de Canarias.
- Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias.
- Ley 6/2002, de 12 de junio, sobre medidas de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma.
- Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos
- Decreto 183/2004, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de gestión y ejecución del sistema de planeamiento de Canarias.
- Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento 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.

Además de la legislación del estado en materia de medio ambiente y ordenación del territorio, básicamente:

- Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Sin perjuicio de otra legislación sectorial aplicable citada en los correspondientes apartados destacamos:

- Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias
- Ley 13/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.
- Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias.
- Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Ley 11/1997, de 2 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se entiende que cualquier referencia a la legislación lo es a la legislación vigente.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



1.3

Contenido y estructura de los documentos del Plan Insular: Planos, Normas y

Memoria

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Forman parte del Plan Insular los documentos de Información, Diagnóstico, Informe de Sostenibilidad Ambiental, Memoria Ambiental, Documento para la Aprobación Inicial, Documento de Aprobación Provisional y modificación de la Memoria Ambiental, con la correspondiente modificación del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El presente documento de Aprobación Provisional contiene la propuesta de ordenación del Plan Insular expresada en las Normas, los Planos de Ordenación y la Memoria.

Los Planos de Ordenación expresan el Modelo Territorial y las actuaciones propuestas para cada sistema y en todos los ámbitos de intervención del Plan Insular.

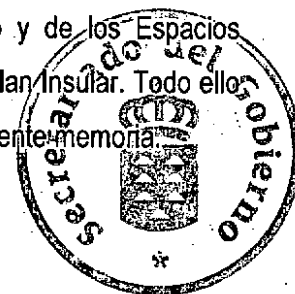
Las Normas, regulan las actuaciones derivadas del contenido del Plan Insular como el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (en adelante PORN) y la ordenación territorial (en adelante OT), con distinto grado de vinculación, según se especifica en las Normas y de acuerdo con la legislación vigente.

Respecto de las disposiciones normativas que expresan mandatos en cifras, éstas han sido determinadas en atención a los criterios y principios que estructuran el respectivo eje del modelo insular.

En algunos casos las mismas derivan de disposiciones legales o reglamentarias, siendo establecidas por éstas, mientras que las otras responden a la discrecionalidad de la propuesta de planificar, valorándose, como ya se ha señalado, los principios del modelo territorial, resultando una cifra determinada en función de la contraposición de los distintos principios que inspiran el modelo insular.

La presente Memoria expone los criterios, objetivos y motivos de las actuaciones propuestas, así como la relación entre ellas con otros instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos.

En la redacción del documento se ha hecho un esfuerzo de simplificación y de articulación entre los tres documentos básicos. Asimismo, atendiendo a los contenidos legalmente establecidos para el PORN y para el Plan Insular, se ha seguido una metodología de trabajo y de exposición, que permite establecer relaciones directas entre los contenidos PORN y los contenidos OT, facilitando el posterior desarrollo del planeamiento territorial, urbanístico y de los Espacios Naturales Protegidos como el siguiente paso en el proceso iniciado por el Plan Insular. Todo ello viene expresado en el Modelo Territorial que se expone y justifica en la presente memoria.





1.4.1 Documento de Información y Diagnóstico

Consta de las correspondientes memorias de Información y Diagnóstico expuestas a participación pública en los meses de febrero-mayo de 2008, en las que únicamente se han introducido las modificaciones derivadas de las sugerencias consideradas y de las ampliaciones de información que se incorporaron durante la redacción de la Memoria Ambiental. Para la redacción del documento de aprobación provisional se ha actualizado la información relevante, entre otras menores, el plano de cultivos correspondiente al año 2008, que ha servido para ajustar las zonas de ordenación territorial, y la incorporación de las zonas declaradas ZEC por el Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en estado de conservación favorable de estos espacios naturales.

Información

El documento de Información consta de Memoria y Planos.

Los planos de Información son los siguientes:

1.1. La forma del territorio insular

- I.1.01 Ortofoto
- I.1.02 El relieve
- I.1.03 Hipsometría
- I.1.04 Clinometría
- I.1.05 Geología
- I.1.06 Geomorfología
- I.1.07a Clima
- I.1.07b Clima: Mapa de Vientos
- I.1.08 Edafología
- I.1.09 Hidrología y relieve, interpretación

1.2. División, usos del suelo y valores territoriales

- I.2.01 División administrativa: municipios y comarcas
- I.2.02a Espacios Naturales protegidos: localización y tipo
- I.2.02b Espacios Naturales protegidos: planeamiento vigente
- I.2.02c Áreas de sensibilidad ecológica (ASE)
- I.2.03a Otras protecciones: Reserva Marina, Red Natura 2000, Reserva de la Biosfera
- I.2.03b Otras protecciones: Lugares de importancia comunitaria (LIC-ZEC)
- I.2.03c Otras protecciones: Zonas de especial protección para las aves (ZEPA)
- I.2.04 Terreno Forestal
- I.2.05 Vegetación
- I.2.06 Instalaciones ganaderas
- I.2.07 Hábitats de interés comunitario

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ GARCÍA

I.2.08 Espacio Litoral

I.2.09a Usos del suelo 2008

- I.2.09b Espacio agrícola: Mapa de Cultivos 2002
- I.2.10a Actividades extractivas: PIO 98-01
- I.2.10b Actividades extractivas: Documento de diagnóstico y propuesta para la ordenación de las actividades extractivas y de reciclaje de los residuos de construcción y demolición de la isla de La Palma (Nov. 07)
- I.2.11 Protección de Fauna
- I.2.12 Calidad visual del paisaje
- I.2.13 Nidificación

I.3. Infraestructuras

- I.3.01 Sistema de comunicaciones: Red Viaria, puertos y aeropuerto
- I.3.02 Red de Senderos
- I.3.03a Red de servicios: abastecimiento de agua, depuración y eliminación de residuos
- I.3.03b Red de servicios: energía y telecomunicaciones
- I.3.04 Transporte insular general
- I.3.05 Transporte insular: guaguas

I.4. Asentamientos Poblacionales

- I.4.01 Tipos de asentamiento: residencial, industrial y turístico
- I.4.02a Planeamiento vigente (del PTEO Actividad Turística)
- I.4.02b Planeamiento vigente: Adaptación a las directrices
- I.4.03 Asentamientos: distribución de la población
- I.4.04 Equipamientos
- I.4.05 Patrimonio

I.5. Planeamiento y estudios insulares

- I.5.01 Plan Especial Territorial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma
- I.5.02 PIOLP – PORN 1998 – 2001 Síntesis de las principales propuestas
- I.5.03 Plan Hidrológico Insular y adaptaciones al marco europeo (2007)
- I.5.04 Plan Director Insular de Residuos (Documento de 2002)

Diagnóstico

El documento de Diagnóstico consta de Memoria y documentos anexos a la memoria:

- Anexo 1: Paisaje (este documento se ha completado y modificado. La nueva versión se incluye como anexo en la memoria de ordenación correspondiente al documento de aprobación inicial)
- Anexo 2. Asentamientos poblacionales

Planos:

D.1. Matriz territorial:

- D.1.01. Calidad agrológica
- D.1.02. Otros espacios de interés
- D.1.03. Tipología de impactos ambientales
- D.1.04. Riesgos Naturales



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



D.2. Infraestructuras:

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RUIZ

- D.2.01. Riesgos Tecnológicos
- D.2.02. Infraestructuras

D.3. Asentamientos Poblacionales:

- D.3.01. Morfología de los asentamientos residenciales
- D.3.02. Suelo Industrial
- D.3.03. Suelo turístico
- D.3.04. Entidades de población: otros factores condicionantes
- D.3.05. Reconocimiento de las entidades de población
- D.4. Unidades Ambientales y de Diagnóstico:
- D.4.01a. Unidades ambientales
- D.4.01b. Unidades de diagnóstico
- D.4.02. Calidad de conservación de las Unidades ambientales
- D.4.03. Limitaciones de uso de las Unidades ambientales
- D.4.04. Capacidad de uso de las Unidades ambientales

Informe de sostenibilidad ambiental

- Memoria
- Alternativas
- Planos

1.4.2 Memoria Ambiental

- Memoria
- Planos (el documento de Memoria Ambiental aprobado contenía como anexos los textos y planos que se han incorporado a los documentos de Información y Diagnóstico).
- En la redacción del documento de aprobación provisional se ha modificado la memoria ambiental con la tramitación del documento aprobado inicialmente y las modificaciones derivadas de las alegaciones estimadas en la información pública de dicho documento. Se han valorado las modificaciones con incidencia ambiental.

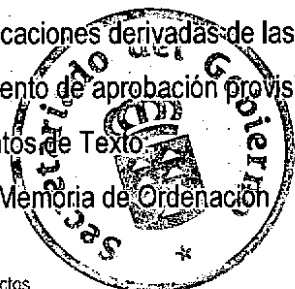
1.4.3 Documento de Aprobación provisional

Con un contenido igual al correspondiente a la aprobación inicial, en el que se han introducido las modificaciones derivadas de las alegaciones estimadas en el proceso de participación.

El documento de aprobación provisional consta de:

Documentos de Texto:

- Memoria de Ordenación



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Normas

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Programa y Estudio Económico
- Estudio de la capacidad de carga
- Planos:

P.1. Ordenación de Recursos Naturales

- P.1.01 Zonas PORN
- P.1.02 Subzonas PORN

P.2. Ordenación del litoral

- P.2.01 Litoral

P.3. Ordenación de los recursos culturales y paisajísticos:

- P.3.01 Patrimonio y recorridos de interés
- P.3.02 Paisaje y recorridos de interés

P.4. Ordenación del Sistemas de Infraestructuras y equipamiento:

- P.4.01 Sistema de comunicaciones: aeroportuario, portuario y de transporte
- P.4.02a Sistema viario. Jerarquía de la red viaria
- P.4.02b Sistema viario. Actuaciones propuestas en la red viaria
- P.4.03 Sistema de energía y telecomunicaciones
- P.4.04 Sistema hidrológico
- P.4.05 Sistema de residuos
- P.4.06 Sistema de equipamientos
- P.4.07 Otros sistemas insulares
- P.4 SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS

P.5. Zonas de Ordenación Territorial

- P.5.01a. Sistema Rural. Ámbitos rústicos con interés ambiental
- P.5.01b Sistema Rural. Ámbitos rústicos con interés económico
- P.5.02a Sistema Urbano y asentamientos rurales
- P.5.02b Sistema Urbano y asentamientos rurales. Estructura nodal y sistemas funcionales.
- P.5.02c Sistema Urbano y asentamientos rurales. Estrategias.
- P.5.03 Extractivo
- P.5. ZONAS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
- P.5.a Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.b Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.c Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.d Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.e Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.f Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.g Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.h Zonas de ordenación territorial (1/25.000)
- P.5.i Zonas de ordenación territorial (1/25.000)



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



P.6. Programa de Actuación

CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

P.6. Programa de Actuación

1.5 Marco General

El Plan Insular es el instrumento de ordenación de los recursos naturales y territorial de la Isla. No se ha entendido como instrumento de ordenación urbanística, sin perjuicio de las posibilidades que le otorga la legislación vigente de reclasificar y recategorizar suelo rústico, en caso que se considere necesario para asegurar la efectividad de sus determinaciones, de acuerdo con el Art. 19 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante Texto Refundido) en cuyo caso *actúa* como instrumento de ordenación urbanística.

El Plan Insular es el instrumento de ordenación de la escala insular y expresa la política territorial del Cabildo. En su redacción se ha evitado invadir escalas de trabajo y competencias de otros organismos administrativos, en especial los Ayuntamientos de la Isla.

El primer cometido del Plan Insular es definir el modelo de organización y utilización del territorio insular para garantizar el desarrollo sostenible, para lo cual ha considerado la realidad global de la Isla y en especial las características socioeconómicas de su territorio y población, en relación con las posibilidades y programas de actuación del sector público y las posibles acciones del privado atendiendo a lo que dispone el Art. 17.b de Texto Refundido. Los componentes del modelo territorial son, en primer lugar, los sistemas de infraestructura y equipamiento relevantes y en segundo lugar, el esquema de distribución de los usos y actividades estructurantes, según establece el Art. 18.4. del Texto Refundido. Los sistemas de infraestructura y equipamiento que estructuran la Isla se exponen en el Capítulo 6 de esta Memoria y el esquema de distribución y priorización de usos, en el Capítulo 10 y en los Capítulos 7, 8 y 9 en relación a las zonas de Ordenación Territorial.

El Plan Insular toma como punto de partida los usos y dinámicas actuales así como los sistemas de infraestructura y equipamientos, rurales y urbanos existentes. La función del Plan Insular es proponer las modificaciones oportunas para corregir los desajustes y el déficit del modelo actual, considerar las necesidades futuras y posibilitar el desarrollo sostenible de la Isla, introduciendo nuevas dinámicas que tiendan a desarrollar los objetivos del Plan Insular.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



1.6 Justificación del marco demográfico del Plan Insular

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El Plan Insular parte de las condiciones actuales de población y de las perspectivas razonables de futuro crecimiento poblacional y económico. El Plan Insular ordena y establece hipótesis de desarrollo de los sectores económicos, procediendo a la determinación de las infraestructuras, los servicios y las dotaciones y equipamientos que se consideran necesarias para darle soporte, así como las correspondientes reservas de suelo para la localización de servicios y actividades.

El desarrollo del Plan Insular está en función de la evolución de la población de La Palma. Tanto en las previsiones demográficas como en la evolución de actividades y servicios, el Plan Insular no establece horizontes cerrados, sino objetivos y actuaciones con una cierta flexibilidad que permita su adaptación a las coyunturas socioeconómicas variantes.

Partimos de la población actual y de la evolución de los últimos años. En los documentos de información se elaboraron estudios de dinámica poblacional y las correspondientes proyecciones, sin embargo en las fases posteriores de la redacción del documento del Plan Insular se han utilizado las estadísticas y las proyecciones del ISTAC, que dan cifras de población muy próximas a las proyecciones realizadas en la fase de información pública.

De acuerdo con ellas, el marco en el que se establece este Plan Insular parte de un incremento poblacional moderado. Un crecimiento más lento supondría ralentizar las previsiones del Plan y un mayor dinamismo nos llevaría a la necesidad de una revisión del Plan Insular en el momento que se consideraran alcanzados sus objetivos y agotadas sus previsiones. En cualquiera de estos casos se considera importante que los incrementos de población vengán acompañados por un fortalecimiento y diversificación de las actividades económicas y el desarrollo de las infraestructuras, servicios y equipamientos propuestos por el Plan Insular.

Los datos de población más recientes publicados por el Instituto de Estadística de Canarias (ISTAC) reflejan el censo de enero de 2008 y son los siguientes:



000774

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMAG DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN EN LA SESIÓN ORDINARIA DEL 06/02/2011 de La Palma (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

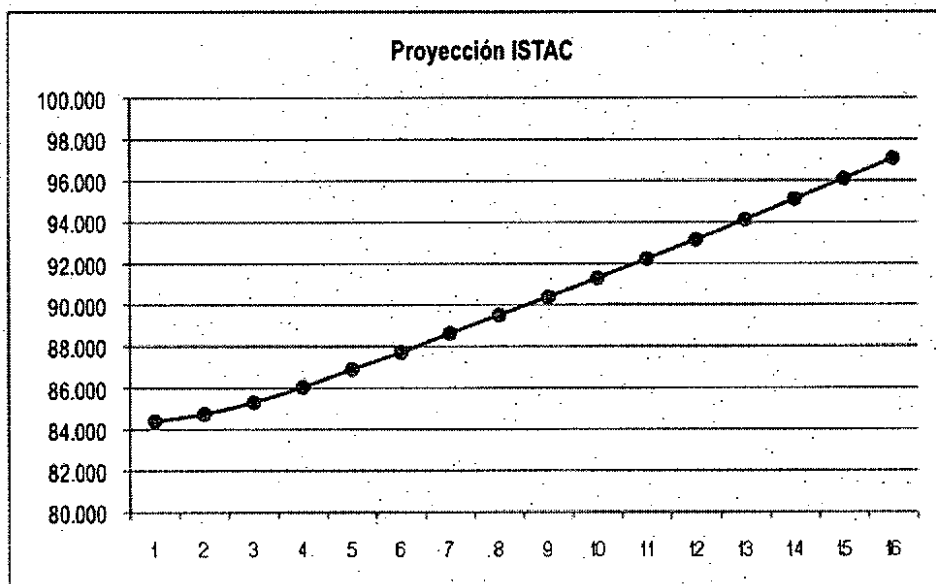
Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

MUNICIPIOS	POBLACIÓN
Barlovento	2.363
Breña Alta	7.337
Breña Baja	5.115
Fuencaliente de la P.	1.935
Garafía	1.804
Llanos de Aridane	20.766
Paso (El)	7.815
Puntagorda	2.108
Puntallana	2.460
San Andrés y Sauces	4.884
S/C de la Palma	17.084
Tazacorte	5.755
Tijarafe	2.768
Villa de Mazo	4.802
TOTAL LA PALMA	86.996
Fuente ISTAC, según padrón INE	
Datos de 1-1-2009	



Fuente: ISTAC

La proyección de población de la misma fuente, nos ofrece datos hasta el año 2016. El crecimiento real de la población en el período 2004 -2009 es muy próxima a las previsiones de esta proyección; si tomamos como dato la comparación entre la población de 2009 real y la prevista tenemos los 86.996 habitantes, frente a los 87.000 previstos, diferencia inapreciable en términos porcentuales, pero que por acumulación puede resultar el crecimiento algo más lento que el mostrado por esta proyección.



000775

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 14/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA DEL 14 DE AGOSTO DE 2011 La Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P.I.O.P.)

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



En los documentos de información se incluyen proyecciones de elaboración propia, donde se deduce que el crecimiento a medio plazo se aproxima a los 100.000 habitantes y a un plazo más largo a los 120.000.

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



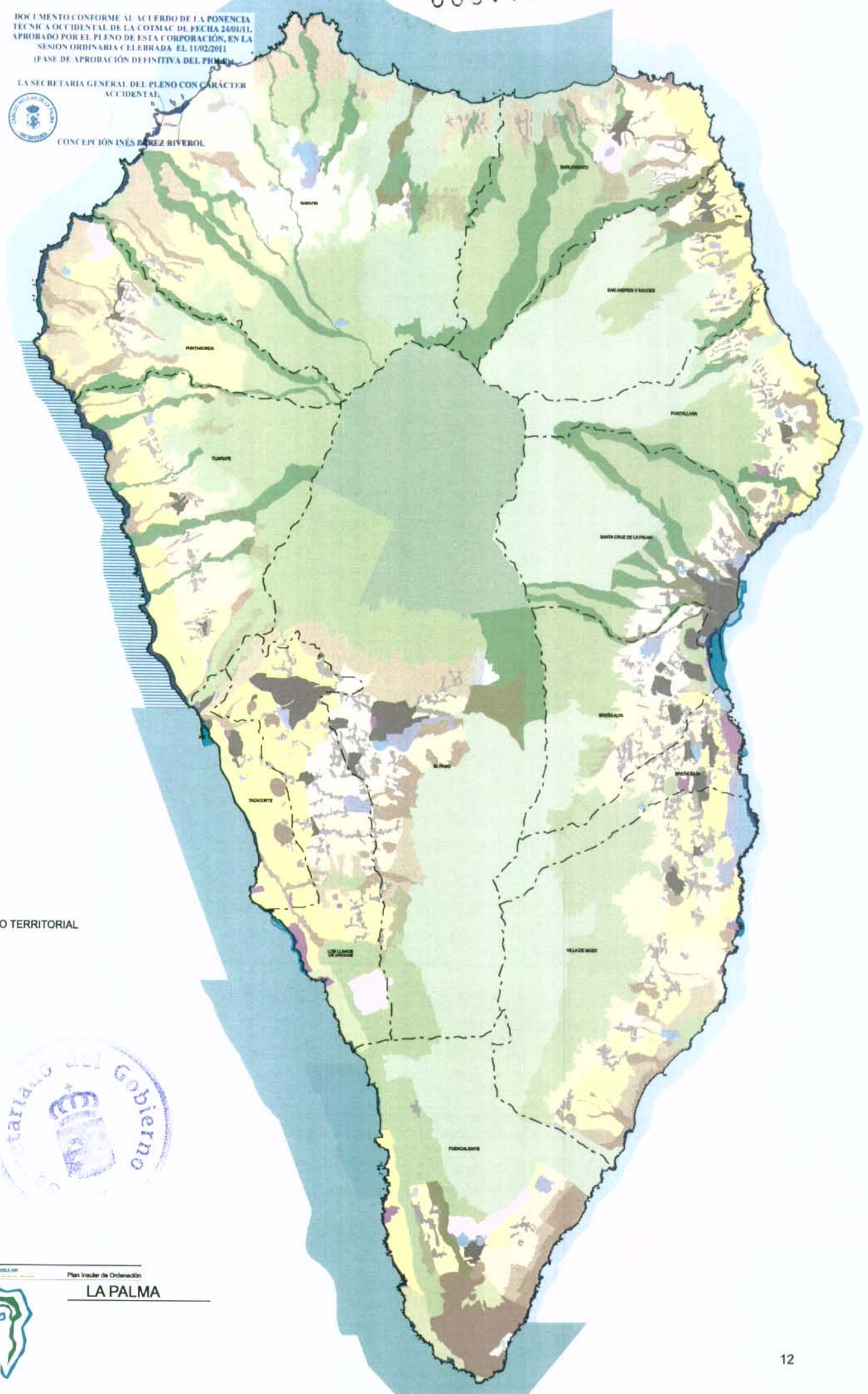
000776

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TECNICA OCCIDENTAL DE LA COTIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PROYECTO)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



MODELO TERRITORIAL



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS DE LA TORRE

CAPÍTULO 2 FORMULACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL

2.1 Criterios para la definición del Modelo Territorial

Las Directrices de Ordenación General, aprobadas por Ley 19/2003 de 14 de abril definen con precisión el papel de los Planes Insulares de Ordenación en la implantación en las islas de modelos territoriales integrados y sostenibles, definidos por la DOG 48.2:

- a) *La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de los ciudadanos 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.*
- b) *La integración de la ordenación ambiental y territorial, predominando los criterios y determinaciones ambientales.*
- c) *La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población. Tendrán la misma consideración que el capital financiero, de forma que ambos serán relevantes en la toma de decisiones.*
- d) *El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.*
- e) *La igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información.*
- f) *El reconocimiento de la Isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y al municipio como unidad de ordenación urbanística.*
- g) *La contención de la extensión urbana y fortalecimiento de la gestión urbanística y la intervención pública en el mercado del suelo.*
- h) *La simultánea atención específica a la calidad del medio y su paisaje, como protagonistas de la ordenación, incluyendo el esponjamiento del tejido urbano.*

2.2 Repercusión de las Directrices de Ordenación General en relación al Modelo Territorial

El modelo territorial que desarrolla este Plan Insular parte de las Directrices de Ordenación General adecuado a las condiciones singulares de la Isla, ello supone:

- El reconocimiento y potenciación de las ciudades con funciones de capitalidad y sus correspondientes sistemas de municipios. Dichas ciudades reúnen condiciones óptimas para albergar los equipamientos y servicios insulares. Ello se complementa con una valoración del acceso a los equipamientos y servicios para todos los núcleos urbanos y asentamientos rurales, lo que incide en la distribución territorial de los equipamientos intermunicipales, que atienden a la proximidad y al equilibrio territorial, con prioridad a la aplicación de unos estándares prefijados. Los equipamientos intermunicipales



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

responden al objetivo de garantizar una mejor calidad de vida para toda la población insular y una disminución de las necesidades de movilidad.

- La integración en el Plan Insular de los contenidos derivados de su condición de PORN, y de los derivados de su condición de Instrumento de Ordenación Territorial y Urbanística, además de los criterios ambientales definidos en la formulación, ha de garantizar el predominio de los criterios ambientales, atendiendo particularmente a su condición de Reserva de la Biosfera.
- Los recursos naturales y el suelo agrícola se definen como valores estratégicos de la Isla, de acuerdo con los principios rectores.
- Siguiendo los criterios definidos en las Directrices de Ordenación General, el Plan Insular define medidas para la compactación de los núcleos de población e incide en uno de los principales problemas insulares, la dispersión residencial y la ocupación indiscriminada de suelo rústico, que se manifiesta con mayor intensidad en las áreas Este y Oeste. También en este caso, el Plan Insular de Ordenación establece medidas para la delimitación de los asentamientos rurales, tomando como base los análisis que se incluyen como anexo en el documento de Diagnóstico.
- El dimensionado y la localización de infraestructuras y equipamientos parten del objetivo de garantizar el acceso a todos los ciudadanos. Por otra parte, la implantación de sistemas de transporte público más eficientes tiene la misión de contribuir a la realización de este objetivo territorial. En particular, el objetivo de homogeneizar las oportunidades de acceso al conocimiento y a la información se materializa, principalmente, con la distribución de equipamientos educativos y culturales y con la mejora de las redes de telecomunicaciones, que deben ser accesibles para todos los habitantes de la Isla.
- La evaluación de los potenciales de crecimiento de los núcleos urbanos, parte de la constatación de que los suelos clasificados como urbanos y urbanizables, en los diversos municipios, son suficientes para albergar la población máxima estimada para el desarrollo de este PIOLP. Ello implica que el planeamiento urbanístico de los municipios tendrá como finalidad la ordenación de dichos núcleos, la programación de la gestión urbanística que garantice el desarrollo equilibrado dando respuesta a las necesidades de crecimiento físico y garantizando la calidad ambiental, ocupando exclusivamente el suelo clasificado en la actualidad como urbano y urbanizable. El objetivo de unos núcleos compactos, relativamente más densos, con calidad de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

equipamientos y servicios, y con transporte público al alcance de todos, constituye un eje fundamental del Modelo Territorial.

El Modelo Territorial propuesto establece medidas para reconducir el actual modelo residencial en suelo rústico; replanteando los criterios de delimitación de asentamientos rurales y agrícolas, concentrando la nueva oferta de vivienda en suelo urbano y urbanizable, y atendiendo prioritariamente a una oferta equilibrada de vivienda de protección pública.

La reconducción de los modelos de asentamientos dispersos no ha de significar una menor atención a la población que, en su momento y legalmente, optó por esta opción residencial. La previsión de dotaciones y servicios, así como el modelo de transporte público, propuesto por el PIOLP, alcanza también a la población dispersa.

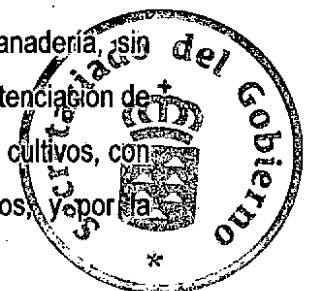
El conjunto de propuestas supone una atención prioritaria al medio ambiente y al paisaje, ambos aspectos considerados como el principal valor patrimonial de la Isla, y que han sido el elemento clave para la declaración de La Palma como Reserva de la Biosfera.

2.3 Reserva de la Biosfera

Al modelo anteriormente descrito debemos añadir algunos aspectos derivados de la condición de Reserva de la Biosfera. Los objetivos de un desarrollo ambiental y social sostenible no aportan, de por sí, nuevos condicionantes al modelo territorial, en relación a las características y a los objetivos descritos anteriormente. Sin embargo, la condición de Reserva de la Biosfera, ha de significar algunas singularidades en el planteamiento de la ordenación y de su desarrollo, atendiendo a la propia concepción de la red mundial de reservas de la biosfera como *"laboratorios vivientes para desarrollar una labor integrada en tres esferas: la conservación de la biodiversidad en todas sus escalas, el desarrollo económico que tenga en cuenta las dimensiones sociocultural y ecológica y el apoyo logístico a la investigación, la educación y el intercambio de información"*.

Queremos resaltar algunos aspectos relacionados con el modelo territorial que responden específicamente a esta condición y a la voluntad de apostar por la experimentación de aquellas alternativas que aporten mayores garantías de sostenibilidad. Entre estos aspectos citamos:

1. La opción del Plan Insular por la puesta en valor de los recursos primarios, ente ellos el suelo agrícola y forestal y las actividades tradicionales, agricultura y ganadería, sin renunciar a la aplicación de nuevos métodos y tecnologías así como a la potenciación de procesos de elaboración. En particular, se apuesta por la diversificación de cultivos, con el objetivo de superar las incertidumbres derivadas de los monocultivos, y por la



000780

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TECNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLENO)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Reserva de la Biosfera

- Núcleo
- Tampón
- Transición



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AUCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ JUVÉROL

experimentación de cultivos ecológicos, que unido a la calidad tradicional de los productos palmeros puede constituir un factor diferencial de gran valor añadido.

2. En relación a la ocupación del suelo, el modelo propuesto tiende al máximo aprovechamiento de las áreas territoriales que ya han sufrido procesos de transformación, sea por el paso de infraestructuras, o por la implantación de núcleos urbanos o turísticos. Asimismo, se propone la contención de la ocupación del territorio para los planes territoriales, urbanísticos y planes o normas de Espacios Naturales Protegidos que desarrollen este Plan Insular. Las nuevas ocupaciones de territorio se reservan exclusivamente para aquellos usos o actividades que precisan unas condiciones de emplazamiento concreto para dar una respuesta eficiente a los objetivos de ordenación. Incluso en estos casos, no se considera necesario que el planeamiento urbanístico clasifique la totalidad del suelo que el Plan Insular destina a un determinado uso, pudiendo permanecer con sus usos actuales hasta el momento en que se justifique la transformación propuesta, ello evitará el sobredimensionado de las clasificaciones de suelo urbanizable y la creación de expectativas, más allá de las necesidades concretas de cada momento.
3. El Modelo Territorial contempla la opción de desarrollo energético renovable. La condición de insularidad y la dependencia energética, así como ciertos aspectos de sus condiciones geológicas y climáticas, hacen de La Palma un espacio especialmente apto para la producción de energía eólica, fotovoltaica y geotérmica, entre otras posibilidades. La introducción de energías renovables constituye el principal reto para los próximos años, especialmente si se produce a diversas escalas (doméstica, urbana e insular) y se consiguen amplios niveles de compatibilidad entre las nuevas instalaciones y la conservación del paisaje y las actividades tradicionales. Las opciones actuales de producción de energía eólica, hidroeléctrica y solar, no deben cerrar el posible campo de experimentación con otras fuentes energéticas como la geotérmica o la utilización de la biomasa para la producción de combustible.
4. La caracterización de la Isla como un espacio con aspiraciones de autoabastecimiento energético perdería su credibilidad si no se atiende al transporte, reduciendo el consumo energético derivado del transporte privado. La implantación de un nuevo modelo de transporte específicamente dimensionado para cubrir las necesidades de la Isla ha de llevar a la identificación de esta isla con el transporte público, como único medio capaz de garantizar una adecuada accesibilidad territorial.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

5. Desde el aspecto socioeconómico queremos poner especial énfasis en el acceso de la población a los equipamientos, y entre éstos, específicamente, a los docentes y culturales. La Palma debe elevar su nivel educativo y cultural, ofreciendo nuevas oportunidades a sus jóvenes y atendiendo especialmente a aquellos aspectos que tienen relación con las condiciones singulares de su territorio y las economías tradicionales, a través de la formación de técnicos preparados para afrontar el cambio generacional infundiendo un nuevo aliento al mundo rural palmero. El mantenimiento de los jóvenes palmeros en su tierra y la disposición de jóvenes profesionales capaces de impulsar nuevas actividades económicas o de revitalizar las tradicionales, constituye un argumento de peso para mejorar los niveles de formación.
6. El turismo ha de ser otro factor de renovación económica de la Isla, pocas Reservas de la Biosfera, localizadas en países desarrollados, pueden excluir el turismo de su modelo de desarrollo. Tomando como ejemplo otras islas españolas, que comparten con La Palma la condición de Reserva de la Biosfera, podemos observar que en los últimos años se han visto obligadas a articular planeamiento y políticas de suelo en base a la reconducción de las ofertas turísticas, incorporando al planeamiento instrumentos de desclasificación de suelo urbanizable turístico, con los correspondientes costes políticos, económicos y sociales que ello implica. También aquí partimos con ventaja, el desarrollo turístico de La Palma ha sido escaso y focalizado en el aprovechamiento de sus valores naturales. La oportunidad que nos ofrece el diseño del modelo turístico, debe incidir, no sólo en el extremo cuidado en la caracterización de las ofertas de turismo (convencional o rural), sino también en la programación del mismo; a fin de no vincular más suelo del necesario en cada momento. Asimismo, el desarrollo turístico de la Isla debe entenderse como un complemento a las economías tradicionales que no debe alterar el objetivo de su mantenimiento ni de introducción de nuevas alternativas de empleo, que den respuesta a la creciente cualificación profesional de los jóvenes palmeros.
7. Como último punto, también presente en los objetivos de desarrollo de las Reservas de la Biosfera, queremos citar el papel de la participación ciudadana en la formulación y el desarrollo del modelo propuesto. Desde el punto de vista de la formulación del Plan Insular se ha dado prioridad a los objetivos expresados por sus representantes. La exposición pública del Avance inició el proceso de conocimiento y valoración por parte de los ciudadanos que ha supuesto modificaciones en las propuestas contenidas en dicho documento, la mayor concreción del presente documento supone también un



CCRS.arquitectos

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

nuevo marco de participación. Más allá de la participación en el proceso de la toma de decisiones y la definición del modelo territorial, se busca la implicación de los ciudadanos en el compromiso de alcanzar los objetivos de sostenibilidad propuestos.

En el mismo sentido, la participación correspondiente a la exposición pública del documento aprobado inicialmente ha supuesto la introducción de nuevas modificaciones derivadas de las propuestas de Ayuntamientos y particulares, así como los informes emitidos por entidades públicas con competencias en la ordenación de la Isla.

2.4 Principios Rectores del Modelo Territorial

La sostenibilidad se toma como premisa general para la definición de un modelo territorial que garantice un desarrollo armónico y respetuoso con el medio ambiente. Para hacer efectivo este modelo territorial integrado y sostenible de acuerdo con las Directrices de Ordenación General, se han establecido una serie de principios rectores que han servido para la evaluación de las propuestas de ordenación. Estos principios rectores se definieron en los primeros documentos redactados para este Plan Insular y su concepto general ha permanecido inalterado hasta el momento. En el periodo de participación pública del Avance no se recibió ninguna sugerencia en el sentido de modificar o alterar estos principios rectores. En la información pública del documento aprobado inicialmente se han introducido algunos matices derivados de las consultas a los Ayuntamientos que no alteran el sentido general de los Principios Rectores. Las propuestas de ordenación se han evaluado a partir de estos principios, incluso en los casos en que se requería una ponderación que suponía dar prioridad a uno u otro principio rector.

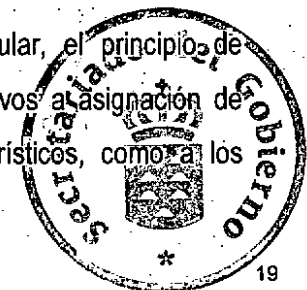
Los principios rectores son los siguientes:

2.4.1 La Isla como unidad de referencia

La figura del Plan Insular se refiere a la totalidad de la isla de La Palma, que constituye la unidad de referencia para todas las prognosis y previsiones y también para todas las propuestas y actuaciones.

A dicha unidad de referencia hay que supeditar el planeamiento sectorial y local, y los legítimos intereses de las entidades de gobierno de menor ámbito, así como la diversidad de solicitudes provenientes de colectivos, empresas, asociaciones, grupos y personas.

Ello tiene como consecuencia establecer, a los efectos del Plan Insular, el principio de solidaridad municipal con relación a los emplazamientos, tanto los relativos a asignación de zonas urbanizables para albergar usos residenciales, industriales o turísticos, como a los



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

relativos a la localización de equipamientos, dotaciones o servicios técnicos de ámbito insular. En todos los casos debe prevalecer el criterio de la aptitud del territorio y de la mejor localización con relación a las condiciones de accesibilidad, emplazamiento, menor impacto medioambiental, integración paisajística, relación con otros usos y servicio al conjunto de la comunidad, como bases para las decisiones del planeamiento insular.

Los análisis realizados nos muestran profundas diferencias entre las diversas áreas de la Isla. Posiblemente, los principios de accesibilidad, oportunidad y masa crítica decantarán las principales actuaciones hacia los lugares hoy más poblados, acentuando estas diferencias. Ello nos lleva a un doble objetivo, además del principio de solidaridad ya mencionado: disponer de medios que garanticen el fácil acceso a los equipamientos y servicios a toda la población de la Isla y potenciar las aptitudes o valores diferenciales de aquellos municipios que aparecen como más desfavorecidos por razones de posición en relación al área central.

2.4.2 Los valores naturales, ambientales y culturales como recurso, Reserva de la Biosfera como marco general

La Palma posee uno de los mayores patrimonios naturales y ambientales de la Comunidad Autónoma, e incluso del Estado Español. Este patrimonio es también un recurso económico y social de primera magnitud. Su adecuada protección y salvaguarda, a partir de los diversos instrumentos legales, territoriales y urbanísticos, no es incompatible con su uso como elemento activo en la reactivación de determinadas actividades económicas. Más aún, es precisamente su estricta protección y salvaguarda el factor que garantiza su valor como recurso.

El Plan Insular de Ordenación incluye un trabajo ordenado y sistemático de valoración de los espacios naturales, de sus características y de su actual situación. No únicamente referido a su clasificación y regulación según la legislación y regulación actualmente vigente, sino también con relación al estado actual de uso, mantenimiento y promoción.

En este sentido el Plan Insular de Ordenación propugna una mayor promoción del conocimiento y disfrute de los recursos naturales, ambientales y culturales existentes en La Palma, marco de muchas de las actividades que por sí solas justifican la visita a la Isla. El Plan investiga todas las posibilidades existentes para la mejor puesta en valor y la optimización de estos recursos, de acuerdo con la regulación legalmente establecida, para su integración en el modelo territorial que debe regir la aplicación del Plan Insular en los próximos años.



CCRS arquitectos

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El Plan Insular promueve la puesta en valor conjunta del patrimonio natural y cultural, a través de actuaciones que los relacionen y faciliten la conservación, conocimiento y disfrute de la diversidad y riqueza cultural y patrimonial de la Isla.

La condición de Reserva de la Biosfera está presente en las principales propuestas del Plan, a través de objetivos y estrategias dirigidos a un desarrollo sostenible y armónico con el medio ambiente y con las singulares condiciones de la Isla.

2.4.3 La agricultura y ganadería como expresión de la relación con el territorio, como referente económico-social y base del consumo local.

El Plan Insular de Ordenación reconoce la acumulación de inversiones económicas y sociales que la agricultura como actividad principal de la Isla ha concentrado a lo largo de los años.

Los muros de explanación y defensa, los accesos, los sistemas de riego, las sorribas y demás operaciones o actuaciones de preparación de los terrenos para su uso agrícola merece una consideración más allá de las coyunturas relacionadas con los diversos tipos de cultivos.

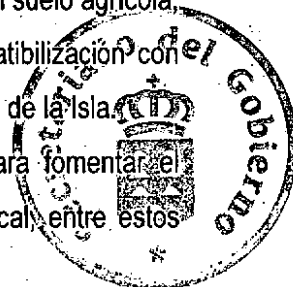
El suelo agrícola, con su infraestructura propia, debe considerarse un valor estratégico que sobrepasa a los vaivenes que puedan afectar a su propia productividad. Debe recordarse, que si bien la mayor parte de esta infraestructura agrícola se formó a partir de la introducción del cultivo de la platanera en la Isla, el espacio agrícola era muy anterior a éste y contaba ya con importantes estructuras de acceso, explanación y acondicionamiento para otros tipos de cultivo.

La introducción de nuevos cultivos, junto con la permanencia continuada de otros, ha definido históricamente la dinámica principal del territorio apto para la agricultura en la Isla y se ha materializado en la acumulación de elementos de soporte de los usos agrícola y ganadero.

La agricultura y la ganadería continúan siendo los elementos que mejor expresan la relación de la sociedad palmera con su territorio y el principal referente económico de la Isla.

En consecuencia, el suelo agrícola no debe ser, como principio general, despilfarrado en aras a transformaciones de uso que supongan su pérdida irreversible. Por ello, el Plan Insular examina cuidadosamente las intervenciones necesarias para posibilitar el proceso gradual de diversificación de la economía y la introducción de las infraestructuras de transporte, conexión y soporte a los otros usos que deben establecer relaciones de compatibilidad con el suelo agrícola, atendiendo también a la diversificación de la economía agraria y a su compatibilización con actividades de mayor valor añadido que aprovechen las condiciones diferenciales de la Isla.

El Plan Insular establece los mecanismos de índole territorial adecuados para fomentar el aprovechamiento de los productos agrícolas y ganaderos para el consumo local, entre estos



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ-RIVEROL

mecanismos está la creación de áreas agroindustriales y agroganaderas, que favorezcan las asociaciones de los productores, la concentración de servicios, la programación en la producción, la transformación de los productos y la distribución en la Isla y en el exterior.

2.4.4 Insularidad y relación con el exterior: las puertas de acceso

La condición de insularidad, o de doble insularidad por la dependencia de otras islas mayores acentúa el peso y el significado de las relaciones con el exterior y, en consecuencia, maximiza el valor y la significación de las puertas de entrada a la Isla.

El planeamiento insular debe ante todo privilegiar las condiciones y mecanismos que rigen los movimientos de personas y mercancías que entran o salen de la Isla, asegurando la fluidez, la calidad, la recepción y el servicio a este tipo de desplazamientos.

Ello implica, en el campo de la planificación territorial, otorgar una efectiva prioridad a las reservas de suelos, a los accesos, a las infraestructuras y a los servicios que soportan y facilitan los flujos entre el interior y el exterior de la Isla, o viceversa, y que necesariamente convergen en las puertas.

El Aeropuerto, el Puerto de Santa Cruz de La Palma y, en menor medida, el de Tazacorte constituyen hoy por hoy estas puertas, en tanto no se definan otras nuevas o complementarias, y son objeto de la máxima atención territorial desde el Plan Insular. Los documentos del Plan contienen los análisis, las reflexiones y las propuestas que añaden mejoras de acceso, calidad de servicio o complementación de usos a estos puntos singulares del territorio.

2.4.5 La población local como protagonista

El protagonista primero y más importante del planeamiento territorial es la población local.

Por ello, el Plan Insular atiende, en primer lugar, a las demandas económicas, sociales y urbanísticas de la población local, en sus diversas escalas de reconocimiento y servicio.

Las propuestas contenidas en el Plan Insular en relación a los problemas de accesibilidad territorial, de transporte público a los distintos núcleos urbanos y emplazamientos insulares, de oferta de empleo, de mejora de la calidad urbana, de oferta de vivienda en régimen de protección pública o en libre mercado, de equipamientos de carácter insular de distinta condición y alcance, de oferta educativa, de acceso a la cultura o al ocio, entre otros muchos, tienen como

protagonista principal la población residente, sin perjuicio de la garantía de servicio a la población temporal, turística o visitante.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



El Plan Insular garantiza los estándares mínimos generales correspondientes al nivel insular y establece las directrices para asegurar también la oferta que debe ser establecida en los niveles locales mediante los instrumentos específicos de planeamiento territorial o urbanístico que correspondan a cada ámbito.

Las propuestas del Plan Insular tienden a una diversificación de la economía, estableciendo condiciones de ordenación territorial que permitan la implantación de áreas de actividad adecuadas a la diversidad de situaciones territoriales, economías tradicionales y distribución de la población.

Complementariamente, el Plan Insular apoya mejoras en los programas educativos que favorezcan la formación de los jóvenes palmeros en las materias vinculadas a los principales sectores económicos de la Isla.

En todos los casos, se considera que las posibles actuaciones sólo serán justificables en la medida que beneficien a la población, en la mejora y diversificación de la economía, pero también de oportunidades, servicio y atracción de actividades de mayor cualificación profesional y de mayor valor añadido.

2.4.6 Infraestructuras: soporte y servicio a las actividades económicas

Las infraestructuras generales de la Isla garantizan los niveles de soporte y servicio a las actividades económicas definidas por el modelo territorial. No únicamente las relativas a la comunicación con el exterior, ya mencionadas por su singularidad e importancia, sino también las que deben facilitar el desarrollo de las actividades tradicionales, de los usos territoriales y de las nuevas actividades económicas emergentes.

A su vez, la situación aislada y el valor ambiental del territorio requiere una política de autoabastecimiento basado en el uso y gestión sostenible de los recursos naturales capaces de producir energía, de protección de los acuíferos y gestión del agua, de reutilización y reciclaje de los residuos municipales y de optimización de los aprovechamientos y minimización del impacto de las actividades extractivas, entre otros.

Las condiciones físicas del territorio han sido determinantes para definir la concentración de población y actividades, así como la relación de éstas con las infraestructuras de comunicación. El Plan Insular propone tratamientos distintos en función de las áreas territoriales de que se trate, definiendo modelos diversificados en función de las condiciones de distribución de la población y de sus núcleos.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-BIVEROL

Las propuestas encaminadas a mejorar las prestaciones actuales o a ampliarlas en el horizonte del Plan se relacionan con la perspectiva de diversificación y productividad de las actividades económicas propugnadas en el modelo territorial de acuerdo con la estrategia implícita en el Plan Insular.

2.4.7 La garantía de accesibilidad y el fomento del transporte público

Por otra parte, la garantía de accesibilidad, en general, y de acceso al transporte público, en particular, constituye un principio irrenunciable en la consecución del modelo territorial adoptado. Esta garantía no significa que todos los ámbitos territoriales insulares deban contar con iguales prestaciones en términos de recorridos, tiempos o frecuencias. No puede y no debe ser así porque el reconocimiento de las específicas condiciones del territorio físico, la posición de los núcleos urbanos en la Isla o las características de los recorridos se expresan siempre en términos diferenciales.

Sin embargo, el Plan Insular trata de establecer las condiciones para garantizar en cualquier caso el acceso a un viario eficiente y al transporte público desde cualquier lugar de la Isla, primando especialmente los recorridos cotidianos que permiten acceder a los centros escolares, equipamientos sanitarios, centros comerciales, equipamientos deportivos y de ocio, y demás prestaciones que han de garantizar la calidad de vida de los residentes.

Las diversas situaciones físicas y la distribución desigual de la población nos ha de llevar a plantear una mayor diversificación de los posibles medios de transporte público, desde los más sencillos a los más sofisticados.

2.4.8 Fomento de equipamientos insulares, plurimunicipales, locales y turísticos

El Plan Insular evalúa las necesidades de suelo, características y condiciones de los equipamientos de nivel insular e intermunicipal, tanto los referidos a las necesidades de la población residente como los específicos para soportar los usos y las actividades turísticas previstas en el horizonte de planeamiento.

El Plan Insular define básicamente, en ambos casos, los criterios de orden cuantitativo y cualitativo que deben garantizar unos niveles de servicio adecuados.

En cuanto a los equipamientos de nivel local, el Plan se limita a establecer algunos criterios para la mejor coordinación de las previsiones del planeamiento urbanístico municipal.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

Para el conjunto de los equipamientos insulares, debemos buscar el máximo aprovechamiento de los equipamientos existentes y previstos, que significa ofrecer a visitantes y turistas los equipamientos básicos, pero también vincular los equipamientos específicamente dispuestos para la atracción turística, al servicio de la población residente.

2.4.9 Reforzar la red de núcleos urbanos, asentamientos rurales y agrícolas

La distinción entre categorías de núcleos urbanos y asentamientos rurales y agrícolas permite regular de forma apropiada los usos y las intensidades admitidas y establecer un control sobre los crecimientos y extensiones, de acuerdo con los objetivos de planeamiento y con las Directrices de Ordenación General.

El Plan Insular se ha formulado con el objetivo de reforzar la red de pueblos y ciudades, canalizando así los crecimientos hacia aquellos núcleos con mayor nivel de urbanización, servicios y equipamientos urbanísticos y, por tanto, con mayor capacidad de absorción de las necesidades de desarrollo y ampliación en los diversos campos de actividad. Los crecimientos necesarios deben por tanto asignarse en primer lugar a las ciudades y núcleos urbanos, según una gradación que debe ponerse en relación con su jerarquía y aptitud.

Favorecer la concentración en núcleos urbanos debe facilitar también la gestión de las nuevas áreas residenciales, la oferta diversificada de vivienda, y la previsión de vivienda de protección pública y el incremento de las densidades, de acuerdo con las DOG 66 y concordantes.

La función de los asentamientos rurales y agrícolas es la de garantizar la pervivencia y el desarrollo o la complementación de las actividades económicas que tienen lugar en el territorio rural. El Plan Insular reconoce la red de asentamientos rurales, y constata que en la mayoría de los casos se trata de áreas residenciales en suelo rústico, con escasa relación con las actividades primarias que justifican su implantación. El Plan Insular establece criterios de reconocimiento y delimitación de los asentamientos rurales entendidos como una forma singular de implantación de la residencia, así como posibles limitaciones en función de las dinámicas poblacionales del lugar y del valor del suelo rústico para usos agrícolas y de las legalmente establecidas por las Directrices de Ordenación General. En cuanto a los asentamientos agrícolas, el Plan Insular determina las condiciones para su reconocimiento y delimitación por parte del planeamiento municipal, en aplicación de los criterios definidos en la Directriz de Ordenación General 58.2 y concordantes.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



2.4.10 El turismo como opción de futuro

CONCEPCIÓN EN ESPÉREZ-RIVEROL

La aprobación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de mediadas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, y en concreto la Disposición Adicional 5ª, punto 2 de la mencionada Ley, ha incidido en la reformulación del contenido turístico de este Plan Insular. Por expresa decisión del Cabildo de La Palma se mantiene el planeamiento turístico vigente; el Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística.

La discusión, tramitación y aprobación del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística supone una definición, por parte del Cabildo Insular de La Palma, de las formas de implantación, localización y alcance de la actividad turística en Isla, redactada previamente a este Plan Insular. Se considera que las propuestas del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística deben contribuir al fortalecimiento de la diversidad en las opciones de disfrute de la Isla como base diferencial sobre la que se asiente su atractivo turístico, apoyado en la belleza de sus espacios, en la tradición cultural y en el progreso de la población. Los estudios y propuestas recientemente elaborados por el Patronato de Turismo del Cabildo Insular de La Palma inciden plenamente en la potenciación de estos aspectos diferenciales.

En el marco de la diversificación económica y de la búsqueda de complementariedad entre diversas economías, el Plan Insular entiende el desarrollo turístico como una opción, ni única, ni exclusiva, de futuro. La introducción paulatina de las modalidades turísticas propuestas por el Plan Territorial de ordenación de la Actividad Turística, respetando los ritmos y condiciones propugnadas y garantizando en cualquier caso su integración territorial y cultural, debe permitir una progresiva diversificación de la economía y el fortalecimiento del modelo insular.

2.5 Desarrollo del Modelo Territorial

El Plan Insular, como marco general del planeamiento de la isla de La Palma, establece condiciones a los planes territoriales, urbanísticos y de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos. En especial se considera imprescindible para el desarrollo del Plan Insular la redacción de Planes Territoriales Especiales que ordenen las principales infraestructuras y los Planes Territoriales Parciales que ordenen ámbitos concretos en su conjunto o de acuerdo con los contenidos definidos por el Plan Insular.

En el documento de Aprobación Inicial de este Plan Insular se establecía una distinción entre aquellos Planes Territoriales Especiales que deben redactarse por imposición legal, otros que se consideran imprescindibles para el desarrollo del Plan Insular y otros, contemplados en las Directrices de Ordenación General, que no se han considerado imprescindibles para el



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN EN LA
SESION ORDINARIA DEL DÍA 02/02/2011 LA Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

000791

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



desarrollo del Plan Insular, y que se citaban como una posible opción frente a futuras
necesidades.

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

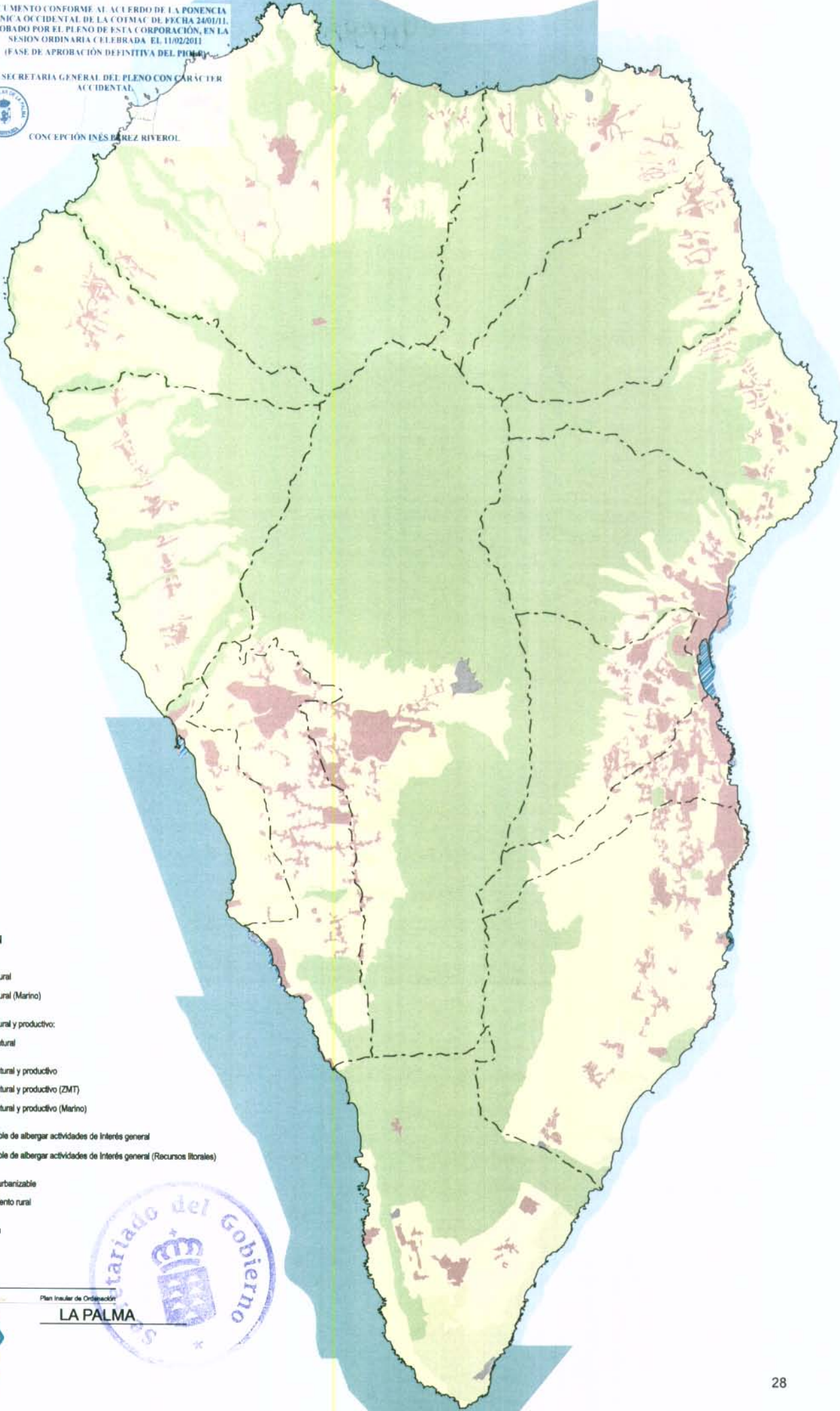


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER ACCIDENTAL



CONCEPCION INES BARRAZ RIVEROL



ZONAS PORN

Zonas

- A Valor natural
- A Valor natural (Marino)
- B valor natural y productivo:
 - Ba Valor natural
 - Bb Valor natural y productivo
 - Bb Valor natural y productivo (ZMT)
 - Bb Valor natural y productivo (Marino)
- C Susceptible de albergar actividades de Interés general
 - C Susceptible de albergar actividades de Interés general
 - C Susceptible de albergar actividades de Interés general (Recursos litorales)
- D Urbano, urbanizable
 - D Urbano, urbanizable
 - D Asentamiento rural
- E Extractiva
 - E Extractiva



LA PALMA

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PEREZ VILLERO

CAPÍTULO 3 ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

3.1 Objetivos de ordenación

Los objetivos de ordenación de los recursos naturales se fijan dentro del marco de los determinados en la Constitución Española, la Ley básica 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

La ordenación de los recursos naturales de La Palma responden a los objetivos generales definidos en títulos preliminares de las citadas Leyes, así como a los principios relacionados en el punto 4 de la DOG 7, y a los criterios de intervención que se definen en la DOG 8. con la consideración especial de la condición de la Isla como Reserva Mundial de la Biosfera.

Los principales objetivos de ordenación de los recursos naturales que se especifican en las Normas de este Plan Insular son:

- a. El mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas vitales básicos. Conservación de la biodiversidad y de la geodiversidad.
- b. Utilización ordenada de los recursos naturales, para garantizar el aprovechamiento sostenible del patrimonio natural y, en particular, de las especies y los ecosistemas, así como su restauración y mejora.
- c. Protección de los Espacios Naturales delimitados en la Ley de Espacios Naturales de Canarias, incluidos en la Red Natura 2000 o especialmente protegidos por este Plan Insular en especial aquellos que han de garantizar la libre circulación de las especies y la conectividad ecológica.
- d. Promoción en estos espacios de la investigación científica, la educación medioambiental y el encuentro del hombre con la naturaleza, en forma compatible con la preservación de sus valores
- e. La conservación y preservación de la variedad, singularidad y belleza de los ecosistemas naturales, de la diversidad geológica y del paisaje.
- f. Protección del paisaje, como elemento de identificación de la población con el medio natural, atendiendo a la calidad y a la diversidad de los paisajes de La Palma como un valor de naturaleza y cultura.

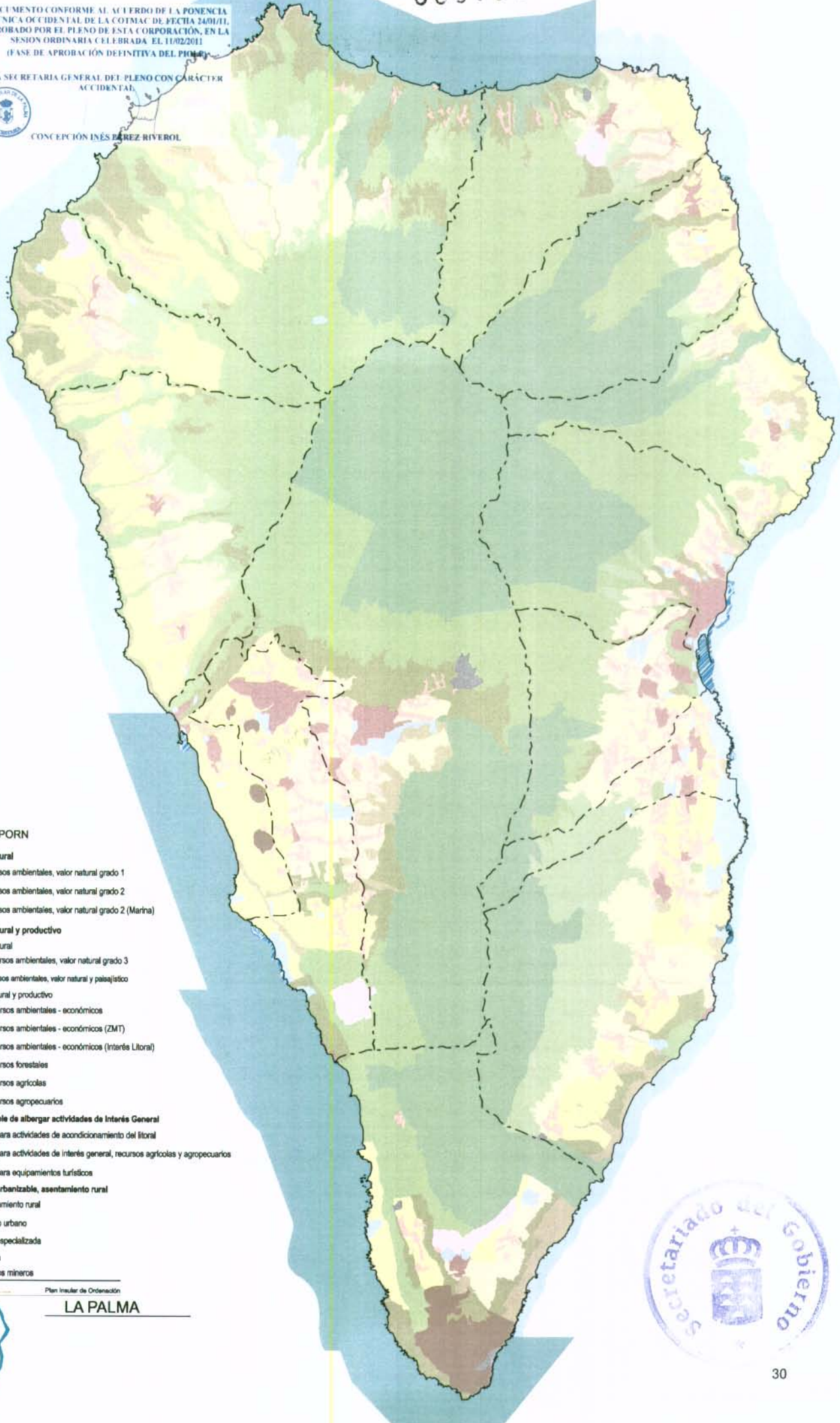


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTINAC DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS DE RIVEROL



SUBZONAS PORN

Zona A: Valor natural

- A1 Recursos ambientales, valor natural grado 1
- A2 Recursos ambientales, valor natural grado 2
- A2 Recursos ambientales, valor natural grado 2 (Marina)

Zona B: Valor natural y productivo

Zona Ba: Valor natural

- Ba1 Recursos ambientales, valor natural grado 3
- Ba2 Recursos ambientales, valor natural y paisajístico

Zona Bb: Valor natural y productivo

- Bb1 Recursos ambientales - económicos
- Bb1 Recursos ambientales - económicos (ZMT)
- Bb1 Recursos ambientales - económicos (Interés Litoral)
- Bb2 Recursos forestales
- Bb3 Recursos agrícolas
- Bb4 Recursos agropecuarios

Zona C: Susceptible de albergar actividades de Interés General

- C1 Apta para actividades de acondicionamiento del litoral
- C2 Apta para actividades de interés general, recursos agrícolas y agropecuarios
- C3 Apta para equipamientos turísticos

Zona D: Urbano, urbanizable, asentamiento rural

- D1 Asentamiento rural
- D2 Núcleo urbano
- D3 Área especializada

Zona E: Extractiva

- E Recursos mineros

GOBIERNO DE LAS ISLAS CANARIAS

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



g. Mejora de la calidad de vida de las comunidades locales vinculadas a las áreas de influencia socioeconómica.

- h. Restauración y recuperación de los ecosistemas y los recursos naturales alterados que por su potencial y peculiaridades así lo aconsejen.
- i. La estructuración del territorio insular, a fin de garantizar los accesos y servicios que posibiliten la utilización racional de suelo y de los recursos naturales.
- j. El desarrollo racional y equilibrado de las actividades en el territorio, que garantice su diversidad y complementariedad y asegure el aprovechamiento del suelo en cuanto a recurso natural singular.
- k. La cooperación entre administraciones, especialmente en lo que se refiere a la conservación de los recursos naturales, el medioambiente y el paisaje, en el desarrollo de las propuestas de este Plan Insular y en el mantenimiento de una sociedad equilibrada en el territorio diverso de la Isla.

La ordenación de los recursos naturales se concreta mediante la definición y delimitación de las zonas y subzonas delimitadas por el Plan Insular en su condición de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, PORN, y se especifica mediante las zonas de Ordenación Territorial, OT.

3.2 Zonas y Subzonas PORN

De acuerdo con el artículo 8.1 del Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales el Plan Insular establece la zonificación PORN con los siguientes criterios:

- **Zona A.** Incluye aquellos lugares de mayor valor natural entre ellas el Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, contemplado en la legislación estatal, y los Parques Naturales y la Reservas Naturales reclasificados por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo. Dado el especial valor de estas subzonas se han considerado de interés ambiental grado 1.

Se incluyen también en la zona A las zonas núcleo de la Reserva de la Biosfera, los conectores ecológicos que han de garantizar la conexión entre los espacios de mayor valor ambiental y los ámbitos de la Red Natura 2000 de mayor valor natural. En los dos últimos casos se incluyen ámbitos terrestres y marinos. Estas subzonas se valoran como



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

imprescindibles para garantizar la continuidad de los espacios naturales en la Isla y para proteger sus valores relevantes, se han considerado de valor ambiental grado 2.

- **Zona B.** Incluye aquellos lugares donde coexisten valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional. Dentro de esta categoría se contempla la existencia de dos subzonas:

Ba. Subzona de aptitud natural: formada por aquella parte de la zona B que albergan valores forestales, paisajísticos o naturales de importancia, o bien que tienen potencialidad para albergarlos.

En ella se incluyen aquellos ámbitos de valor natural que presenten una mayor relación con las actividades tradicionales: los Espacios Naturales Protegidos que se localizan aisladamente en un entorno de actividad económica primaria, que se han considerado de valor ambiental grado 3, o aquellos que presentan valores geomorfológicos, que presentan valores naturales y paisajísticos a preservar.

Tanto las zonas A como las Ba no incluyen actividades económicas ni pueden albergarlas.

Bb. Subzona de aptitud productiva: constituida por aquella parte de la zona B que alberga valores naturales alternados con áreas de actividades productivas de tipo tradicional o que, por su morfología, accesos y demás factores del proceso productivo, son susceptible de albergarlas.

La subzona Bb1 incluye aquellos espacios que pese a presentar actividades productivas tradicionales conservan un elevado valor ambiental, se han incluido en esta subzona aquellas partes de los conectores ecológicos o de la Red Natura 2000 con actividad tradicional, los Espacios Naturales Protegidos con actividades productivas. En todos ellos deben contemplarse conjuntamente los valores naturales y productivos. Se incluyen también los ámbitos de interés paisajístico y el litoral, donde el valor del "paisaje" se fundamenta en la interrelación de estas áreas naturales y productivas tradicionales. Las subzonas Bb2 incluye las áreas forestales no incluidas en anteriores subzonas. Las Bb3 y Bb4 presentan un predominio de áreas productivas, entre las cuales se presentan y deben conservarse reductos puntuales de áreas con valores naturales, a veces notables, que por su inclusión en zona B PORN, de protección de valores naturales y económicos, deberán conservarse.

Zona C. Incluye aquellas partes del territorio que son susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

Básicamente se trata de subzonas que presentan unas características similares a las de las subzonas Bb3 y Bb4 pero que por su posición y las condiciones de su entorno se han considerado adecuadas para las posibles actuaciones de interés general.

Incluye también aquellos espacios litorales donde se han previsto actuaciones de acondicionamiento de playas y puertos.

Existe una subzona C específica apta para la implantación de equipamientos turísticos estructurantes que incluye aquellos previstos en el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística vigente.

- **Zona D.** Incluye los suelos clasificados como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinación del planeamiento puedan llegar a serlo.

Las subzonas D distinguen los asentamientos rurales, las áreas urbanas o urbanizables y las áreas especializadas que el Plan Insular reserva para funciones específicas de actividad económica, infraestructuras, equipamientos y turismo, en general todas las zonas que, mediante el procedimiento establecido para su transformación urbanística, deberán consolidarse como zonas urbanas.

- **Zona E.** Incluye exclusivamente las áreas extractivas, en distintas fases de explotación y con objetivos de potenciación o restauración definidos por el Plan Insular. Responde a la determinación del Art. 8.2 del Decreto 6/1997.

La clasificación propuesta se ajusta a lo que dispone el Art. 8.1 del Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y a los Art. 18.4 y 19 del Texto Refundido. A partir de los conceptos definidos en los artículos que regulan el contenido de los Planes Insulares, se establece una correlación con las zonas de ordenación de los instrumentos de ordenación territorial: las zonas A y Ba responden al criterio de preservar los espacios del proceso urbanizador, las zonas Bb responden al criterio de definir las áreas que deben preservarse para usos primarios, en particular forestales, agrarios y ganaderos, sin olvidar la posible presencia de áreas de valor natural. Las zonas C responden a la necesidad de dar respuesta a necesidades de instalaciones de interés general no previstas por el Plan Insular o que por sus condiciones específicas no puedan localizarse en suelo urbano o urbanizable, las D, además de los asentamientos, contemplan las áreas aptas para el desarrollo turístico, y las áreas aptas para implantar las actividades relevantes que indica el Art. 19 del Texto Refundido.



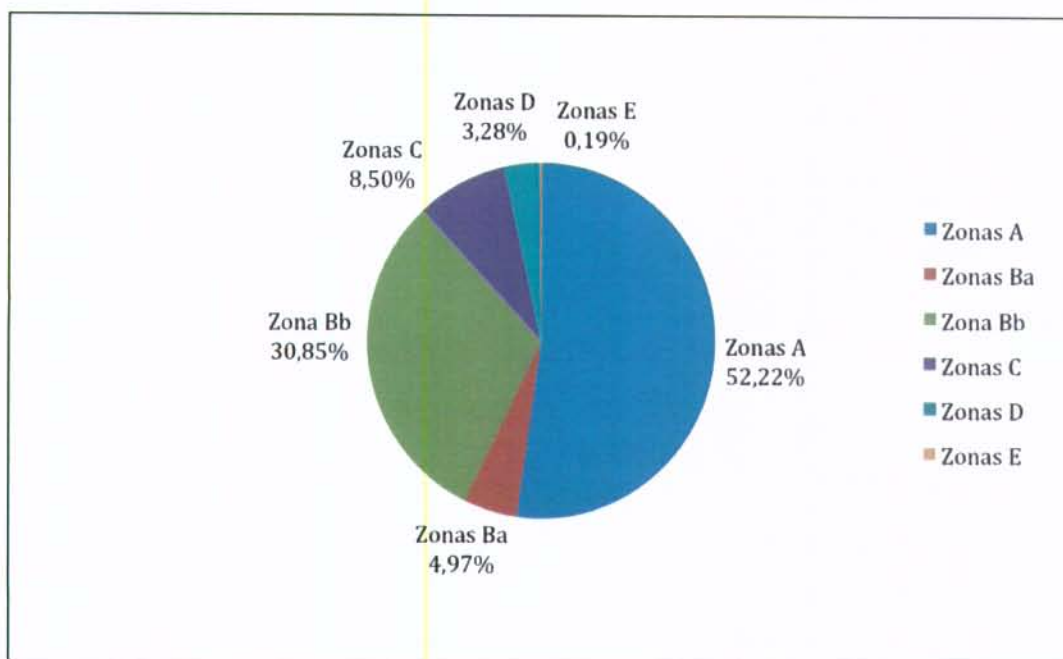
LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL.



El territorio de la Isla, ordenado de acuerdo con estos criterios supone la siguiente distribución de superficies y porcentajes:

Zonas PORN

	Superficie	Porcentaje
Zonas A	36.910,30	52,22%
Zonas Ba	3.514,66	4,97%
Zona Bb	21.805,82	30,85%
Zonas C	6.009,06	8,50%
Zonas D	2.315,12	3,28%
Zonas E	130,99	0,19%
	70.685,95	100%



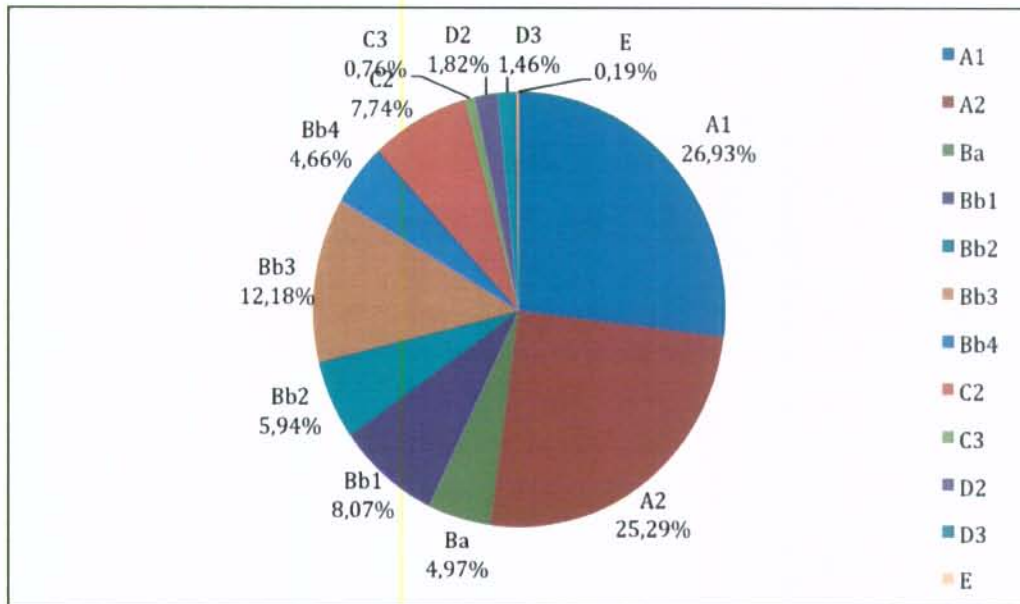
El territorio de la Isla, ordenado de acuerdo con las subzonas PORN definidas, supone la siguiente distribución de superficies y porcentajes:





Subzonas PORN

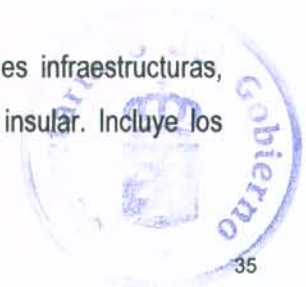
	Superficie	Porcentaje
A1	19.032,52	26,93%
A2	17.877,78	25,29%
Ba	3.514,66	4,97%
Bb1	5.704,37	8,07%
Bb2	4.199,09	5,94%
Bb3	8.611,50	12,18%
Bb4	3.290,86	4,66%
C2	5.472,68	7,74%
C3	536,38	0,76%
D2	1.284,22	1,82%
D3	1.030,90	1,46%
E	130,99	0,19%
	70.685,95	100%



3.3 Zonas de Ordenación Territorial

El Plan Insular establece la ordenación territorial tomando como base las zonas y subzonas PORN y la definición de Sistema Territorial contenido en la DOG 53, en la que distingue los siguientes elementos:

- Sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras, equipamientos estructurantes y sistemas generales de relevancia insular. Incluye los



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

ZONAS PORN Y ZONAS OT

Sistemas Territoriales		PORN. Ordenación de Recursos Naturales		OT. Ordenación Territorial		Ordenación en Instrumentos de desarrollo				
		Zonas PORN	Subzonas PORN	Zonas OT		Clase y categoría prioritaria*				
SISTEMA RURAL	Ambitos rústicos con interés ambiental.	Valor natural	A	A1	Recursos ambientales, valor natural grado 1	A1.1	Parque Nacional.	SR	Protección natural	
					A1.2	Reserva Natural.				
					A1.3	Parque Natural.				
				A2	Recursos ambientales, valor natural grado 2	A2.1	Zona Núcleo Reserva de la Biosfera terrestre	SR	Protección natural	
						A2.1m	Zona Núcleo Reserva de la Biosfera marina Reserva Integral Marina			
						A2.2	Conectores Ecológicos en entorno natural			
	Ambitos rústicos con interés económico.	Valor natural	B	Ba	Ba1	Recursos ambientales, valor natural grado 3	Ba1.1	Monumento Natural en entorno rústico	SR	Protección paisajística
					Ba2	Recursos ambientales, valor natural y paisajístico	Ba2.1	Interés Geomorfológico (Costa, acantilados, barrancos, pendientes > 50%, conos volcánicos y coladas recientes)		
				Bb	Recursos ambientales - económicos	Bb1.1	Conectores ecológicos con actividad tradicional	SR	Protección agraria / ambiental	
						Bb1.2	Red Natura 2000 con actividad tradicional			
						Bb1.3	ENP - Monumento Natural, Paisaje Protegido, Sitio de Interés Científico con actividad tradicional			
						Bb1.4	Interés Paisajístico			
	Bb2	Recursos forestales	Bb1.5	Interés Litoral terrestre ZMT	SR	Protección Litoral				
			Bb1.5m	Interés Litoral marino						
			Bb2.1	Interés Forestal						
			Bb3.1	Interés Agrícola, intensiva						
	Bb3	Recursos agrícolas	Bb3.2	Interés Agrícola, medianías	SR	Protección agraria				
			Bb4	Recursos agropecuarios			Bb4.1	Interés Agropecuario (agricultura y ganadería tradicional)		
Susceptible de albergar actuaciones de interés general	C	C1	Apta para actividades de acondicionamiento del litoral	C1.1m	Transformación del litoral (por acondicionamiento de puertos o playas)	SR	Protección agraria / ambiental			
			Apta para actividades de interés general en:							
		C2	Recursos agrícolas Recursos agropecuarios	C2.1	Interés Agrícola medianías AIG	SR	Protección agraria / ambiental			
				C2.2	Interés Agropecuario AIG					
		C3	Apta para equipamientos turísticos	C3.1	Apta para equipamiento turístico en medio rural	SR	Protección territorial / Categoría que proceda			
				D1	Asentamiento rural simple y complejo					
D	D3	Área Especializada.	D2.1	Residencial o mixto (urbano y urbanizable)	SR	Protección territorial				
			D3.1	Área especializada de infraestructuras y equipamientos						
			D3.2	Área especializada de actividad económica (Industrial, terciaria, logística, agropecuaria, etc.)						
Extra cédula	E	E	Recursos mineros.	E1.1	Interés Extractivo	SR	Protección minera.			
				E1.2	Interés Extractivo de restauración					

* La Clase y Categoría indicada corresponde a las que se consideran más adecuadas para los objetivos que el PIOLP define para esta zona, sin embargo las zonas OT no son directamente traducibles a clases y categorías de suelo, competencia de los Planes Urbanísticos y de los planes y normas de los ENP.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

espacios delimitados por el Plan Insular para la implantación de infraestructuras o aquellos necesarios para el desarrollo de los Planes Territoriales Especiales previstos por el Plan Insular o redactados de acuerdo con la legislación vigente:

- Sistema rural constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios de interés ambiental y los paisajes naturales y culturales. Coincide con las zonas A, B y C PORN a excepción de los asentamientos rurales que atendiendo a la determinación del artículo 8.1 del Decreto 6/1997, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, queda incluido en la zona D.
- Sistema urbano, formado por las ciudades y los núcleos urbanos en el medio rural, los asentamientos rurales (que excepcionalmente conservarán su clasificación de suelo rústico) así como por los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas turísticas. Coincide con las zonas D PORN.

La ordenación del **Sistema de infraestructuras y equipamientos** se especifica en los planos de la serie P.4, de ordenación de sistema de infraestructuras y equipamiento, y se exponen en el Capítulo 6 de esta Memoria y se regula en el Título 6 de las Normas.

La ordenación del **Sistema rural** se incluye en los planos de la serie P.5, de Ordenación Territorial. Por las características diferenciales del medio rural y siguiendo los criterios del artículo 55 del Texto Refundido, el sistema rural se ha dividido en:

- Ámbitos rústicos con interés ambiental, correspondientes a las zonas A y Ba PORN
- Ámbitos rústicos con interés económico, correspondientes a las áreas Bb y C PORN

La ordenación de los ámbitos rústicos de interés ambiental se especifica en el plano P.5.01a. Las diversas zonas OT que incluye se justifican y motivan en Capítulo 7 de esta Memoria y se regulan en el Título 7 de las Normas.

La ordenación de los ámbitos rústicos con interés económico se especifica en el plano P.5.01b. Las diversas zonas OT que incluye se justifican y motivan en Capítulo 8 de esta Memoria y se regulan en el Título 8 de las Normas.

La ordenación y estrategias de desarrollo de los **Núcleos urbanos y asentamientos rurales** se especifica en los planos P.5.02. Las diversas zonas OT que incluye se justifican y motivan en el Capítulo 9 de esta Memoria y se regulan en el Título 9 de las Normas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ HUVEROL

Ambitos de Ordenación Territorial	Superficie	Porcentaje
Ámbitos Rústicos con Interés Ambiental	40.424,96	57,19%
Ámbitos Rústicos con Interés Económico	27.814,88	39,35%
Ámbitos urbanos y asentamientos rurales	2.315,12	3,28%
Extractiva	130,99	0,19%
	70.685,95	100%

3.3.1 Concreción del modelo de ordenación territorial

Las zonas de ordenación territorial representan, junto a la ordenación del sistema de infraestructuras, servicios y equipamientos, la matriz base del modelo de ordenación territorial.

A diferencia de las zonas PORN cuya delimitación se considera vinculante, la delimitación de las zonas OT tiene carácter indicativo y deberá ser concretada por los instrumentos de planeamiento urbanístico o Planes y Normas de los Espacios Naturales, que clasificarán y categorizarán el suelo de acuerdo con los criterios establecidos por este Plan Insular. La definición de las zonas en el Plan Insular obedece a la necesidad de concretar y territorializar los objetivos del modelo con mayor precisión que los definidos con carácter general por la zonificación PORN estableciendo una relación directa entre las zonas OT y los valores concretos que se protegen o las actividades que se priorizan, así como su localización y distribución en el territorio.

La delimitación de las zonas OT deberá concretarse mediante la clasificación y categorización correspondiente al planeamiento urbanístico y a los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos, que podrán precisar los límites y distinguir entre diversas subzonas. A excepción de aquellos límites que el Plan Insular indica la necesidad de definición por parte del planeamiento urbanístico (urbano, urbanizable y asentamientos rurales y agrícolas) la metodología empleada supone un alto grado de precisión en la aplicación de los criterios definidos para la ordenación de cada una de las zonas OT.

El Plan Insular establece equivalencias entre las zonas OT y las categorías de suelo rústico que persiguen los mismos objetivos de protección de unos ámbitos o de desarrollo económico de otros, indicando para cada zona OT esta equivalencia como categoría prioritaria, ello no quiere decir necesariamente que la totalidad de las áreas incluidas en una zona OT deban responder a idéntica categoría, el Plan General podrá establecer diversas categorías, tanto aquellas que supongan una mayor protección, por ejemplo distinguiendo pequeños ámbitos de interés



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN JIMÉNEZ PÉREZ-BIVEROL

ambiental de carácter local en zonas que el Plan Insular establece objetivos de carácter económico, por ejemplo en zonas agrícolas, o bien distinguiendo y ordenando actividades o edificaciones existentes que el Plan Insular incluye en ámbitos donde dicha actividad no está prevista con carácter general.

En algunos casos el Plan Insular no establece límites concretos de unas determinadas zonas, en especial las áreas urbanas o urbanizables y los asentamientos rurales, respetando las competencias del Plan General en materia de ordenación urbanística. En estos caso se indica claramente en las Normas la referencia a la legislación urbanística vigente, en base a la cual se deberán justificar los límites del suelo urbano y urbanizable, así como de los asentamientos rurales, atendiendo también a las limitaciones de dimensionado que establece el propio Plan Insular.

3.4 Protección de recursos naturales

El Plan Insular incluye las condiciones de ordenación y protección de los recursos naturales definidos por el Decreto 6/1997, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y las Directrices de Ordenación General, además de otra legislación aplicable en materia de ordenación de recursos naturales, en particular la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

La condición de Reserva Mundial de la Biosfera es un aliciente que está presente en este Plan Insular, tanto en los criterios de ordenación y protección de los recursos naturales como en la ordenación general y en las relaciones entre el medio natural y el desarrollo social y económicamente sostenible.

3.4.1 Protección de la flora, la fauna y la biodiversidad

La protección de la flora, la fauna y la biodiversidad está presente en todo el contenido de este Plan Insular, especialmente en la ordenación y regulación de los ámbitos incluidos en las zonas A y B de la zonificación PORN.

Se han considerado los hábitats naturales de interés comunitario y las especies que figuran en los anexos de la legislación ambiental en catálogos o en estudios recientes:

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que incorpora, debidamente actualizados, al ordenamiento jurídico español los contenidos



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

de la Directiva 92/ 43/ CEE del Consejo de 21 de Mayo, relativa a la conservación de los hábitats y de la fauna y flora, así como los contenidos de la Directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres.

- Los hábitats en peligro de extinción, incluidos en el Catálogo Español de Hábitats en Peligro de Desaparición, de acuerdo con la Ley 42/2007, que conlleva la obligatoriedad de delimitar figuras de protección que los engloben y/o medidas de gestión específicas para garantizar su conservación.
- La información disponible por la Administración sobre la presencia de especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas, tanto de fauna como de flora, así como sobre las áreas de nidificación de las aves y las cavidades o zonas de refugio de quirópteros y/o interés para la fauna invertebrada hipogea, actualizadas según estudios o información disponible más reciente.
- Las especies protegidas incluidas en los Convenios Internacionales y en los Catálogos Nacionales o Comunitarios, así como las endémicas palmeras, canarias o macaronésicas.
- Las especies Protegidas en el Convenio de Washington o CITES, transpuesto al derecho comunitario mediante el Reglamento CITES 3626/82/CEE y su ampliación al Reglamento 3646/83/CEE.
- Protegidas por el Convenio de Berna, relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa.
- Incluidas en el Catálogo nacional de especies amenazadas, según el Real Decreto 439/ 1990, de 30 de marzo, por el que se regula el catálogo nacional de especies amenazadas.
- Incluidas en los anexos I, II o III de la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Catalogadas como en peligro de extinción, sensibles a la alteración de su hábitat, vulnerables o de interés especial en el Decreto 151/2001, de 23 de julio, Catálogo de especies amenazadas de Canarias.
- Las especies incluidas en los libros rojos de flora y fauna amenazada, en todas las categorías de protección, según criterio de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.

Endémicas palmeras, canarias o macaronésicas u otros catálogos internacionales, nacionales y



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

3.4.2 Protección del suelo, el agua y la atmósfera

3.4.2.1 Protección del suelo

La protección del suelo es uno de los objetivos fundamentales de este Plan Insular presente en la valoración de los espacios de interés ambiental, como soporte de los ecosistemas, como elemento definidor del paisaje por sus condiciones geológicas y geomorfológicas. Asimismo la ordenación de una parte importante de la Isla está vinculada a los edafológicos del suelo y a sus cualidades agrológicas.

La protección del suelo se contempla directamente, estableciendo diversos grados de protección a sus valores naturales o económicos, e indirectamente, a través de la definición de criterios y medidas para la contención de su ocupación por actividades o construcciones que no responden directamente al potencial específico del suelo.

La protección de los valores y las aptitudes del suelo rústico, se establece en el Plan Insular en base a las Directrices de Ordenación General considerando los siguientes criterios:

- Potenciación y fomento de la implantación del uso residencial en los núcleos urbanos, limitando el desarrollo residencial en los asentamientos a la colmatación interior de los rurales y a supuestos excepcionales en los asentamientos agrícolas.
- Exigencia de justificación suficiente y precisa del interés general y la pérdida de los valores que justificaron la clasificación, para las revisiones puntuales del planeamiento general cuyo objeto sea la reclasificación de suelo rústico a urbano o urbanizable.
- Definición de forma precisa y firme, por el planeamiento general, de los límites del suelo rústico, con atención especial al tratamiento de las periferias urbanas, el entorno de los núcleos y los bordes de las vías rurales, desarrollando un mapa de zonas de interés agrícola de la periferia urbana que evite la pérdida de sus valores y su integración en el proceso urbano. (...)
- Previsión de reservas de suelo para patrimonio público destinado al desarrollo de programas de vivienda específicos para los núcleos urbanos en el medio rural.
- Restricción al incremento del viario rural y condicionamiento de la mejora del viario existente, mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados.
- Previsión de corredores y fomento, en determinadas áreas, de las defensas mediante setos vegetales, con exclusión de vallados de fábrica, salvo en asentamientos rurales y, excepcionalmente, vinculados a explotaciones pecuarias o a determinadas instalaciones agrícolas tecnológicamente avanzadas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

-Ordenación de la rehabilitación de las edificaciones con destino residencial o turístico, con estricto respeto a los requisitos de antigüedad y legalidad, y resolviendo los eventuales impactos derivados de las necesidades infraestructurales de acceso, abastecimiento de energía, tratamiento de aguas residuales y eliminación de residuos.

3.4.2.2 Protección del agua

La ordenación del recurso agua se remite al cumplimiento de lo que dispone la Directiva marco del Agua: Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2000 por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas y su transposición al ordenamiento jurídico estatal mediante la Ley 62/2003, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y de orden social, concretamente en el Artículo 129 de esta citada ley de acompañamiento Modificación del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por la que se incorpora al derecho español, la Directiva 2000/60/CE.

La aplicación de la legislación vigente requiere la aprobación del Plan Hidrológico Insular, que de acuerdo con la legislación de Canarias tendrá la consideración de Plan Territorial Especial.

Las Normas de este Plan Insular incluyen directrices para la ordenación y la explotación racional del recurso agua; en particular en lo que se refiere a la explotación de los acuíferos.

La ordenación del sistema hidrológico contenida en este Plan Insular se ha redactado de acuerdo con las directrices y prioridades del Consejo Insular de Aguas.

La ordenación del agua se desarrolla en el capítulo 6 de la Memoria y se regula en el Título 6 de las Normas, en relación a la ordenación Hidrológica.

3.4.2.3 Protección de la atmósfera

Las Normas de este Plan Insular establecen regulación relativa a la calidad atmosférica, acústica y lumínica.

La protección lumínica merece una atención especial dada la vinculación de la cualidades de la Isla en lo que se refiere a la observación del cielo, tanto desde el punto de vista científico como

El control lumínico de la Isla tiene como base las disposiciones de la Ley 31/1988 de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canaria y del Real Decreto 243/1992, de 13 de marzo, por el que se aprueba el



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Reglamento de la Ley 31/1988, de 31 de octubre, sobre protección de la calidad astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias, así como los criterios y recomendaciones publicados por la Oficina Técnica para la Protección de la Calidad del Cielo, del Instituto de Astrofísica de Canarias

3.4.3 Protección forestal

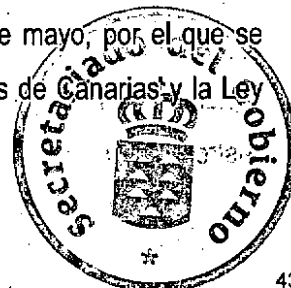
Los espacios forestales de mayor valor de la Isla se hallan incluidos en Espacios Naturales Protegidos u otros espacios con protección ambiental. Los bosques no incluidos en Espacios Naturales Protegidos u otros espacios con protección ambiental se incluyen en la zona Bb2.1 de interés forestal.

La normativa marco en relación a la ordenación y protección de los recursos forestales deriva de la Ley de Montes (Ley 43/2003, de 21 de noviembre), así como del Reglamento de Montes de 1962 y del Reglamento (CE) 2152/2003 del Parlamento y el Consejo de 17-11-2003 sobre el seguimiento de los bosques y de las interacciones ambientales en la Comunidad, el cual integra el programa europeo sobre cambio climático (PEEC). A nivel autonómico se dispone, como normativa más relevante, del Decreto 47/1998, de 17 de abril, sobre el Fondo de Mejoras de Aprovechamientos Forestales y de creación de la Comisión de Montes de Canarias; el Acuerdo de 25 de mayo de 1999 por el que se aprueba el Plan Forestal de Canarias, y el Decreto 146/2001, de 9 de julio, por el que se regula la prevención y extinción de incendios forestales, así como la Ley 7/1998, de 6 de julio, de Caza de Canarias

Las Islas Canarias tienen pendiente la redacción de la legislación forestal propia, en virtud de la transferencia de la competencia que sobre esta materia ha realizado el Estado a favor de las Comunidades Autónomas. Asimismo, de acuerdo con la DOG 33.1, el desarrollo del Plan Forestal de Canarias debe convertirse en Directriz de Ordenación sectorial para su adaptación al sistema de planeamiento de Canarias.

La ordenación forestal de La Palma se desarrollará mediante la redacción del correspondiente Plan Territorial Especial.

La prevención de incendios y el control de la erosión constituye uno de los objetivos fundamentales para la preservación de las áreas forestales. La prevención de incendios viene regulada por el Decreto 146/2001, de 9 de julio, y demás disposiciones sectoriales que se puedan establecer en el futuro, además del Decreto 124/1995, de 11 de mayo, por el que se establece el régimen general de uso de pistas en los Espacios Naturales de Canarias y la Ley 43/2003, de Montes, además de las presentes normas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Se atiende especialmente a las zonas declaradas de alto riesgo por la Orden de 17 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Orden de 5 de agosto de 2005, que declara las zonas de alto riesgo de incendios forestales de Canarias.

El Plan Insular requiere la formulación de un Plan Territorial Especial para la prevención de Riesgos, entre ellos los asociados a los incendios forestales se consideran de singular importancia para la Isla.

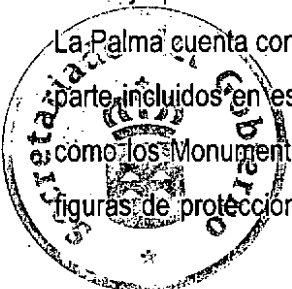
3.4.4 Protección de los recursos geológicos

El origen de la Isla y su especial configuración física implica que la protección de los recursos geológicos y los valores geomorfológicos está presente en la totalidad de los ámbitos con protección ambiental y en aquellas específicamente definidas por el Plan Insular de protección geomorfológica y paisajística, en las que está presente dicha valoración.

La normativa básica que regula la preservación de la diversidad geológica o geodiversidad, a nivel del Estado Español, es la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, que en su artículo 3 define como la "*variedad de elementos geológicos, incluidos rocas, minerales, fósiles, suelos, formas del relieve, formaciones y unidades geológicas y paisajes que son el producto y registro de la evolución de la Tierra*". Asimismo en el anexo de la citada Ley aparecen, entre los elementos prioritarios a preservar los *Edificios y morfologías volcánicas de las Islas Canarias*.

A nivel autonómico existen referencias a la preservación del patrimonio geológico en la Ley 4/2006, de 22 de mayo, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo; en el 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, y en la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias (que protege exclusivamente los yacimientos paleontológicos). Por otro lado, las Directrices de Ordenación General establecen, DOG 34.1 los criterios que han de guiar el aprovechamiento de los recursos mineros insulares, de modo que sea eficiente, minimice el impacto ambiental y territorial y se sustituya paulatinamente el recurso utilizado.

La Palma cuenta con numerosos espacios de interés geológico y/o geomorfológico, en su mayor parte incluidos en espacios naturales protegidos e incluso reconocidos con figuras específicas, como los Monumentos Naturales. El Plan Insular reconoce dichos espacios así como otros sin figuras de protección específicas, incluidos mayormente en las zonas de Ordenación Territorial



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ-RIVEROL

Ba, en los que el interés geomorfológico, junto con el paisajístico es preponderante, a una escala que el planeamiento territorial y urbanístico podrán ajustar, justificadamente.

La ordenación de los recursos geológicos requiere también la ordenación de la explotación racional de los recursos geológicos y su preservación para el futuro. La ordenación de la actividad extractiva limita las áreas de extracción a las que se consideran imprescindibles y establece condiciones para la restauración de la forma del territorio y del paisaje, paralelamente a la explotación.

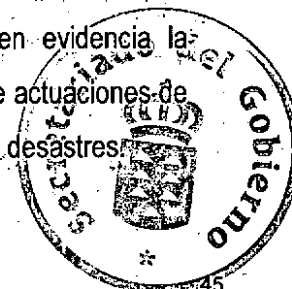
3.4.5 Riesgos naturales y tecnológicos

Los riesgos son el producto de la probabilidad de ocurrencia de un determinado fenómeno natural o antrópico, de cierta extensión, intensidad o duración, con consecuencias negativas y sobre un medio vulnerable o susceptible de verse especialmente afectado. La vulnerabilidad hace referencia tanto a edificios, infraestructuras y bienes humanos y materiales de valor como a espacios naturales preciados por su valores geomorfológicos, botánicos, faunísticos y paisajísticos.

De acuerdo con las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, la isla de La Palma deberá redactar y aprobar el correspondiente Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos, que abarcará tanto los riesgos de origen o vínculo relacionado con los vectores naturales (seísmos, erupciones volcánicas, incendios, inestabilidad de vertientes y deslizamientos de tierras, etc.), aquellos originados de forma accidental o por intervención humana, así como los riesgos llamados tecnológicos, fruto esencialmente de la actividad humana, entre los que destacan el transporte, el almacenamiento y la manipulación de sustancias peligrosas, de acuerdo con la definición del RD 363/1995, de 10 de marzo.

Además de los vectores o factores de riesgo señalados en los puntos anteriores, el Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos podrá incorporar nuevos factores de riesgo que considere relevantes tanto por su potencial gravedad como por la factibilidad de eventual ordenación.

Los hechos ocurridos en el verano y otoño de 2009 han sensibilizado a la población palmera en relación a los riesgos naturales, por lo cual el Plan Insular establece prioridad para el Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos, pero también han puesto en evidencia la necesidad de planes de protección civil con la previsión de vías evacuación y de actuaciones de emergencia que permitan el alojamiento y la atención de la población en caso de desastres.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

A propuesta de la COTMAC, se contempla la posibilidad de que las determinaciones del Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos pueda comportar modificaciones en este Plan Insular que justificarian la modificación o, en su caso, revisión de este Plan Insular.

3.4.5.1 Riesgo de erupción volcánica

La Palma es una isla de origen volcánico relativamente reciente, especialmente su mitad sur insular, que continua teniendo actividad volcánica, con los registros de erupción más recientes de las Islas Canarias (Teneguía, 1971) y actividad hidrogeoquímica en el subsuelo, especialmente en la línea cumbre de Cumbre Vieja, donde se concentran la mayor parte de conos volcánicos.

El riesgo asociado al vulcanismo deriva tanto de la emisión de piroclastos al medio atmosférico como, especialmente, del efecto de las coladas lávicas sobre el medio antrópico (infraestructuras, equipamientos y asentamientos rurales y urbanos). En este sentido, y de acuerdo con los estudios preliminares realizados por el SIGAMAP-Geosistema, surgen como principales zonas de riesgo los entornos de los cráteres de la mitad sur insular y el recorrido hipotético que harían las coladas basálticas en su recorrido hacia el mar. En este sentido destacan, en cuanto a superficie afectada, El Pico del Birigoyo, el Volcán de Tacande, Montaña El Caldero, Montaña La Barquita y Montaña Quemada. Las poblaciones más afectadas por posibles erupciones se sitúan en el Valle de Aridane, en la vertiente Oeste de la Isla, y en Las Breñas, en la vertiente Este. El total de edificaciones potencialmente afectables supera las 10.000 (ver aptdo. 2.4.3 de la Memoria de Diagnóstico).

En la actualidad no parece que una posible erupción volcánica sea un riesgo inminente; sin embargo, la certeza de la actividad interna aconseja la determinación de medidas preventivas, especialmente destinadas a la preservación de las zonas de mayor riesgo. Asimismo, la elaboración del Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos debería contar con un estudio más detallado de las condiciones y alcance de posibles erupciones y las consecuencias derivadas, en relación a los estudios disponibles actualmente. Así se ve necesaria la determinación de indicadores de seguimiento del riesgo y medidas a tomar en caso de que se incremente el nivel de riesgo.



CCRS arquitectos

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



3.4.5.2 Riesgo hidrológico o de inundaciones

CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

La Palma es la isla más lluviosa del archipiélago canario, con 740mm de pluviometría media anual, cifra que duplica la media de Las Canarias. El carácter generalmente intermitente de la mayoría de cauces o aguas superficiales de la Isla no obsta el hecho que se registren periódicamente fenómenos de alta precipitación con fenómenos de arroyada o avenida de considerable magnitud. Los estudios disponibles con la metodología Hydrotools determinan una mayor peligrosidad cuanto más extensa es la cuenca del barranco y más alta la pendiente.

Con los datos disponibles los barrancos y cuencas con mayor riesgo coinciden mayormente con barrancos de media o gran longitud y extensión y/o fuertes pendientes en los tramos medios y bajos. Para todos los barrancos se considera un riesgo muy alto en lo que atañe a su cauce de crecidas ordinarias, de periodo de retorno de 10 años, o dominio público hidráulico.

Las cuencas con mayor riesgo potencial son el Barranco de Las Angustias, el tramo final del Barranco de Tenisca y el Barranco Hondo, mientras que con riesgo alto se sitúa el fondo de La Caldera de Taburiente, Barranco de Tamanca, Barranco de Las Palmas (Los Llanos de Aridane), Barranco de Tenisca (Tazacorte y Los Llanos de Aridane), Barranco El Jorado (Tijarafe), Barranco de Izcagua (Puntagorda), Barranco de Megeras (Puntagorda-Garafia), Barranco Facundo y Barranco de Los Hombres (Garafia), Barranco Franceses (Garafia-Barlovento), Barranco del Agua (San Andrés y Sauces), Barranco de La Galga (San Andrés y Sauces y Puntallana), Barranco de Nogales (Puntallana), Barranco de La Madera (Santa Cruz de La Palma), Barranco El Llanito (Breña Alta, Breña Baja) y Barranco del Cabrito (Villa de Mazo).

Sin embargo los estudios disponibles deben incorporar parámetros como la permeabilidad del subsuelo de la cuenca, la rugosidad, la cubierta vegetal y otros que determinan el tiempo de concentración y, por tanto, la peligrosidad, más allá de la magnitud e intensidad de las precipitaciones.

Tanto el Plan Hidrológico Insular como el Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos deben incorporar los datos suficientes para acometer una valoración suficiente del riesgo y establecer la zonificación del territorio adecuada en relación a este factor.

3.4.5.3 Riesgo de incendios forestales

La isla de La Palma, por motivo de su situación geográfica, orientación, altitud, pluviometría y tipo de suelo tiene el mayor porcentaje de cubierta vegetal arbolada de las Islas Canarias,



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

fundamentalmente de pinar canario y Monteverde (Fayal-Brezal y Laurisilva). El elevado valor biológico de la vegetación y la fauna que se ubica en la laurisilva y en el pinar canario, más allá de la capacidad de este último bosque de rebrotar después del incendio, confiere una alta vulnerabilidad a esta masa forestal en caso de incendio. Además, por motivos obvios, la mayor parte de la cubierta forestal de interés se encuentra bajo alguna figura de protección, dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Canarias o bien de la Red Natura 2000, y ésta también coincide, en buena parte, con las zonas de alto riesgo de incendios forestales declaradas por el Gobierno de Canarias (Orden 17 de diciembre de 2008 que declara zonas de alto riesgo de incendios Forestales de Canarias) que se indican en el plano P.5.01a.

Asimismo, la presencia de numerosos asentamientos rurales o viviendas aisladas, construcciones agropecuarias e instalaciones y equipamientos diversos en las zonas forestales determinan un riesgo a tener en cuenta, desde el punto de vista social, económico y humano. No es infrecuente que los espacios urbanizados enmarcados o aledaños a zonas forestales no cuenten con franjas de baja combustibilidad perimetral, como medida preventiva para minimizar el riesgo de afectación y facilitar las tareas de autoprotección y extinción de incendios.

Tanto en las normas relativas a la protección de riesgos, como en las de protección del recurso forestal este Plan Insular establece condiciones de prevención de incendios forestales.

A efectos de Ordenación, mientras no se desarrolle el Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos o se redacte el Plan Territorial Especial Forestal, se considerará zona de alto riesgo de incendios forestales la superficie determinada por la Orden de 17 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Orden de 5 de agosto de 2005, que declara las zonas de alto riesgo de incendios forestales de Canarias. Se deberá tener en cuenta, a efectos de vulnerabilidad, la superposición entre el ámbito cartografiado en la Orden antes citada y las zonas de ordenación territorial de mayor interés biológico y social, económico y humano. En este sentido se establece una vulnerabilidad alta a las zonas de ordenación territorial A y ámbitos urbanos (zona D) situados en las zonas de alto riesgo de incendios forestales; una vulnerabilidad media a las zonas de Ordenación Territorial Ba y Bb1 y una vulnerabilidad baja en el resto del territorio insular.

3.4.5.4 Riesgos tecnológicos

Se incluyen en ámbitos de riesgos tecnológicos aquellos afectados por la proximidad de instalaciones que acumulan elementos potencialmente peligrosos por explosión, incendio,



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

emanaciones gaseosas u otros efectos capaces de causar desastres de consideración sobre la población y bienes materiales, así como los entornos más vulnerables en relación a las vías de comunicación utilizadas por los camiones de transporte de sustancias peligrosas. Cabe señalar que la implementación de las medidas de seguridad establecidas por la legislación vigente reducen notablemente el riesgo potencial de estas instalaciones.

Entre los elementos capaces de generar riesgo tecnológico destacan los depósitos de combustible con capacidad superior a 8.000 m³ distribuidos por la Isla, destacando los depósitos de capacidad superior a 60.000 m³, situados en Breña Alta, Garafía, Los Llanos y El Paso y los dispuestos en los Puertos de Tazacorte y Santa Cruz de La Palma con capacidad superior a los 110.000 m³. Los depósitos de gas de mayor capacidad se hallan en el área industrial de Breña Alta.

También debe considerarse el riesgo potencial derivado del depósito de explosivos sito en El Paso así como el derivado transporte de sustancias peligrosas, especialmente en los entornos de las infraestructuras de la Red Básica (LP-1, LP-2 y LP-3) y las vías de acceso a las áreas de equipamiento e infraestructura de carácter Insular.

El Plan Territorial Especial de prevención de Riesgos analizará pormenorizadamente los distintos peligros tecnológicos, su localización y las medidas de minimización del riesgo asociado, vinculadas a los objetivos de seguridad establecidos, en función de la normativa vigente y del propio Plan Insular. Asimismo el Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos asignará una zonificación de riesgo tecnológico, subdividida en función de las distintas tipologías de riesgos tecnológicos consideradas.

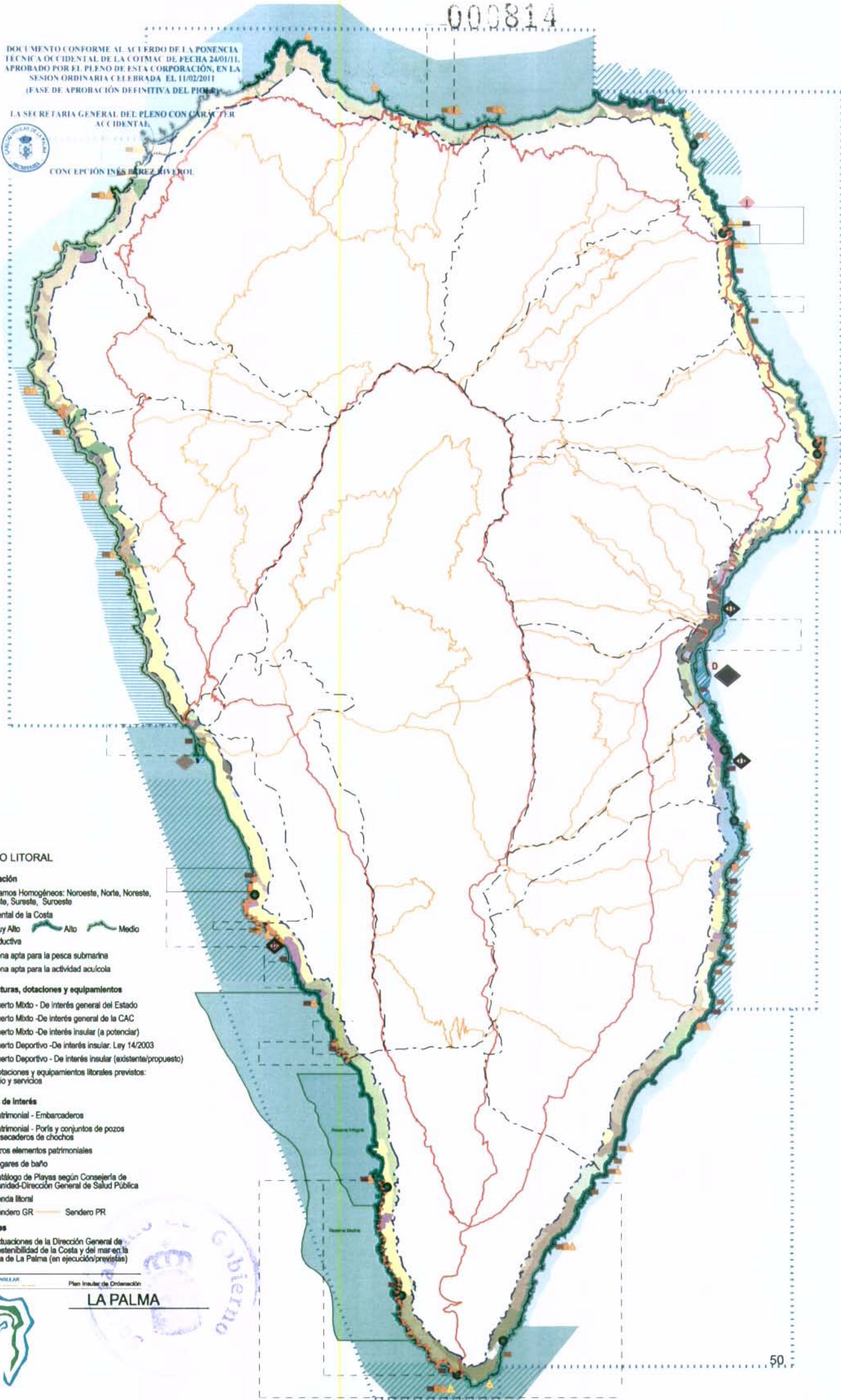


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COTMIA DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS BARRÉ RIVEROL



ESPACIO LITORAL

Caracterización

..... Tramos Homogéneos: Noroeste, Norte, Noreste, Este, Sureste, Suroeste

Valor Ambiental de la Costa

Muy Alto Alto Medio

Aptitud productiva

Zona apta para la pesca submarina
Zona apta para la actividad acuícola

Infraestructuras, dotaciones y equipamientos

- ◆ Puerto Mtdo - De interés general del Estado
- ◆ Puerto Mtdo -De interés general de la CAC
- ◆ Puerto Mtdo -De interés insular (a potenciar)
- ◆ Puerto Deportivo -De interés insular. Ley 14/2003
- ◆ Puerto Deportivo - De interés insular (existente/propuesto)
- Dotaciones y equipamientos litorales previstos: ocio y servicios

Elementos de Interés

- Patrimonial - Embarcaderos
- ▲ Patrimonial - Pozos y conjuntos de pozos y secaderos de chochos
- ▲ Otros elementos patrimoniales
- Lugares de baño
- Catálogo de Playas según Consejería de Sanidad-Dirección General de Salud Pública
- Senda litoral
- Sendero GR — Sendero PR

Actuaciones

Actuaciones de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del mar en la Isla de La Palma (en ejecución/previstas)

CABEZO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS FERRER RUIZ

CAPÍTULO 4. ORDENACIÓN DEL LITORAL

4.1 Ordenación del ámbito litoral

Este Plan Insular contempla la ordenación del litoral desde diversas perspectivas con el objetivo de atender a su ordenación integral, pero también de facilitar actuaciones acordes con la Ley de Costas y con los objetivos de este Plan Insular que permitan garantizar los objetivos que se persigue, en especial la ordenación de los accesos al mar con la finalidad de facilitar su uso y disfrute público. Paralelamente a este objetivo de acceso se establecen instrumentos para potenciar la puesta en valor de los elementos patrimoniales y paisajísticos asociados al espacio litoral.

En el plano P2.01 de Ordenación del Litoral se reflejan diversas zonas que incidirán en las condiciones de ordenación definidas por este Plan Insular o por el Plan Territorial Parcial que ordene esta franja.

A parte de las zonas de especial protección; reserva integral y reservas marinas, la zona litoral viene definida por la Ley de Costas incluyendo la franja terrestre delimitada como Zona Marítimo Terrestre (ZMT), en la franja terrestre, la zona litoral se superpone a las correspondientes zonas terrestres (tal como se prevé en el artículo 55.5 del texto refundido para el suelo rústico de protección costera).

El ámbito litoral se define hasta los 500 m de la Zona Marítimo Terrestre, correspondiente a la zona de influencia litoral definida por la Ley de Costas. En esta franja se definen las zonas de ordenación territorial según los criterios generales de valores, aptitudes y usos específicos correspondientes a las zonas OT definidas en este Plan Insular. Este ámbito de 500 m, se considera suficiente para concretar las posibles actuaciones que han de garantizar los objetivos de acceso y disfrute del mar.

Además de las zonas de Ordenación Territorial definidas en el Plan Insular se reflejan en el plano los aspectos ambientales y productivos del espacio litoral. Se indican los tramos homogéneos de la Costa y el valor ambiental de los distintos tramos litorales. La determinación del valor ambiental o ecológico del litoral se ha establecido a partir de la cartografía generada por el equipo de investigadores de la Universidad de La Laguna; que elaboró la documentación ambiental del Plan Territorial de Ordenación del Turismo de la isla de La Palma. Los tramos



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

homogéneos, descritos en el apartado 4.1.1; se definen a partir de las condiciones geográficas, figuras de protección y dinámicas de transformación del litoral.

La aptitud productiva del litoral se define a partir de las zonas aptas para la pesca y para la actividad acuícola. La zona apta para la actividad acuícola, comprendida en la zona Bb1.5m Interés litoral, incluye los siguientes tramos: Punta del Serradero a Punta de Juan Graje, Punta Salvajes a Punta Salinas y Punta Cardones al Barranco del Carmen. Los tramos aptos localizados en la zona A PORN quedan excluidos de la delimitación. De cualquier manera, el Plan Regional de Ordenación de la Actividad Acuícola podrá delimitar áreas precisas que se considerarán como zonas de valor productivo. De manera complementaria, se establece en las Normas relativas a Puertos, la necesidad de previsión de superficies de atraque y superficies en tierra destinadas a la gestión y explotación integral de la zona de uso acuícola.

Por otro lado, en el plano de Ordenación del Litoral se refleja información no contemplada en el documento aprobado inicialmente entre ellas:

- Se incluyen los proyectos previstos por la Dirección General de Costas.
- Se reconocen diversos elementos de interés en la franja litoral.
- Se indican las playas del Catálogo de la Consejería de Sanidad - Dirección General de Salud Pública, detalladas a continuación:

- Playa de Fajana de Barlovento, en Barlovento.
- Playa de Bajamar, en Breña Alta.
- Playa de Los Cancajos (Bandera Azul), en Breña Baja.
- Playa de Echentive, Playa de El Faro, Playa de La Zamora y Playa de Punta Larga, en Fuencaliente.
- Playa de Charco Verde (Bandera Azul), Playa de Puerto Naos (Bandera Azul) y Playa de El Remo, en Los Llanos de Aridane.
- Charco Azul, en San Andrés y Sauces
- Playa de El Puerto, Playa de Los Guirres, en Tazacorte.
- Playa de La Bajita, en Villa de Mazo.
- Playa de La Salemera, en Villa de Mazo.

También se incluyen los elementos de interés patrimonial que ocupan la franja litoral (embarcaderos, porís, salinas, hornos, etc.) tomando como fuente el inventario de Patrimonio detallado en el plano de propuesta P.3.01 Patrimonio y recorridos de interés. Se identifican las sendas litorales existentes o programadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar en la isla de La Palma, y se incluye la Red Oficial de Senderos.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Las actuaciones previstas en el Plan Insular y otras instalaciones existentes que ocupan la franja litoral se reflejan en el plano. Se incluyen todos los Puertos Mixtos y Deportivos, y los Equipamientos y Otros Sistemas Insulares vinculados al Sistema Costero. Los efectos de las actuaciones dispuestas en el espacio litoral, especialmente aquellas localizadas en un LIC marino, como ocurre con el Puerto Deportivo de Puerto Naos y la Instalación Náutica de Malpique, se evalúan en el documento de Memoria Ambiental. Se valoran también los nuevos trazados viarios (Tajuya-Puerto Naos, Los Sauces-La Fajana), las nuevas implantaciones turísticas (La Fajana, ACP-1 La Cangrejera, ACP-2 Balcones de Mazo, ACP-9 Las Hoyas) y los ámbitos extractivos (El Pocito, Los Graneles) que afectan el litoral de la Isla.

4.1.1 Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral

El Plan Insular define el ámbito litoral para la redacción de uno o varios Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral cuyos objetivos incluyen la ordenación de los recursos marítimos, la ordenación de grandes actuaciones que afectan al mar y a la franja terrestre, tales como puertos y obras de protección de playas, contemplando también otras actuaciones de menor incidencia territorial y marítima.

Dadas las condiciones diversas del litoral Palmero se han definido los siguientes tramos litorales:

- Tramo Este. Desde Punta El Lajio hasta Punta Cardones.
- Tramo Noreste. Desde Punta Cardones hasta Punta Gaviota.
- Tramo Norte. Desde Punta Gaviota hasta Punta de Santo Domingo.
- Tramo Noroeste. Desde Punta Santo Domingo hasta Punta Juan Graje.
- Tramo Suroeste. Desde Punta Juan Graje hasta El Guincho.
- Tramo Sureste. Desde El Guincho hasta Punta Lajio.

Los tramos homogéneos definidos responden a diversas condiciones y dinámicas del litoral como son las figuras de protección marina, el grado de transformación y posición geográfica. Frente a la propuesta de tramos homogéneos que figura en el documento de Información del Plan Insular se han producido algunos cambios. Los ajustes más significativos responden a la definición del tramo Este que comprende Santa Cruz de La Palma - Breña Alta- Breña Baja y parte de Villa de Mazo, por ser el tramo litoral más transformado y donde se concentra el mayor número de actuaciones del Plan Insular. El Tramo Suroeste responde al LIC-ZEC marino de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 OCCIDENTAL



Fuencaliente, y al ámbito costero de mayor presión turística en la Isla, mientras que el Tramo Norte se ajusta al LIC-ZEC marino de Garafía.

Los tramos del litoral incluidos en espacios con figuras de protección ambiental: Espacios Naturales Protegidos o Red Natura 2000, deberán desarrollarse conforme a sus competencias, prevaleciendo el planeamiento correspondiente a los Espacios Naturales Protegidos.

4.1.2 Intervenciones en el Litoral

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de la isla de La Palma tiene programada una serie de intervenciones en el Litoral, reflejadas en el correspondiente plano de ordenación del Plan Insular.

Se encuentran en proceso de ejecución las siguientes actuaciones:

- Modificado nº 1 Paseo Marítimo entre Charco azul y San Andrés, en San Andrés y Los Sauces.
- Proyecto Integral de la Costa en Puerto Espíndola, 1ª fase, en San Andrés y Los Sauces.
- Actuación Medioambiental e Integral en La Playa Nueva (Los Guirres), en Tzacorte.

En fase de tramitación:

- Proyecto Constructivo del Sendero Litoral de Fuencaliente.
- Recuperación y Ordenación de usos en las playas de Fuencaliente.
- Regeneración Ambiental en la Playa de Puerto Naos, en Los Llanos de Aridane.
- Actuación Medioambiental e Integral en la Playa de La Bombilla, en Tzacorte y los Llanos de Aridane.
- Actuación Medioambiental e Integral en el acantilado del Remo, en Los Llanos de Aridane.
- Actuación Medioambiental e Integral en la Playa del Remo, en Los Llanos de Aridane.
- Actuación Medioambiental e Integral del borde litoral desde Puerto Naos a Charco Verde, en Los Llanos de Aridane.
- Actuación Medioambiental e Integración del borde litoral desde Playa Nueva (Los Guirres) a Puerto Naos, en Tzacorte y los Llanos de Aridane.
- Tratamiento Integral de la Costa en Puerto Espíndola, en San Andrés y Los Sauces, 2º



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Actuación Medioambiental del litoral del Puerto de Tazacorte (mejora del borde litoral de Tazacorte), en Tazacorte.

En redacción:

- Proyecto de "Actuación Medioambiental e Integral del borde litoral desde Punta Salinas hasta Puerto Trigo", en Puntallana.

Por redactar:

- Proyecto de "Actuación en el borde litoral de La Fajana de Franceses", en Garafía.
- Proyecto Básico de "Acondicionamiento en la Playa del Barranco de La Galga", en Puntallana y San Andrés y Los Sauces.

El Plan Insular contempla la posibilidad de prever pequeñas intervenciones en suelo rústico en el espacio litoral definido en el plano P2.01 Litoral. En esta memoria se establecen y justifican los criterios de intervención a través de una tipificación de posibles actuaciones puntuales apoyadas en preexistencias y valores naturales o culturales, que han de facilitar la materialización de los objetivos de acceso al mar y de recuperación de valores patrimoniales vinculados al mismo, a la vez que ordenan actividades recreativas compatibles con la protección costera.

El ámbito apto para las actuaciones que se especifican a continuación excluye aquellos afectados por las grandes obras marítimas, que el Plan Insular incluye en zonas C y los frentes urbanos y urbanizables o que el Plan Insular incluye en zonas D.

Los criterios de intervención que se plantean a continuación afectan a la zona terrestre en contacto con el mar; franja de 500 metros a partir de la ZMT. Esta franja se superpone a diversas zonas OT y las actuaciones posibles se establecen en función de:

- Las condiciones de partida: estado de conservación, potencial recreativo, presencia de valores patrimoniales, accesos, etc.
- La zona OT en la que se sitúa considerando el ámbito de influencia o afectación por parte de la intervención.

Las actuaciones en el litoral precisarán siempre de una figura de planeamiento para su desarrollo que además de los Planes Territoriales Parciales, citados anteriormente, podrán ser los Planes Generales, Planes Especiales y Planes o Normas de Espacios Naturales Protegidos y el planeamiento específico para la Reserva Marina.

El objetivo de la presente tipificación de intervenciones es posibilitar pequeñas actuaciones desde el planeamiento municipal, atendiendo a circunstancias o valores locales. Desde el Plan Insular se ejemplifican algunos valores o espacios aptos para la intervención que han servido



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

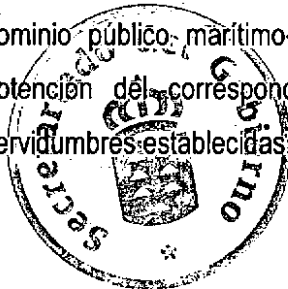
para prefigurar el tipo de actuaciones, pero posiblemente las situaciones estudiadas se repiten en otros ámbitos del litoral insular y precisan de una ordenación pormenorizada que sobrepasa el alcance del Plan Insular, es por ello que se han descrito y regulado la condiciones de partida, las posibilidades y las condiciones de actuación posibilitando a los Planes Generales la identificación de estas situaciones tipo y la ordenación de los espacios costeros en relación a los accesos, la potenciación de los elementos patrimoniales y a los posibles servicios a localizar en las franjas terrestres más próximas al mar. Las posibles intervenciones propuestas por los Planes Generales, deben ajustarse a los requerimientos de la Ley de Costas y, cuando se redacten, a los objetivos y propuestas de ordenación de los Planes Territoriales Parciales que desarrollen este Plan Insular en la franja litoral.

Las intervenciones tipo definidas están basadas en las preexistencias, en los lugares y elementos costeros singulares y en los objetivos de acceso y disfrute del mar.

Se definen los criterios en que se ha fundamentado la regulación de las posibles actuaciones no incluidas en suelo urbano o urbanizable, que no implican grandes obras marítimas, pero que inciden directa o indirectamente en el litoral. La definición de estos criterios de intervención se efectúa a partir de dos parámetros:

- Usos e instalaciones
- Accesos

Las condiciones de uso y acceso variarán en función de las zonas OT del Plan Insular y las zonas del litoral que configuren el ámbito o tramo de actuación. Las determinaciones de las zonas OT se fijan en las Normas del Plan Insular. La zona de dominio público marítimo-terrestre, estará en lo dispuesto al Título III de la Ley de Costas. El dominio público marítimo-terrestre, la zona de servidumbre de protección y la zona de influencia, se definen en los artículos 3, 23 y 30, respectivamente, de la Ley 22/1988, de Costas. Atendiendo a dicha Ley y en desarrollo del objetivo del protección del litoral definido por el Plan Insular, se plantean condiciones de intervención especificadas en las Fichas del Litoral contenidas en el Título 4 de las Normas del Plan Insular, donde las condiciones de las zonas de OT que ocupan la franja de Litoral podrán admitir actuaciones justificadas vinculadas a los objetivos de acceso al mar y aquellos servicios e instalaciones relacionadas con el disfrute del mismo. En cualquier caso las obras previstas en dominio público marítimo-terrestre, deberán considerarse orientativas, siendo preceptiva la obtención del correspondiente título habilitante, y la prevalencia de las limitaciones y servidumbres establecidas en la Ley de Costas, aplicables a toda el área costera.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS DÍEZ RIVEROL

En el Plano P2.01 Litoral se incluye la leyenda de Costas relativa a los artículos 24, 25, 26, 27, 28 y 44.6, y aplicación de la Disposición Transitoria 4ª, de la Ley de Costas, para las obras e instalaciones incluidas en el dominio público y en su servidumbre de protección.

4.1.2.1 Usos e instalaciones

De acuerdo con la Ley de Costas, en la zona de dominio público marítimo-terrestre queda prohibida la ocupación o la ejecución de obras e instalaciones, admitiendo únicamente el acondicionamiento de accesos al mar, con las excepciones contempladas en los artículos 32 y 33 de la Ley de Costas.

Fuera de la Zona de dominio público marítimo-terrestre se admitirán:

- Instalaciones complementarias asociadas a elementos preexistentes. Incluye instalaciones deportivas descubiertas, aparcamientos situados fuera de la servidumbre de tránsito. Excepcionalmente, se admitirán nuevas instalaciones programadas por el Plan Insular o Planeamiento sectorial: zonas de acampada, áreas recreativas, museos, Centros de Interpretación del litoral, etc. En los casos en que estas no estén específicamente previstas por el Plan Insular, su implantación dependerá de la regulación de las correspondientes zonas OT. Todas las actuaciones deben estar incluidas en el planeamiento urbanístico, previamente justificadas y debidamente autorizadas. En todos los casos se cumplirá con lo establecido en los artículos 24, 25, 26 y 30 de la Ley de Costas.

4.1.2.2 Accesos

La previsión de accesos en el litoral es fundamental para garantizar el uso público del dominio público marítimo-terrestre tal y como se expresa en el artículo 1 de la Ley de Costas. En los artículos 27 y 28 de la citada Ley se definen las servidumbres de tránsito y de acceso al mar, respectivamente.

Con base en esas consideraciones para la garantía de accesos en suelo rústico se contempla:

- Acceso de tráfico rodado. En general se consideran los accesos viarios existentes o previstos por el Plan Insular, dentro de la zona de influencia (500m). La posible apertura de nuevos acceso en esta zona se limita a los accesos al mar y a los derivados de las necesidades de las áreas agrícolas dispuestas en este ámbito.
- Servidumbre de tránsito. El ámbito legalmente definido como tal corresponde a la franja de 6 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar, esta distancia es de 20 metros en los casos en que el tránsito sea difícil o peligroso, que en



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN EN EL PÉREZ RIVEROL

La Palma incluye todos los tramos litorales con topografía accidentada. En este ámbito se contemplan los caminos y pistas costeras que, cuando sea físicamente posible pueden funcionar como acceso viario restringido, utilizado únicamente por vehículos de vigilancia y salvamento. En este ámbito se pueden disponer accesos peatonales al mar.

- Servidumbre de protección (100m), en este ámbito, salvo en espacios especialmente protegidos como se especifica en la Ley de Costas, se admite el tránsito de vehículos para acceso al mar, la disposición de áreas de aparcamiento y las actuaciones en caminos y vías relacionadas con la actividad agrícola de las áreas costeras.
- Servidumbre de acceso al mar. La garantía de acceso al mar contempla el acondicionamiento o creación de accesos y aparcamientos, en los ámbitos indicados, así como los senderos, rampas, o escaleras, que garanticen el acceso público al mar.

Las actuaciones citadas en este apartado deberán contar con la autorización de Costas, en aplicación de la legislación específica vigente.

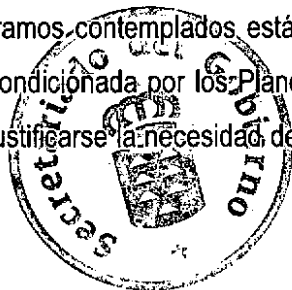
4.1.3 Tipos de actuaciones en el litoral

Se definen los siguientes tipos de actuaciones en suelo rústico litoral:

- 1- Intervenciones de acondicionamiento y apoyo al litoral
- 2- Patrimonio
- 3- Lugares de baño
- 4- Regeneración del litoral

Las actuaciones tipo definidas, y los correspondientes criterios de ordenación, siempre parten de preexistencias, se clasifican en función del grado de alteración de la franja litoral, de mayor a menor y se aplican en cada una los criterios de uso y accesos definidos en los anteriores apartados.

Cada uno de los tipos de actuación cuenta con una ficha propia en el documento de Normas. En los respectivos apartados se detallan a modo de ejemplo, algunos puntos o tramos del litoral de la isla de La Palma que responden a las condiciones establecidas para admitir un determinado tipo de intervención, no obstante, los Planes Generales de Ordenación podrán contemplar otros emplazamientos cuyas características coincidan con los tipos de intervención definidos. Si los tramos contemplados están incluidos en Espacios Naturales Protegidos, la actuación quedará condicionada por los Planes y Normas de los respectivos espacios. En cualquier caso, deberá justificarse la necesidad de la intervención, ajustarse a las determinaciones de la Ley de Costas



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
y contemplarse en el planeamiento territorial, urbanístico o los Planes y Normas de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos si es el caso.

Las actuaciones tipo que sean admitidas en la Reserva Integral Marina, Reserva Marina u otras áreas marinas protegidas, incluso aquellas localizadas en los tramos litorales adyacentes, deberán ser compatibles con las finalidades de protección por las que fueron creadas dichas áreas, y precisarán del informe preceptivo del órgano competente en materia de Costas.

Puede ocurrir que algunos emplazamientos sean aptos para más de un tipo de intervención. En ese caso se valorará la compatibilidad de las distintas actuaciones o se priorizará la actuación más idónea en función de las condiciones del ámbito y de los objetivos planteados. Los criterios expuestos no pretenden inducir necesariamente a actuar sobre los tramos que se ejemplifican, pero si regular de un modo genérico las acciones sobre el litoral de la Isla, en tanto no se redacte los correspondientes Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral. En este sentido, se ha optado por eliminar las referencias gráficas de las intervenciones en las fichas y en el Plano P2.01 Litoral, de manera que el instrumento pertinente fije y delimite el ámbito a intervenir ajustándose a las condiciones establecidas.

4.1.3.1 Acondicionamiento y apoyo al litoral

Tiene como objetivo convertir en espacios de oportunidad, para el disfrute y uso público, aquellos tramos del litoral alterados y degradados (canteras en desuso, asentamientos ilegales y otros ámbitos que precisan de recuperación física y ambiental) que sean aptos para tales fines por sus condiciones de baño y de acceso, así como mejorar la situación de aquellos lugares de baño que cuentan con un cierto nivel de acondicionamiento asegurando su integridad y conservación mediante medidas de protección y restauración adecuadas.

Este tipo de actuación contempla la mejora de instalaciones existentes siempre que estén admitidas por la Ley de Costas, el acondicionamiento de lugares de baño y de los accesos, y la implantación de algunas instalaciones como soporte a actividades de cultura y ocio:

- Aparcamientos.
- Módulos desmontables de servicios: duchas, aseos, cafetería, etc.
- Acondicionamiento de lugares de baño: piscinas intermareales, espigón sumergido o aportación de material a playas, excepto en Espacios Naturales Protegidos. Deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley de Costas.
- Accesos: viario limitado, peatonal mediante senderos, rampas o escaleras.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La ~~condiciones~~ para la admisión de estas intervenciones se definen en la respectiva ficha litoral del documento de Normas del Plan Insular.

La determinación de estos ámbitos y la precisión de su ordenación es competencia de los Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral. No obstante, en ausencia de este planeamiento, podrán ser contempladas en los Planes Generales mediante la definición de un ámbito de Plan Especial de acondicionamiento del litoral. Las actuaciones de acondicionamiento y apoyo litoral en Espacios Naturales Protegidos se consideran excepcionales y sólo son autorizables en ámbitos degradados cuando estén contemplados en los correspondientes Planes o Normas. En ningún caso se admitirá este tipo de actuación en la zona A PORN o en la Reserva Marina.

Se incluyen como tramos aptos para la actuación de acondicionamiento y apoyo al litoral los lugares de baño en suelo rústico con ocupación media-alta o situados en entornos transformados, no incluidos en Reserva Marina o zona A PORN.

Se incluyen también tramos litorales degradados con condiciones aptas para el baño. En este caso se consideran a modo de ejemplo las siguientes zonas del Plan Insular:

- Zona OT Bb1.5 Interés Litoral Terrestre. Asentamiento afectado.
- Zonas E1.1 Interés Extractivo y E1.2 Interés Extractivo de Restauración en espacio litoral, con condiciones para el uso y disfrute público.

El grado de transformación que suponen las implantaciones o actividades en estas zonas del litoral permiten pensar en la implantación de nuevos usos o instalaciones tales como zonas de acampada, u otros equipamientos de apoyo al litoral. En este caso deberá justificarse su interés a nivel local o insular. Asimismo, deberán gestionarse previamente las medidas de recuperación del ámbito (restauración, limpieza de edificaciones ilegales). Todas las propuestas deben estar argumentadas y debidamente autorizadas.

4.1.3.2 Patrimonio

Tiene como objetivo potenciar, mejorar y conservar el patrimonio arquitectónico, arqueológico y etnológico vinculado al litoral de la Isla (salinas, porís, embarcaderos, cuevas, etc.), así como los recursos litorales de interés natural y paisajístico con condiciones para el acceso y el uso público, asegurando su integración y adecuada conservación.

Se admite como intervención la creación de accesos peatonales al mar e itinerarios de conexión entre elementos de interés patrimonial, considerando previamente el control de afluencia, si es el caso.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El resto de actuaciones se centrarán en la mejora justificada de los elementos patrimoniales o instalaciones asociadas siempre que estén admitidas por la Ley de Costas. En los embarcaderos existentes se admitirán intervenciones de acondicionamiento sin que superen su condición como pequeña instalación náutica.

Como posibles instalaciones asociadas se contemplan:

- Aparcamientos
- Módulos desmontables de servicios: aseos, cafetería, información

La actuación de patrimonio podrá estar contemplada por los Planes Generales. En el caso de que el elemento patrimonial esté oficialmente protegido (BIC) o incluido en catálogos o inventarios, serán de aplicación las condiciones específicas de protección definidas en el correspondiente instrumento de protección del Patrimonio. Las actuaciones en Espacios Naturales Protegidos quedan condicionadas a lo previsto por los correspondientes Planes o Normas.

Los emplazamientos idóneos para este tipo de intervención deberán estudiarse a partir de las condiciones establecidas en las fichas y normas del Plan Insular. No obstante, se identifican como posibles tramos aptos, los puntos del litoral donde se localizan embarcaderos, porís u otros elementos de interés patrimonial (hornos, salinas, faros, etc.).

4.1.3.3 Lugares de Baño

Actuaciones en playas u otros lugares de baño naturales o no ocupados con condiciones aptas para actividades recreativas tales como *"...pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a esta Ley"* (Art. 31.1 de la Ley de Costas), asegurando la accesibilidad y el disfrute público.

Las condiciones que regulan estas actuaciones tienen como objetivo garantizar la utilización del dominio público marítimo-terrestre optimizando los accesos peatonales existentes o creando otros nuevos.

Como posibles instalaciones asociadas se contemplan:

- Aparcamientos
- Módulos desmontables de servicios: aseos, cafetería

Estas actuaciones podrán ser propuestas por los Planes Generales siempre que exista un lugar de baño reconocido.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

A modo de ejemplo, se estiman como tramos aptos para este tipo de actuación los lugares de baño considerados de carácter natural por el Plan Territorial de la Actividad Turística, en las que deberá evaluarse previamente si existen condiciones de riesgo a valorar.

Asimismo podrán contemplarse los lugares de baño comprendidos en el Catálogo de Playas de la Consejería de Sanidad-Dirección de Salud Pública, localizados en suelo rústico como la Playa de El Faro, Playa de La Zamora y Playa de Punta Larga, en Fuencaliente.

Las zonas de baño incluidas en Espacios Naturales Protegidos o Reserva Marina, estarán condicionadas por los respectivos Planes y Normas.

4.1.3.4 Regeneración del litoral

Actuación sobre zonas del litoral degradadas por actividades en desuso, como es el caso de extractivas o cultivos agrícolas abandonados, o por implantaciones de carácter ilegal, no autorizadas en el dominio público marítimo-terrestre.

Tiene como objetivo recuperar y promover las dinámicas naturales del litoral, asegurando su integridad y adecuada conservación, adoptando las medidas de protección y restauración necesarias.

Únicamente se admiten intervenciones ambientales y paisajísticas destinadas a la renaturalización de las áreas degradadas del litoral. Se conservarán los accesos existentes y no se preverán nuevos.

Podrá desarrollarse mediante un Plan Especial, y estar previsto por Planes Sectoriales (Actividad Extractiva, Residuos...), Planes de Espacios Naturales Protegidos o los Planes Territoriales Parciales del litoral y en ausencia de estos, los Planes Generales podrán concretar actuaciones de regeneración en el litoral a través de la ordenación pormenorizada o la remisión a un Plan Especial.

Se consideran como tramos aptos para la actuación de Regeneración los ámbitos del espacio litoral afectados por dinámicas de riesgo o de impacto. En el caso de implantaciones ilegales o ámbitos afectados por actividades

La actuación se considera complementaria a los procesos de recuperación que puedan ser exigidos en cada caso. Si la afectación proviene de dinámicas naturales (procesos erosivos, entre otros) o presentan condiciones que implican un riesgo natural (incendios, etc.) podrán efectuarse proyectos concretos justificados según las condiciones específicas del tramo litoral.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

4.1.4 Previsión de zonas a desarrollar mediante la creación de suelo urbanizable asilado en la zona de influencia litoral.

El Plan Insular ha minimizado la presencia de nuevas zonas cuyo desarrollo suponga la inclusión en el sistema urbano (zonas D) de ámbitos de la franja de 500 metros, de influencia litoral.

Sin embargo, se han considerado situaciones de hecho, oportunidad o de planeamiento que aconsejan el mantenimiento y, excepcionalmente, la inclusión de zonas D en dicha franja. Una parte de estas situaciones están ya previstas en el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística, en actuaciones litorales, en otros casos, la oportunidad y accesibilidad han incidido en la disposición de áreas de actividad en dicho ámbito. Los ámbitos que precisarán desarrollarse a través de suelo urbanizable en la franja de 500 metros del litoral son:

1. Desarrollo y consolidación de núcleos turísticos existentes o con planeamiento aprobado, previstos en el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística. En esta situación tenemos:
 - Puerto Naos, como extensión del núcleo existente.
 - Los Cancajos, como extensión del núcleo existente.
 - Charco Verde, cuenta con plan parcial aprobado y en parte ejecutado.
 - Fajana, como extensión del núcleo existente.
 - La Cangrejera.

2. Nuevas implantaciones turísticas previstas por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística:
 - Las Hoyas.
 - Tzacorte.
 - El Puerto.
 - Martín Luis.
 - Balcones de Mazo.

Todas las actuaciones turísticas aparecen justificadas en el propio Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística vigente, en cualquier caso, la oportunidad de desarrollo turístico junto al mar resulta determinante en la posición de estas actuaciones.

3. Localización de áreas de actividad económica.

AE-3. Terciaria y Logística del Aeropuerto.

AE-4 Industrial de Callejones.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



AE- 12 Agroindustrial de Tazacorte.

AE- 16 Industrial de Mirca.

En el caso del área terciaria y logística del aeropuerto, el emplazamiento se justifica por la posición de estas instalaciones aeroportuarias, atendiendo a criterios de proximidad y de accesibilidad.

En el caso de los Callejones y Mirca se justifica por ser ampliación de áreas industriales desarrolladas, el Plan Insular prioriza la consolidación y ampliación de áreas ya desarrolladas frente a la ocupación de nuevo suelo.

En el caso de Tazacorte, la posición se justifica por la accesibilidad desde y proximidad al núcleo urbano.

A instancia de la COTMAC se especifican las justificaciones relativas a las áreas de actividad económica:

AE -3. Terciaria y Logística del Aeropuerto.

La posición en relación al aeropuerto es determinante para la localización del área logística y de servicios cuyo objetivo es darle servicio. Dicha localización está de acuerdo con lo previsto en la Directriz de Ordenación General 57.4, donde se establece que la existencia de grandes infraestructuras, aeroportuarias en este caso, justifica que el planeamiento ordene los terrenos situados hacia en interior conforme al modelo territorial que establezca. En base a dicha directriz y al modelo establecido, la posición del área logística y de servicios del Aeropuerto de La Palma, no puede ser otra que la propuesta.

En cuanto a la superficie que se reserva, el Plan Insular establece que la delimitación de las áreas de actividad por parte de este Plan Insular no han de suponer un desarrollo inmediato de los ámbitos señalados, en las Normas que regulan el desarrollo de las áreas de actividad se indica que los Planes Generales podrán delimitar todo o parte de las áreas de actividad como suelo urbanizable en la modalidad que corresponda. Esto quiere decir que, en muchos casos entre los que se halla el área terciaria y logística del aeropuerto, el Plan General puede delimitar como suelo urbanizable únicamente una parte de suelo delimitado por el Plan Insular, manteniendo el resto como suelo rústico en el cual se establecen medidas de protección con la finalidad que puedan desarrollarse en un futuro.

La delimitación de áreas mayores a las estrictamente necesarias ha de garantizar la protección del suelo para futuras ampliaciones.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



AE- 4 Industrial de Callejones.

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La delimitación de la ampliación de la zona Industrial de Los Callejones obedece a las previsiones correspondientes al planeamiento municipal de Villa de Mazo. La propuesta de ampliación se valoró en relación a los criterios de localización de áreas industriales del Plan Insular y se consideró ajustado a dichos criterios, entre otros se aplica el criterio general de dar prioridad a la ampliación de áreas especializadas existentes (aprovechamiento de accesos, redes de infraestructuras...) a la delimitación de otras nuevas, se valora la existencia de acceso y la proximidad, continuidad en este caso, al área terciaria y logística del aeropuerto y al propio aeropuerto. Esta proximidad se ha valorado positivamente dado que puede ofrecer suelo para la localización de actividades industriales no previstas en AE-3. Como se ha dicho anteriormente, los Planes Generales deben velar para ajustar la oferta de nuevas áreas industriales en la posición indicada por el PIOLP y proteger el suelo que no se considere necesario.

AE- 12 Agroindustrial de Tazacorte.

La posición de la zona agroindustrial de Tazacorte obedece a la búsqueda de una zona próxima al núcleo principal de dicho municipio que pueda desarrollar las funciones industriales previstas por el PIOLP y también dar respuesta a otras necesidades de carácter municipal que hoy no tienen cabida en el suelo urbano ni áreas especializadas previstas. Por lo tanto se consideró la prioridad de una ubicación próxima al núcleo y con una buena accesibilidad. El ámbito que se propone cumple con estas condiciones, garantizando la buena accesibilidad a nivel municipal e insular.

La posición a menos de 500 metros de la línea de costa responde a estos criterios, valorando la opción de aprovechar los accesos y disposición en continuidad a otras instalaciones (próxima a suelo urbano, edificaciones, balsa...), frente a otras opciones más alejadas del núcleo, con peor accesibilidad y que precisarían de la disposición de nuevas vías de acceso o deberían situarse muy alejados del núcleo urbano. En cualquier caso, se entiende que la nueva área de actividad, pese a su posición, no ha de suponer efectos no deseados sobre la franja costera.

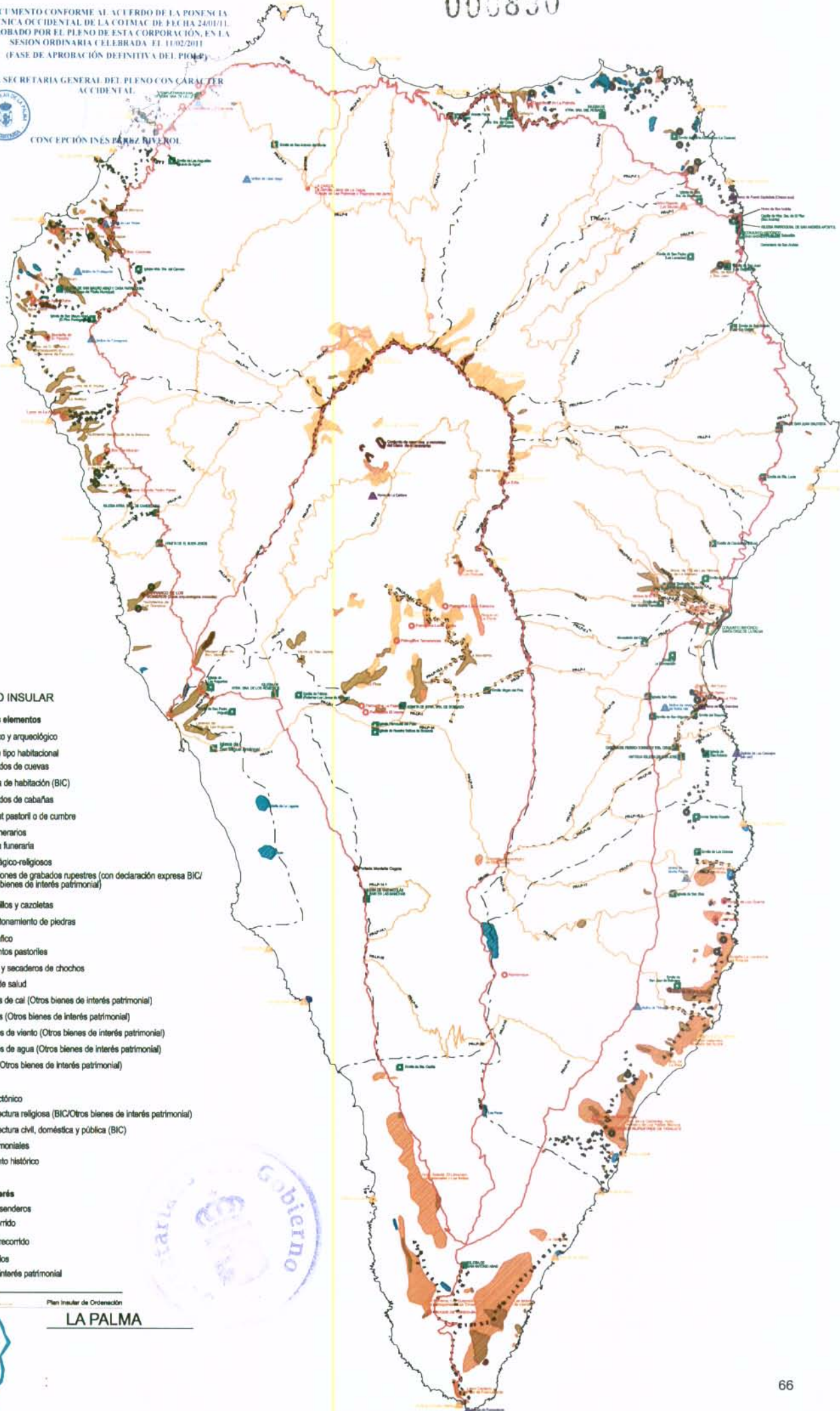


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COISMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER ACCIDENTAL



CONCEPCION INES PARIZ RIVEROL



PATRIMONIO INSULAR

Naturaleza de los elementos

Patrimonio histórico y arqueológico

Yacimientos de tipo habitacional

- Poblados de cuevas
- Cueva de habitación (BIC)
- Poblados de cabañas
- Hábitat pastoril o de cumbre

Yacimientos funerarios

- Cueva funeraria

Yacimientos mági-co-religiosos

- Estaciones de grabados rupestres (con declaración expresa BIC/ Otros bienes de interés patrimonial)

- Canchales y cazoletas
- Amontonamiento de piedras

Patrimonio etnográfico

- Conjuntos pastoriles
- Pozos y secaderos de chochos
- Pozo de salud
- Hornos de cal (Otros bienes de interés patrimonial)
- Salinas (Otros bienes de interés patrimonial)
- Molinos de viento (Otros bienes de interés patrimonial)
- Molinos de agua (Otros bienes de interés patrimonial)
- Pors (Otros bienes de interés patrimonial)

Patrimonio arquitectónico

- Arquitectura religiosa (BIC/Otros bienes de interés patrimonial)
- Arquitectura civil, doméstica y pública (BIC)

Conjuntos patrimoniales

- Conjunto histórico

Recorridos de interés

Categorización de senderos

- Gran recorrido
- Pequeño recorrido

Recorridos asociados

- Rutas de interés patrimonial



CABILDO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PEREZ...

CAPÍTULO 5 . ORDENACIÓN DE RECURSOS CULTURALES Y PAISAJÍSTICOS

5.1 Ordenación del Patrimonio

5.1.1 Instrumentos de Ordenación del Patrimonio

La Ley 4/1999 de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias establece los instrumentos de protección del patrimonio, distinguiendo entre los Bienes de Interés Cultural, en diversas categorías, y los restantes elementos de patrimonio.

El máximo nivel de protección, asignado a los BIC, distingue entre diversos tipos: Monumento, Conjunto Histórico, Jardín Histórico y Sitio Histórico. Los Bienes de Interés Cultural se han considerado como testimonios singulares de la cultura canaria.

El segundo nivel de protección se consigue a través de la inclusión en el Inventario de Bienes Muebles, Catálogos arquitectónicos municipales y las Cartas arqueológicas, etnográficas y paleontológicas municipales.

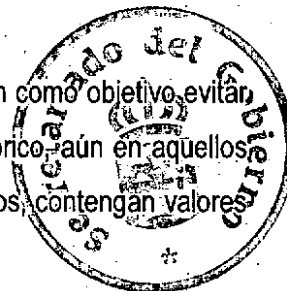
A otro nivel, la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias incluye la regulación de los museos, como instituciones destinadas a la conservación, investigación y difusión de los bienes patrimoniales muebles, entre otros posibles bienes de interés histórico, científico, técnico o de cualquier otra naturaleza cultural.

5.1.2 Objetivos y criterios del PIOLP en relación al Patrimonio

De acuerdo con el Texto Refundido y las Directrices de Ordenación General el Plan Insular establece criterios para la conservación y mejora del patrimonio histórico insular, tanto para aquellos declarados Bienes de Interés Cultural, como para aquellos otros, catalogados o inventariados en alguna de las categorías previstas por la Ley 4/1999 de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

De acuerdo con la legislación aplicable, el Plan Insular, en materia de patrimonio, se desarrollará directamente, y a través de los instrumentos previstos en la ley de Patrimonio Histórico de Canarias: Registro de Bienes de Interés Cultural, Catálogos arquitectónicos municipales, Cartas arqueológicas, Cartas etnográficas municipales, Cartas paleontológicas municipales. Así como los Planes Especiales de Protección que correspondan a los Conjuntos Históricos, Zonas Arqueológicas y Sitios Históricos.

Las medidas cautelares establecidas en las Normas del Plan Insular tienen como objetivo evitar la destrucción o el deterioro de los bienes integrantes del patrimonio histórico, aún en aquellos casos en que, aún no estando declarados de interés cultural o inventariados, contengan valores



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



propios del patrimonio histórico de Canarias, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 48 de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias.

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El Plan Insular localiza aquellos bienes patrimoniales reconocidos como Bienes de Interés Cultural (BIC), declarados o incoados, considerados elementos de patrimonio relevantes a nivel insular.

En el caso de los bienes etnográficos y arqueológicos, se destacan aquellos elementos que no cuentan con estudios lo suficientemente desarrollados y que pese a estar incluidos en listados o inventarios, no gozan de especial protección. Los objetivos para estos elementos distribuidos en distintas categorías, serán la preservación de los ámbitos territoriales para su estudio y mayor documentación de los elementos, así como los vínculos de protección patrimonial que afectarán a otras actuaciones que pudieran desarrollarse en la zona con la finalidad de preservar, no solamente aquellos bienes conocidos o de los cuales se dispone de información sobre su probable existencia, sino también otros posibles bienes todavía desconocidos.

Los Catálogos arquitectónicos municipales y las Cartas arqueológicas y etnográficas son los principales instrumentos de protección para aquellos bienes no declarados Bienes de Interés Cultural. Si bien este Plan Insular establece las bases para la protección del patrimonio, las descripciones, valoraciones y la disposición de medidas concretas para la protección, se establecen en los Catálogos y las medidas concretas en los Planes Especiales de Protección. A fin de posibilitar una visión global del patrimonio insular se ha propuesto la creación de un Registro público de carácter administrativo en el que se inscribirán los bienes propuestos por los Catálogos municipales.

Un primer paso para una visión integrada del patrimonio es la homogenización en la elaboración de los Catálogos municipales estableciendo criterios de valoración, catalogación y cartografía. Esta homogenización y establecimiento de criterios y contenidos unitarios deberá facilitar la labor del planeamiento general y garantizar la efectiva redacción de los mismos en los plazos establecidos por la legislación. La unificación de Catálogos y Cartas en una única cartografía será un instrumento para mantener al día la información relativa a los elementos patrimoniales y los niveles de protección que se les otorga.

El Plan Insular aporta el plano de localización de los elementos patrimoniales conocidos e inventariados o incluidos en cartas arqueológicas y etnográficas procedentes de distintas fuentes.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
La homogenización de los Catálogos y Cartas municipales responde a diversos objetivos a nivel municipal, intermunicipal e insular:

- Desarrollar una protección efectiva del patrimonio insular.
- Establecer criterios y prioridades para la delimitación y desarrollo de los Planes Especiales de Protección, en sus diversas categorías.
- Establecer políticas de actuación en el patrimonio a nivel insular.
- Relacionar el patrimonio con elementos naturales y espacios singulares, incrementando el valor de unos y otros a través de la definición de Sitios y Rutas de interés patrimonial y natural.
- Potenciar el estudio de los yacimientos arqueológicos.
- Establecer medidas homogéneas para la protección del patrimonio etnográfico por su alto valor local y por su vulnerabilidad, así como por la constatación de una tendencia creciente a su pérdida, transformación o mal uso. El mantenimiento del patrimonio etnográfico se considera de gran importancia, su pérdida se considera irreparable para el conjunto de la Isla.

La creación de un Registro público de carácter administrativo en el que se inscribirán los bienes propuestos por los Catálogos municipales será la herramienta que permita la actualización del inventario Insular. Con este se irá completando la información disponible y reconociendo las numerosas edificaciones o estructuras de alto valor patrimonial que se descubran tras cada campaña de prospecciones vinculadas a la elaboración de las cartas y catálogos municipales la Isla.

La relación entre las Zonas OT y el Patrimonio, nos introduce una nueva vía de protección de los elementos patrimoniales, así como de promoción de los mismos. Dicha relación deberá tener incidencia en el desarrollo del planeamiento territorial y urbanístico.

El listado detallado de los elementos que forman parte del Patrimonio Insular incluidos en catálogos municipales u otros inventarios se recogen en la presente Memoria de Ordenación.

En el plano del Plan Insular P.3.01. Patrimonio y recorridos de Interés, se indican los elementos patrimoniales en función de su reconocimiento como Bien de Interés Cultural (BIC).

Se localizan los elementos patrimoniales reconocidos, distinguiendo entre Patrimonio Histórico y Arqueológico y Patrimonio Etnográfico y Arquitectónico.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



5.1.2.1 Patrimonio Histórico y Arqueológico

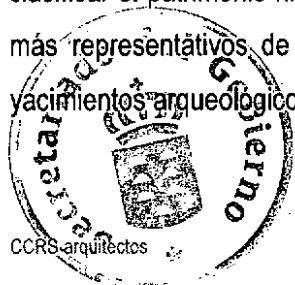
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El Patrimonio Histórico y Arqueológico está directamente relacionado con las Zonas de Ordenación Territorial de Valor Natural. Los asentamientos de interés arqueológico se concentran en la franja del Sur, en Fuencaliente y Villa de Mazo; en La Caldera de Taburiente e inmediaciones; y en la zona Noroeste sobre los distintos barrancos. Existen cuatro yacimientos clasificados como Bienes de Interés Cultural (BIC), de los cuales dos se sitúan en Villa de Mazo, en zonas de interés geomorfológico, otro en Fuencaliente en el Espacio Natural Protegido de Tamasca y un cuarto en el municipio de Garafía y un bien en proceso de incoación en Tijarafe, Barranco de Los Gómeros.

BIC. ZONA ARQUEOLÓGICA		
Nº	Subtipo	Nombre
Fuencaliente de La Palma		
BIC	Cuevas de habitación, grabados rupestres o petroglifos	Roque de Teneguía
Garafía		
BIC	Grabados rupestres o petroglifos	La Zarza, La Zarcita, Llano de La Zarza, Fuente de Las Palomas y Fajaneta del Jarito
Mazo		
BIC	Cuevas de habitación	Cueva o Caboco de Belmaco
BIC	Grabados rupestres o petroglifos	Grabados Rupestres de Tigalate Hondo
Tijarafe		
BIC (incoado)	Zona arqueológica	Barranco de Los Gómeros

Las áreas de interés arqueológico, constituyen puntos de interés de la Isla, vinculados a los diferentes tipos de recorridos: senderos, vías paisajísticas, pistas, etc. La delimitación de las áreas de yacimientos arqueológicos debe constituir una referencia para la protección de los restos conocidos o desconocidos. El planeamiento general deberá imponer condiciones de protección y se deberán articular, a nivel insular, medios para la investigación que permitan un conocimiento más preciso del Patrimonio Arqueológico.

En el plano P.3.01. Patrimonio y Recorridos de Interés, se distinguen tres categorías para clasificar el patrimonio histórico y arqueológico vinculado a los grandes conjuntos prehistóricos más representativos de La Palma, ya que se han catalogado e inventariado más de 4000 yacimientos arqueológicos en la Isla:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Los yacimientos de tipo habitacional que incluyen los poblados de cuevas, cuevas de habitación, poblados de cabañas y algún hábitat pastoril o de cumbre.

Los yacimientos funerarios que comprenden básicamente las cuevas funerarias.

Y finalmente, los yacimientos mágico-religiosos que incluyen las estaciones de grabados rupestres o petroglifos, canalillos y cazoletas y amontonamientos de piedra.

PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARQUEOLÓGICO DE LA PALMA		
Nº	Subtipo	Nombre
Barlovento		
	Grabados rupestres o petroglifos	Degollada de La Palmita
	Poblados de cuevas	El Pedregal
	Poblados de cuevas	Gallegos
	Hábitat pastoril	Morro de La Cebolla
Breña Alta		
	Grabados rupestres o petroglifos	Barranco del Humo
	Grabados rupestres o petroglifos	Cuesta de La Pata
	Poblados de cuevas, de cabañas y pastoriles	Barranco del Humo
El Paso		
	Hábitat pastoril	Roque de La Fondada
	Hábitat pastoril	Roque Salvaje
	Poblados de cuevas	Barranco del Agua
	Hábitat pastoril	Picos de La Veleta de La Arena
	Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Punta de Los Roques
	Hábitat pastoril	Picos del Risco de Los Cuervos
	Poblados de cabañas	Roque de La Perra
	Poblados de cuevas	Morro de San Jacinto
	Poblados de cuevas, poblados pastoriles	El Pinar
	Poblados de cuevas, de cabañas y pastoriles	Barrial
	Poblados de cuevas, poblados pastoriles	La Montañita
	Conjunto Canalillos y cazoletas	Conjunto Canalillos y cazoletas de Alcaravanes
	Grabados rupestres o petroglifos	Lomo Estrecho
	Grabados rupestres o petroglifos	Lomo Gordo
	Grabados rupestres o petroglifos	Tamarahoya
	Grabados rupestres o petroglifos	La Fajana
	Grabados rupestres o petroglifos	El Verde



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Fuencaliente de La Palma

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVE

Poblados de cabañas	El Castillo
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Hoya Grande, el Limonero, Los Retamales y Las Indias
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Los Polveros, Los Quemados, Las Tabaqueras y Las Time
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Las Laderas de Herrera
Poblados de cabañas	Llano Centeno y Faro de Fuencaliente
Poblados de cabañas	Los Tablados

Garafia

Grabados rupestres o petroglifos	Buracas
Grabados rupestres o petroglifos	Barranco Corchete
Grabados rupestres o petroglifos	Calafute
Grabados rupestres o petroglifos	La Castellana y El Cercado
Grabados rupestres o petroglifos	Salvatierra
Poblados de cuevas	Barranco de Izcagua
Poblados de cuevas, poblados de cabañas	Lomo de Los Barreros
Hábitat pastoril	Roque de Los Muchachos

Villa de Mazo

Grabados rupestres o petroglifos	Nambroque
Grabados rupestres o petroglifos	Cueva de Santa Lucia
Grabados rupestres o petroglifos	Los Pasitos
Grabados rupestres o petroglifos	Roque de Los Guerra
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Montaña del Centinela
Poblados de cabañas	Los Pasitos
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Montaña La Cucaracha, Los Roques
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Playa de La Salemera, Montaña del Azufre
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Barranco de La Reja
Poblados de cabañas, poblados de cuevas	Barranco de La Caldereta, Roto, Hondo y de Los Palitos Blancos



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
Puntagorda

	Grabados rupestres o petroglifos	Barranquera de Matos
	Grabados rupestres o petroglifos	Barranco de Agua Dulce
	Grabados rupestres o petroglifos	Montaña de D. Pancho
	Poblados de cuevas, poblados de cabañas	Matos
	Poblados de cuevas, de cabañas y pastoriles	Barranco de San Mauro
	Poblados de cuevas, poblados de cabañas	Agua Dulce
	Poblados de cuevas	Barranco de Don Pancho y Barranqueras de Los Llanos de Facundo
	Poblados de cuevas	Lomo de La Rocha
Puntallana		
	Hábitat pastoril	Lomo de Pablo
San Andrés y Sauces		
	Hábitat pastoril	Pico de La Cruz y Lomo Morisco
	Poblados de cuevas, de cabañas y pastoriles	Barrancos de Allen y San Juan
	Hábitat pastoril	Corralejo
	Poblados de cuevas	Barrancos de Río de Las Nieves y de La Madera
Tazacorte		
	Poblados de cuevas	Laderas del Barranco de Las Angustias
Tijarafe		
	Grabados rupestres o petroglifos	Lomo de La Atalaya
	Grabados rupestres o petroglifos	Barranco del Molcán
	Grabados rupestres o petroglifos	Cueva Grande Pedro Pérez
	Poblados de cuevas	La Atalaya
	Poblados de cuevas	Barranco de Tinizara
	Poblados de cuevas	Yacimiento Necrópolis de La Baranda
	Poblados de cuevas	Barrancos del Molcán y del Charco de Los Covachos
	Poblados de cuevas	Barranco de La Cueva
	Poblados de cuevas	Yacimiento de Los Gomerós
	Hábitat pastoril	Las Mosqueras
	Grabados rupestres o petroglifos	Margen izquierda del Barranco Molcán
	Grabados rupestres o petroglifos	Margen izquierda del Barranco Molcán
Los Llanos de Aridane		
	Cueva Funeraria	Portada Montaña Cogote
Santa Cruz de La Palma		
	Grabados rupestres o petroglifos	La Erita



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



5.1.2.2 Patrimonio Etnográfico y Arquitectónico

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Los elementos patrimoniales de tipo etnográfico se sitúan principalmente en Zonas de Ordenación Territorial de Valor Natural y Productivo, tanto por su localización preferente en áreas adaptadas a actividades primarias, como por su vínculo a actividades propias de la cultura palmera, como es el caso de pozos de chochos, pozos de salud, pescantes, molinos, hornos de cal y las salinas de Fuencaliente, entre otros.

Como se puede apreciar, muchos de los elementos etnográficos localizados están vinculados a la franja litoral o cotas bajas de medianías.

La regulación de la rehabilitación y ampliación de las edificaciones residenciales con valor patrimonial viene a concretar las condiciones a que se refiere el artículo 66.8 del Texto Refundido y se basa en los fines contemplados en el artículo 5.f) del mismo texto legal, esto es, la preservación del Patrimonio Histórico de La Palma estableciendo medidas para impedir su destrucción (se han excluido inmuebles caracterizados por su escasez y valor patrimonial), deterioro, sustitución ilegítima o transformaciones impropias e impulsando su recuperación, rehabilitación y enriquecimiento.

La superficie útil mínima del inmueble se ha establecido en 22 m² útiles porque ésta es la considerada mínima para una vivienda según el Apartado 2.12 del Anexo II del Decreto 117/2006, de 1 de agosto, por el que se regulan las condiciones de habitabilidad de las viviendas y el procedimiento para la obtención de la cédula de habitabilidad. Si bien se hubiera podido partir de una superficie inferior, se ha estimado procedente descartar inmuebles de menor superficie por su mayor vulnerabilidad ante una intervención.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION DEL PATRIMONIO

PATRIMONIO ETNOGRAFICO DE LA PALMA

Nº	Categoría*	Subtipo	Nombre
Barlovento			
		Porís	Porís de Gallegos
		Porís	Porís de Talavera
		Conjuntos pastoriles	Las Paredes
Breña Alta			
		Horno de cal	Horno de Los Guinchos
		Molinos de viento	Molino de viento de Breña Alta
Breña Baja			
		Salina	Salinas de Los Cancajos (sin uso)
El Paso			
		Horno de cal	Horno de La Caldera
Fuencaliente de La Palma			
		Salina	Salinas de Fuencaliente
		Porís	Porís de La Zamora
		Porís	Porís de La Punta Caliente
		Porís	Porís de Las Caletas
		Porís	Porís de Río Muerto



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AUCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL
Garalia

Molinos de viento	Molino del Calvario
Molinos de viento	Molino de Las Tricias
Molinos de viento	Molino de Llano Negro
Molinos de viento	Molino de Santo Domingo
Porís	Porís de Lomada Grande
Porís	Porís del Cajelloncito
Porís	Porís de Santo Domingo
Porís	Porís de La Manga
Porís	Porís de D. Pedro
Porís	Porís de La Fajana de Los Franceses
Los Llanos de Aridane	
Porís	Porís El Muellito
Porís	Porís de Charco Verde
Mazo	
Molinos de viento	Molino de Monte Pueblo
Molinos de viento	Molino de Timaga
Porís	Porís La Caleta del Palo
Porís	Playa de La Salemera
Porís	Porís de Tigalate
Conjuntos pastoriles	Los Faros
Puntagorda	
Molinos de viento	Molino de Puntagorda
Molinos de viento	Molino de Puntagorda
Porís	Porís de Gutiérrez
Porís	Puerto de Puntagorda
Puntallana	
Porís	Porís Puerto de La Paja
Porís	Porís Puerto Trigo
San Andrés y Sauces	
Horno de cal	Horno de Puerto Espindola (Charco Azul)
Horno de cal	Horno de San Andrés
Molinos de agua	Molino Regente (Los Sauces)
Porís	Porís de Puerto Espindola



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-BIVEROL
Santa Cruz de La Palma

	Antiguas naves	Barco de La Virgen
no incoado	Molinos de agua	Molinos de Vellido
	Molinos de agua	Molinos de El Rio
Tazacorte		
	Conjuntos pastoriles	Montaña de La Laguna
	Conjuntos pastoriles	Todoque
Tijarafe		
	Poris	Poris de Tinizara
	Poris	Prois de Candelaria

El patrimonio arquitectónico está integrado principalmente en núcleos urbanos y asentamientos rurales. Hace referencia particularmente a los edificios de interés histórico o arquitectónico, así como a los núcleos o parte de los mismos, que por sus valores históricos y calidad arquitectónica del conjunto tienen la categoría de Conjunto Histórico.

Se señalan los asentamientos que disponen de elementos patrimoniales, diferenciado entre:

- Arquitectura Religiosa.
- Arquitectura Civil, (doméstica o pública).
- Conjunto Histórico, referido a la ciudad de Santa Cruz de La Palma y al conjunto (incoado) de San Andrés.

La mayor parte de elementos incluidos en la categoría de Bienes de Interés Cultural (BIC) se sitúan dentro de los núcleos urbanos de la Isla y responden mayoritariamente a la categoría de Arquitectura religiosa, excepto en el caso de Santa Cruz de La Palma que comprende la mayor parte de elementos protegidos que forman parte de la Arquitectura Civil, doméstica y pública.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIONES TERRITORIALES

BIC - MONUMENTO		
Nº	subtipo	Nombre
Barlovento		
BIC	Arq. religiosa	Iglesia de Nuestra Señora del Rosario
Breña Baja		
BIC	Arq. civil, doméstica o pública	Casona de Fierro-Torres y Santa Cruz
BIC	Arq. religiosa	Antigua Iglesia de San José
El Paso		
BIC	Arq. religiosa	Ermita de Nuestra Señora de Bonanza
BIC	Arq. religiosa	Iglesia de San Nicolás de Bari en Las Manchas
Fuencaliente de La Palma		
BIC	Arq. religiosa	Iglesia de San Antonio Abad
Los Llanos de Aridane		
BIC	PIPH Arq. religiosa	Iglesia de Nuestra Señora de Los Remedios
Garafía		
BIC	Arq. religiosa	Templo Parroquial Nuestra Señora de La Luz
Puntagorda		
BIC	Arq. religiosa	Iglesia de San Mauro Abad y Casa Parroquial (Antigua Casa del Pósito Municipal)
Puntallana		
BIC	Arq. religiosa	Iglesia de San Juan Bautista
San Andrés y Sauces		
BIC	Arq. religiosa	Iglesia Parroquial San Andrés Apóstol
Santa Cruz de La Palma		
BIC	Arq. civil, doméstica o pública	Castillo de Santa Catalina
BIC	Arq. religiosa	Iglesia de San Francisco
BIC	Arq. civil, doméstica o pública	Teatro Circo de Marte
BIC	Arq. civil, doméstica o pública	Teatro Chico
BIC	Arq. civil, doméstica o pública	La Quinta Verde



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS TÉRREZ RIVEROL
Tijarafe

BIC	Arq. religiosa	Iglesia de Nuestra Señora de Candelaria
BIC	Arq. religiosa	Ermita de El Buen Jesús

En la categoría de Conjunto histórico se incluyen dos elementos puntuales en el núcleo urbano de Los Llanos de Aridane y la totalidad del centro histórico de Santa Cruz de La Palma, declarado como tal en el año 1975. Frente a la necesidad de elaborar un "Plan Especial de Protección del Conjunto histórico de Santa Cruz de La Palma" el Plan Insular prioriza la finalidad de garantizar la preservación del ámbito como unidad representativa del proceso evolutivo de la comunidad, seña de identidad cultural y de la memoria colectiva del municipio y de la Isla. Para este fin se requiere establecer las estrategias, medidas y la regulación de las formas de actuación necesarias para garantizar la máxima protección y conservación en función de los valores ambientales y arquitectónicos peculiares, prohibiéndose aquellas intervenciones que introduzcan elementos que devalúen su fisonomía histórica, tanto en lo que se refiere a sus edificaciones como a los espacios libres, priorizando los siguientes criterios:

- Garantizar la conservación del ámbito como valor representativo y de identidad de la Isla mediante las estrategias y regulación de los valores históricos, arqueológicos, arquitectónicos y etnográficos.
- Garantizar la conservación del valor social del ámbito mediante el estudio y la regulación de usos y actividades del ámbito.
- Establecer estrategias que permitan la consideración del conjunto histórico como valor productivo, compatibilizando el valor patrimonial con los valores económicos, turísticos y sociales.
- Fomentar la actividad económica compatible y la dinamización del ámbito.
- Potenciar el uso residencial estableciendo programas de rehabilitación y de ayudas financieras.
- Establecer programas de gestión que permitan asumir el objetivo general de conservación. Se optará por la máxima diversificación de fuentes, definiendo las interrelaciones entre ellas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN DEL BIC - CONJUNTO HISTÓRICO

BIC - CONJUNTO HISTÓRICO	
Nº	Nombre
Santa Cruz de La Palma	
BIC	Santa Cruz de La Palma
San Andrés y Sauces	
BIC (incoado)	San Andrés

Los bienes restantes corresponden básicamente, en el caso de la Arquitectura Religiosa, a ermitas o capillas, iglesias, y a algún monasterio o cementerio.

En el caso de la Arquitectura civil, doméstica o pública se reconoce una mayor variedad de elementos: edificios institucionales, quintas o haciendas, embarcaderos, faros, etc., vinculados casi todos a los valores productivos de la Isla, particularmente a la actividad agraria tradicional.

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE LA PALMA			
nº	Categoría*	subtipo	Nombre

Barlovento

Arq. religiosa	Ermita de Nuestra Señora del Cobre (Gallegos)
Arq. religiosa	Ermita de María Auxiliadora (La Cadena)
Arq. civil, doméstica o pública	Faro de Barlovento
Arq. civil, doméstica o pública	Pescante de Talavera
Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero de Gallegos

Breña Alta

Arq. religiosa	Ermita de La Concepción
Arq. religiosa	Iglesia de San Pedro
Arq. religiosa	Ermita de San Miguel
Arq. religiosa	Monasterio del Cister



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
Brena Baja

El Paso	Arq. religiosa	Iglesia de San Antonio
	Arq. religiosa	Ermita de El Socorro
Fuencaliente de La Palma	Arq. religiosa	Ermita Virgen del Pino
	Arq. religiosa	Iglesia Parroquial del Paso
Garafia	Arq. religiosa	Ermita de Santa Cecilia
	Arq. civil, doméstica o pública	Faro de Fuencaliente
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadéro en Puntalarga
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero El Faro
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero El Puertito
Los Llanos de Aridane	Arq. religiosa	Iglesia de Nuestra Señora del Carmen
	Arq. religiosa	Ermita de Las Angustias (Cueva de Agua)
	Arq. religiosa	Ermita de San Antonio del Monte
	Arq. religiosa	Iglesia San Vicente Ferrer (Franceses)
	Arq. civil, doméstica o pública	Pescante en Fajana de Franceses
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero en Santo Domingo
Mazo	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero de Lomada Grande
	Arq. religiosa	Ermita de Fátima (Retamar-Los Llanos de Aridane)
	Arq. religiosa	Ermita de San Pedro (Argual)
	Arq. religiosa	Iglesia de Las Angustias
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero en La Bombilla
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero en Puerto de Naos
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero en El Remo
Arq. civil, doméstica o pública	Acueducto de Los Llanos	
Puntagorda	Arq. religiosa	Ermita de Los Dolores
	Arq. religiosa	Ermita de Santa Rosalia
	Arq. religiosa	Ermita de San Juan de Belmaco
	Arq. religiosa	Iglesia de San Blas
	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero de La Salamera
Puntagorda	Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero del Varadero
Puntagorda	Arq. religiosa	Iglesia de San Mauro Abad (El Pino)



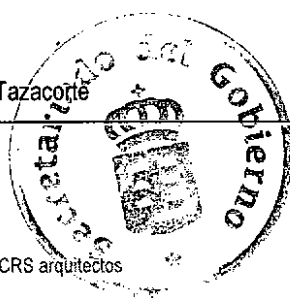
LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



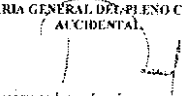
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Puntagorda)		
Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero de Puntagorda	
Puntallana		
Arq. religiosa	Ermita de San Bartolo (La Galga)	
Arq. religiosa	Ermita de Santa Lucía	
Arq. civil, doméstica o pública	Embarcadero de Puerto Trigo	
San Andrés y Sauces		
Arq. religiosa	Iglesia de Nuestra Señora de Montserrat	
Arq. religiosa	Capilla de Nuestra Señora de El Pilar (San Andrés)	
Arq. religiosa	Ermita de San Sebastián	
Arq. religiosa	Ermita de San Pedro (Las Lomadas)	
Arq. religiosa	Ermita de San Juan (Los Galguitos)	
Arq. civil, doméstica o pública	Pescante de San Andrés	
Arq. civil, doméstica o pública	Puerto Espíndola	
Arq. religiosa	Cementerio de San Andrés	
Santa Cruz de La Palma		
Arq. religiosa	Ermita de Candelaria (Mirca)	
Arq. religiosa	Ermita de El Carmen	
Arq. religiosa	Ermita de El Planto	
Arq. religiosa	Real Santuario de Nuestra Señora de Las Nieves	
Arq. religiosa	Ermita de San Vicente Ferrer	
Arq. religiosa	Iglesia de la Encarnación	
Arq. religiosa	Ermita de San José	
Arq. religiosa	Iglesia de Nuestra Señora de Los Dolores	
Arq. religiosa	Iglesia Matriz de El Salvador	
Arq. religiosa	Ermita de San Sebastián	
Arq. religiosa	Iglesia de Santo Domingo	
Arq. religiosa	Ermita Virgen de La Luz	
P. Canario	Arq. religiosa	Parroquia del Salvador
P. Canario	Arq. civil, doméstica o pública	Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma
	Arq. civil, doméstica o pública	Castillo de la Virgen
	Arq. civil, doméstica o pública	Puerto de Santa Cruz de La Palma
PIPHistórico	Arq. civil, doméstica o pública	Secadero de tabaco
P. Canario	Arq. civil, doméstica o pública	Museo Insular
	Arq. civil, doméstica o pública	Museo Provincial de Bellas Artes (Palacio Salazar)

Tazacorte



Arquitectura religiosa Iglesia de San Miguel Arcángel

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL



Arq. civil, doméstica o pública

Puerto de Tazacorte

Avenida de La Constitución

Tijarafe

Arq. civil, doméstica o pública

Embarcadero

5.1.3 Patrimonio natural y cultural

Las especiales condiciones ambientales de La Palma constituyen un valioso marco para la puesta en valor del patrimonio cultural en relación al natural. Con el objetivo de fomentar las actuaciones que pongan en relación la naturaleza, la cultura y la protección y difusión del patrimonio se establecen condiciones para que en la ordenación urbanística de los municipios se pongan en valor los lugares y rutas patrimoniales en relación con la naturaleza y los valores ambientales que correspondan.



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENTIA
TECNICA OCCIDENTAL DE LA COFOPAC DE FECHA 24/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION EN LA
SESION ORDINARIA DEL 17/02/2011 EN LA CIUDAD DE PALMA
(FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLOP)

000848

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



000849

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSESION
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMIAJ DE FECHA 2/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011

FICHA DESCRIPTIVA DEL BIEN

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Denominación:

Municipio:
CONCEPCION INES PEREZ RIVEROL

Código:

Datos de localización

Dirección, cartografía, coordenadas UTM
Clasificación del suelo

Datos de la propiedad

Titularidad (pública, privada, etc.)
Nombre y dirección de la propiedad
Referencia catastral y datos catastrales

Descripción General

Descripción y usos actuales

Datos arquitectónicos

Descripción morfológica, técnica y de materiales de
construcción.
Descripción de carpintería y elementos singulares

Datos de conservación

Estado, riesgos
Descripción de intervenciones realizadas

Datos históricos

Cronología e Historia
Fuentes utilizadas

Intervención propuesta

Estrategias de intervención

Datos administrativos

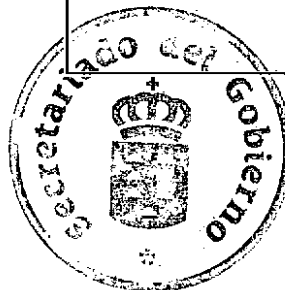
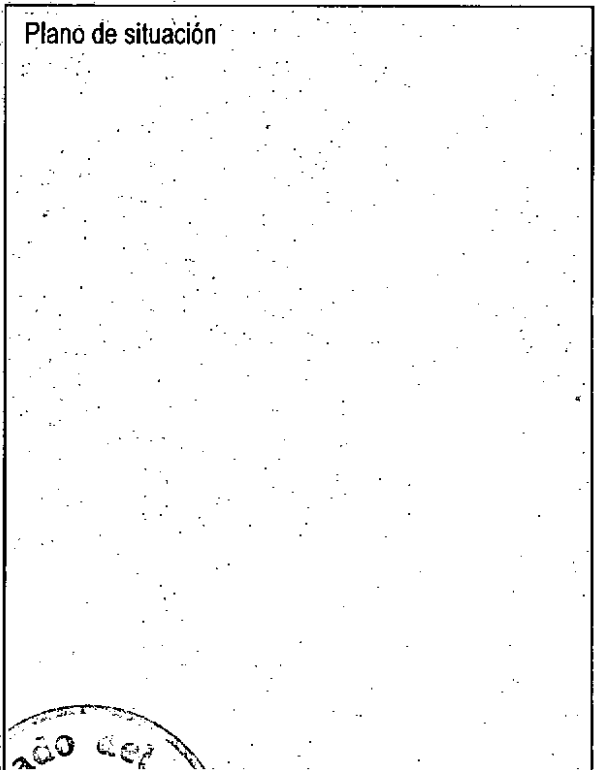
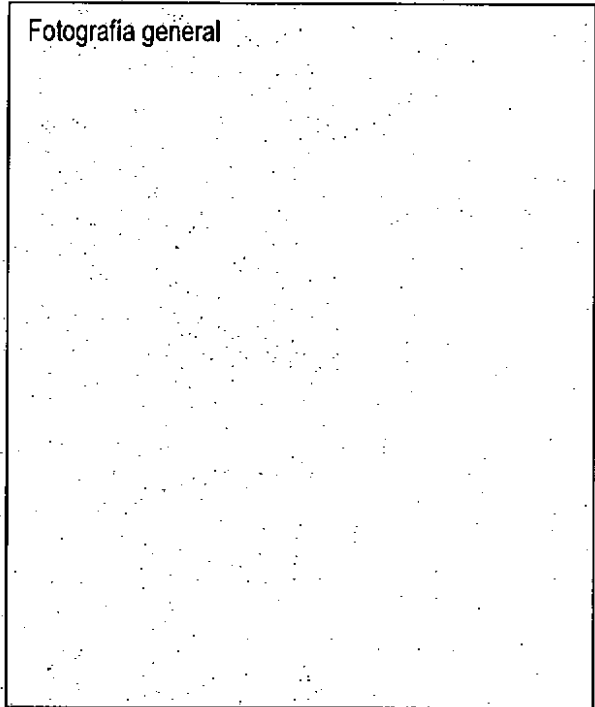
Incoación o Declaración BIC
Catalogación y Grado de protección

Datos gráficos

Fotografía de conjunto, individual,
carpintería, detalles relevantes

Gestión y financiación

Observaciones

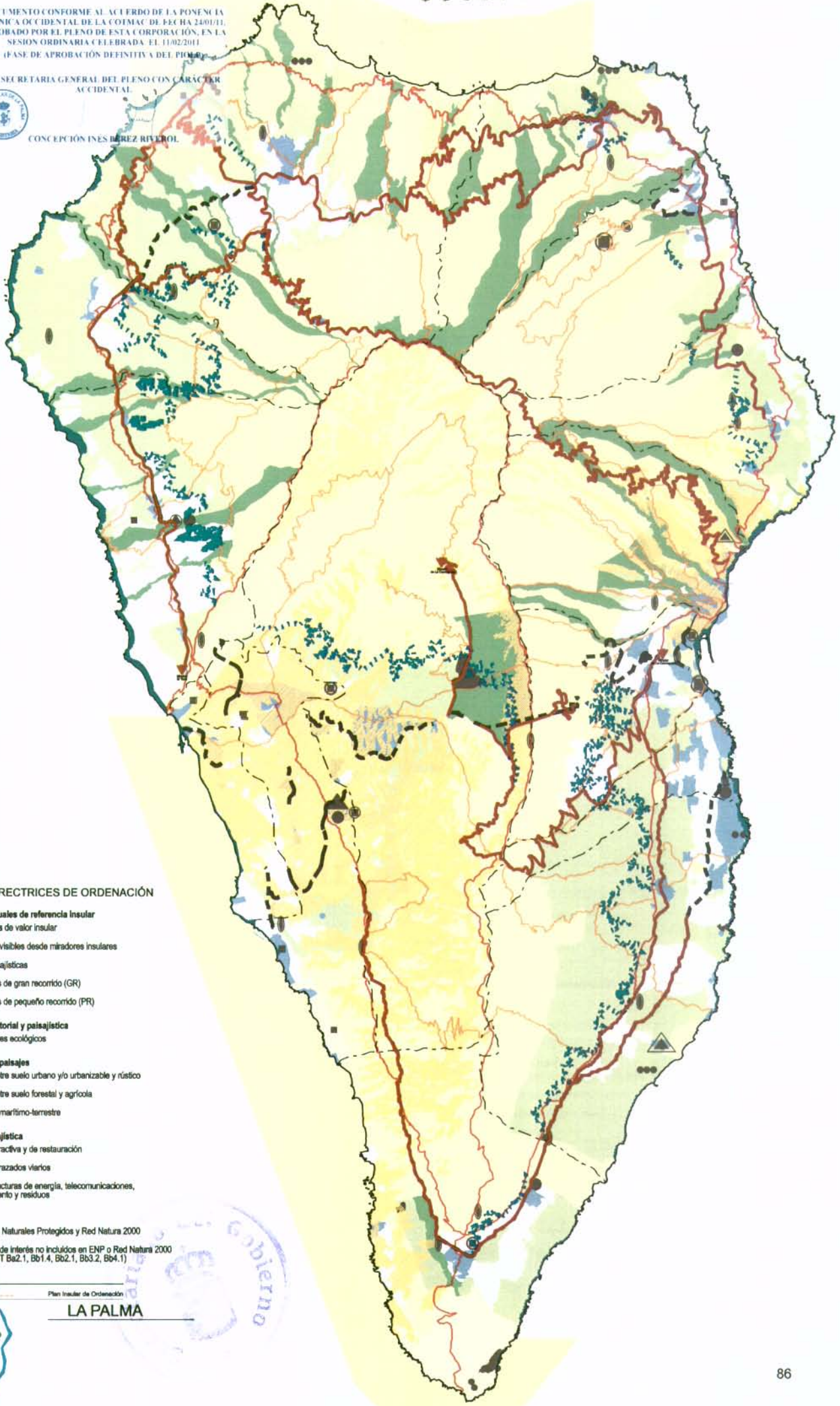


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENTIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS BÉREZ RIVEROL



PAISAJE. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN

Recorridos y visuales de referencia insular

- ▼ Miradores de valor insular
- Paisajes visibles desde miradores insulares
- Vías paisajísticas
- Senderos de gran recorrido (GR)
- Senderos de pequeño recorrido (PR)

Continuidad territorial y paisajística

- Conectores ecológicos

Transición entre paisajes

- Límite entre suelo urbano y/o urbanizable y rústico
- Límite entre suelo forestal y agrícola
- /// Interficie marítimo-terrestre

Integración paisajística

- Zona extractiva y de restauración
- Nuevos trazados viarios
- Infraestructuras de energía, telecomunicaciones, saneamiento y residuos

Valorización

- Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000
- Paisajes de interés no incluidos en ENP o Red Natura 2000 (zonas OT Ba2.1, Bb1.4, Bb2.1, Bb3.2, Bb4.1)

CABILDO ISLANDÉS

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



52 Ordenación del Paisaje
CONSEJO INSULAR DE LA PALMA

5.2.1 Criterios de intervención en el paisaje

El Convenio Europeo de Paisaje (Florencia 20 de octubre de 2000) plantea como objetivo promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes:

-La protección de los paisajes comprende las actuaciones para la conservación y el mantenimiento de los aspectos significativos o característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial que proviene de su particular configuración natural y/o de la intervención humana.

-La gestión de los paisajes abarca las actuaciones dirigidas, en la perspectiva del desarrollo sostenible, al mantenimiento del paisaje con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas en él por la evolución social, económica y ambiental.

-La ordenación de los paisajes comprende las actuaciones que presentan un carácter prospectivo particularmente acentuado y encaminadas a la mejora, la restauración o la creación de paisajes.

Igualmente se plantea la necesidad de fijar objetivos de Calidad Paisajística, entendidos como la formulación, por parte de las autoridades públicas competentes, de las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno.

El conocimiento del estado actual del paisaje y la posterior definición de objetivos de calidad paisajística permitirán evaluar cualitativamente el grado de esfuerzo que deberán hacer las administraciones y la sociedad en general para conseguir los propósitos deseados, y constituirá la base para la definición de medidas y actuaciones que permitan conseguirlo.

El hecho de cubrir todo el territorio obliga, de entrada, a establecer unos objetivos generales para el paisaje, que servirán de marco para el desarrollo de los objetivos de calidad paisajística que deberá fijar el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de La Palma.

La mayoría de los objetivos generales de calidad paisajística derivan de la adaptación de los principales convenios, acuerdos y normas internacionales y europeas sobre protección, gestión y ordenación del paisaje desde la óptica del desarrollo sostenible, y son de aplicación a todos los estados y regiones de Europa. Estos deben constituir la base para la definición de los objetivos de calidad paisajística para cada ámbito territorial a definir por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

A demás del Proyecto de Directrices de Ordenación del Paisaje se tienen en cuenta las Directrices de Ordenación General, basadas en el fomento del desarrollo sostenible de las Islas Canarias y en la aplicación de criterios de ordenación territorial que reconozcan las singularidades ambientales, culturales y paisajísticas de las islas. El Plan Insular incorpora en la formulación de ordenación y regulación del territorio insular, criterios de protección, gestión y ordenación vinculados a las zonas de Ordenación Territorial y sus respectivos Paisajes. Se señalan a continuación algunos de ellos:

- Unos paisajes naturales de calidad que compaginen la actividad agropecuaria, la extracción de recursos naturales y el uso turístico y de ocio.
- Mantenimiento, mejora y restauración de los paisajes agrícolas y rurales.
- Protección de elementos característicos del paisaje rural y de alto significado paisajístico (márgenes, vallas, muros, cercas, alineaciones arbóreas o tipologías constructivas).
- Diversificación y dinamización del sector agrícola.
- Uso como medida de conservación del paisaje natural y rural.
- Limitación de las edificaciones.
- Fomento de la agricultura a tiempo parcial y de la agricultura ecológica.
- Fomento I+D+I, Asociacionismo y Cooperativas.
- Aporte de un valor añadido a los productos primarios mediante estrategias de valorización del paisaje local y de diferenciación del tipo de producción.
- Apoyo a iniciativas de valorización del patrimonio arquitectónico rural y de caminos rurales de interés paisajístico.
- Fomento del desarrollo sostenible.
- Integración paisajística del suelo urbano y urbanizable a sus valores culturales y naturales.
- Adecuación en cada caso de la escala de intervención a la escala de planeamiento.
- Desarrollo de criterios y normas de actuación que permitan la integración de elementos o actuaciones en el entorno de los núcleos.
- Establecimiento de medidas específicas de ordenación para las edificaciones aisladas en medio rural y para la conservación de las ya existentes según criterios de integración paisajística y mantenimiento de la tipología constructiva tradicional.
- Un Paisaje urbano rehabilitado y valorizado en su parte histórica, arquitectónicamente relevante, ordenado y diseñado para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
- Identificación y señalización de los itinerarios de interés paisajístico urbano.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN MÉS PÉREZ RIVEROL

-Elaboración de proyectos de integración paisajística de las áreas de actividad económica y de las infraestructuras.

-Concentración en la ubicación de áreas de servicio en áreas que ya cuentan con otro tipo de edificaciones o instalaciones y restringirla en los itinerarios con valor paisajístico.

-Reubicación progresiva de las industrias aisladas en áreas especializadas económicas para evitar la dispersión de las construcciones.

-Aprovechamiento y uso de accesos existentes y promoción de la reutilización de edificaciones preexistentes.

-Conservación, en lo posible, de la morfología del terreno frente a nuevas intervenciones de vías u otras infraestructuras.

5.2.2 Estrategias y medidas de protección, gestión y ordenación del Paisaje en La Palma

La riqueza y rápida transición entre paisajes muy diversos y contrastados, y el elevado grado de conservación de los paisajes más significativos de la Isla son motivos fundamentales para la formulación de criterios y medidas de ordenación del paisaje.

En la Memoria de Diagnóstico se definen una serie de dinámicas territoriales y paisajísticas que constituyen potencialmente situaciones de calidad o de riesgo en la transformación y configuración del Paisaje insular. Las dinámicas de **continuidad, la correspondencia de valores y la transición** de los paisajes insulares se plantean como relaciones positivas a priorizar y a promover en la ordenación territorial y paisajística de la Isla. Las dinámicas de **accesibilidad, expansión, límite y uso** se reconocen como situaciones de riesgo, con una alta incidencia en la transformación del paisaje Insular.

Dado que son los paisajes más alterados o aquellos que presentan altas dinámicas de transformación los que configuran la imagen cotidiana de la Isla, se formulan criterios de protección, gestión y ordenación, que, en algunos aspectos, deberá concretar el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje y en otros los Planes Generales o los planes y normas de los Espacios Naturales protegidos, a partir de estrategias que permitan la asimilación ordenada y adecuada de las dinámicas producidas, reconocidas previamente. Estos objetivos se incorporan en las Normas del Plan Insular y formarán parte de los objetivos de calidad paisajística que determinará el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje para la mejora, restauración, creación, preservación y valorización del paisaje Insular.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Con esta finalidad se formulan cuatro acciones estratégicas: conexión, transición, valorización e integración. Las tres primeras responden a las dinámicas de continuidad, transición y correspondencia reconocidas previamente. En cada una se asumen situaciones y realidades propias del territorio y paisaje insular, para las cuales se establecen medidas y tipos de intervención.

Tienen como objetivos principales:

- Mantener la continuidad paisajística en el territorio insular
- Definir la transitoriedad de paisajes diversos y de dinámicas opuestas
- Poner en valor las áreas de especial interés paisajístico dada la combinación de valores tenidos en cuenta
- Establecer diversas medidas de integración que contribuyan a la asimilación de las intervenciones, formuladas por el PIOLP y otras actuaciones y dinámicas insulares

5.2.2.1 Conexión

Se contemplan los paisajes naturales o rurales con valores potenciales, que conectan dos o más espacios de valores reconocidos, especialmente si se sitúan en ámbitos que presentan cierto grado de transformación, permitiendo la continuidad del paisaje a partir de sus componentes estructurales.

Los objetivos principales son:

- Reforzar la continuidad territorial de los valores paisajísticos mediante la delimitación de Conectores y continuidades paisajísticas.
- Evitar la ocupación de Conectores por infraestructuras o crecimientos de asentamientos poblacionales. En caso contrario deben incorporarse las condiciones ambientales y paisajísticas que garanticen la continuidad de sus funciones y dinámicas.
- Definir y respetar las continuidades paisajísticas en aquellos casos en donde la presencia de una infraestructura insular supone un límite o barrera en el paisaje, haciendo permeable parte de la estructura paisajística alterada dentro del ámbito de intervención.
- Dar continuidad a los espacios libres urbanos o espacios no urbanizados de los asentamientos poblacionales, con el entorno mediante propuestas de espacio público e itinerarios de interés paisajístico, poniendo en valor los recursos paisajísticos del lugar. Los itinerarios deberán enlazar viario rural y núcleos conectando con espacios naturales u otros espacios de interés. El espacio público contará con condiciones topográficas adecuadas o en su defecto, estará vinculado a algún recurso paisajístico existente que constituya un elemento de referencia en la



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

localidad y genere algún tipo de continuidad con el entorno circundante (incluida la visual), como puede ser un barranco, una montaña, una playa, entre otros, atendiendo a unos criterios de calidad paisajística y ambiental.

Para garantizar estos objetivos se definen desde el Plan Insular los Conectores ecológicos, incluidos en la zona A2.2, que garantizan en todo su recorrido una mayor continuidad en la Red de Espacios Protegidos, permitiendo la conectividad ecológica de costa a costa.

También se contemplan separadores paisajísticos, entre núcleos urbanos, asentamientos rurales, o entre núcleos y asentamientos, que actúan como elementos de conexión entre espacios rústicos y como continuidades de las componentes del Paisaje en un espacio construido, evitando que nuevas implantaciones actúen como límite o barrera de las dinámicas paisajísticas.

Por otro lado se consideran de importancia las continuidades geomorfológicas y agrarias, a delimitar por el planeamiento general de los respectivos municipios, con la finalidad de favorecer la continuidad territorial de un elemento paisajístico, la sucesión de diversos paisajes de interés y la definición de continuidades o elementos de unión entre paisajes en riesgo de fragmentación por dinámicas de transformación.

5.2.2.2 Transición

En la Isla existen espacios que actúan como paisajes de transición. El reconocimiento y puesta en valor de estos paisajes tiene como finalidad garantizar una sucesión ordenada y adecuada, entre los espacios de alto valor ambiental y paisajístico, los espacios de valor productivo y los paisajes urbanos de la Isla. Los objetivos fundamentales son:

- Garantizar una transición ordenada y adecuada entre los espacios abiertos de un alto valor ambiental y paisajístico y los paisajes urbanos, reforzando el carácter y la identidad de las poblaciones, y conservando o mejorando la calidad de los paisajes periurbanos no urbanizados.
- Tratar paisajísticamente los límites y el tejido periurbano de los núcleos mediante la creación de paisajes intermedios o espacios tampón.
- Formular la ordenación paisajística de las actividades o usos asociados a los ejes viarios con incidencia visual con la finalidad de contrarrestar las tensiones generadas a lo largo de una vía de carácter insular por usos, crecimientos o implantaciones no previstas que derivan en la pérdida de valores paisajísticos.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

-Desvincular los asentamientos poblacionales de la red viaria de nivel básico. La previsión de variantes en estos casos es fundamental, tal y como lo recoge el Plan Insular en su propuesta de infraestructuras viarias.

-Tratar los márgenes viarios mediante franjas de protección paisajística respondiendo al contacto con los distintos suelos.

-Mantener la aptitud ambiental o agrícola de los espacios que rodean los espacios urbanos y/o espacios protegidos.

-Como acciones complementarias frente a las dinámicas expansivas, debe asegurarse un crecimiento urbanístico ordenado, dimensionado de acuerdo con las necesidades reales que no comprometan el futuro de los espacios, particularmente agrícolas, circundantes a los núcleos urbanos. Se debe, por lo tanto, promover un poblado compacto en el entorno de los núcleos urbanos ya consolidados evitando la creación de nuevos asentamientos no contiguos a las tramas urbanas existentes y priorizando la urbanización que ligue las tramas dispersas de la periferia y consolide los vacíos intersticiales programados actualmente para ello.

Los espacios de transición adoptan funciones diversas en función de su valor paisajístico, posición territorial y relación con otros espacios. Estas funciones las asumen distintos espacios que se identifican y definen a continuación: Interficies Paisajísticas, Paisajes Intermedios y Paisajes de Linde.

Las Interficies paisajísticas se producen entre paisajes fronterizos que producen combinaciones armónicas como la agricultura-naturaleza, costa-mar (zona marítimo-terrestre), roca-bosque, etc. En la mayoría de casos, además de actuar como espacios de transición, configuran paisajes de alta calidad ambiental en términos de biodiversidad.

Los Paisajes intermedios responden a espacios intersticiales de carácter forestal, agrícola o geomorfológico, cuyos valores paisajísticos se encuentran potencialmente amenazados por procesos de expansión y conurbación, como consecuencia de las dinámicas generadas por los asentamientos poblacionales y la Red Viaria. El reconocimiento de estos espacios tiene como objetivo su conservación y su potenciación como espacios libres de interés paisajístico que favorecen la permeabilidad y calidad de los bordes urbanos y márgenes viarios.

Los Paisajes de linde responden a espacios de transición entre ámbitos o áreas con dinámicas diferenciadas (urbano-rural, natural-rural, natural-urbano etc.). Su finalidad es asegurar la calidad de estos encuentros, determinando parámetros comunes de ordenación. Se definen Paisajes de linde para los márgenes viarios, bordes de núcleos urbanos principales y áreas



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

especializadas anexas, y bordes de Espacios Naturales Protegidos y LIC-ZEC aislados, en entornos altamente antropizados (áreas agrícolas intensivas, crecimientos urbanos, etc.).

5.2.2.3 Valorización

Se contemplan aquellos paisajes que combinan en continuidad y armónicamente dos o más componentes paisajísticas configurando un paisaje singular con valores tanto reconocidos como potenciales o aquellos que suman varios valores afines a su condición forestal, agrícola y/o geomorfológica. Tiene como finalidad principal el reconocimiento, conservación y gestión de espacios de especial interés paisajístico por sus valores naturales, patrimoniales, culturales y/o productivos.

Los objetivos principales son:

- Priorizar la conservación y gestión de los paisajes cuya relación intrínseca con las potencialidades o calidades de un lugar determinado le confieren características singulares respecto a otros ámbitos aparentemente similares, mediante su definición como paisajes de especial interés ambiental, patrimonial o cultural y productivo. En este caso la delimitación de áreas de interés ambiental tales como Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000, o zonas A o Ba PORN supone un reconocimiento explícito de valores paisajísticos vinculados a sus componentes abióticos, bióticos y culturales.
- Crear rutas paisajísticas que promuevan el conocimiento y disfrute de estos espacios constituye un mecanismo para poner en valor dichas áreas, y promover la gestión adecuada para su preservación.
- Ordenar y fomentar las actividades de tipo productivo, educativo o lúdico, pertinentes en cada caso como estrategias de gestión de estos espacios.
- Las áreas de especial interés productivo contarán con tipos de cultivo apropiados, en función del tipo del suelo, pendiente y altitud, y empleando técnicas que no alteren sus propiedades originales. El cultivo de producción ecológica es una opción a contemplar en este tipo de áreas, prescindiendo de los invernaderos u otras edificaciones que puedan alterar el paisaje.

5.2.2.4 Integración

Tiene como finalidad canalizar y minimizar los efectos de las dinámicas insulares y respectivas actuaciones previstas que inciden sobre el Paisaje. Las medidas prioritarias se indican a continuación:

- Aprovechar los canales de circulación existentes, incorporando medidas de adecuación paisajística acorde con las condiciones precisas del ámbito que atraviesa.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

-En caso de ser imprescindible, el trazado de una nueva vía debe contemplar las condiciones topográficas y paisajísticas del lugar, y las derivadas por la presencia de asentamientos. Estas condiciones diferenciales deben traducirse en tipos de intervención adecuados a cada tramo. Debe evitarse el incremento del efecto barrera o de fragmentación de las infraestructuras lineales en zonas de relieve, en especial en áreas de alto valor paisajístico. Y muy especialmente debe evitarse la fragmentación del paisaje agrícola por acumulación de infraestructuras viarias, normalmente en áreas de poca pendiente, y con un alto grado de visibilidad.

-Definir intervenciones de integración paisajística, para aquellas implantaciones que así lo requieran, en función del tipo de actuación, de sus posibles efectos sobre el paisaje y de las características propias del ámbito: pendiente, cobertura vegetal, hidrografía, etc. Aunque los parámetros dependerán del caso particular, existen intervenciones comúnmente asumidas como son: las barreras vegetales frente a impactos visuales o acústicos, modelación de la topografía para garantizar continuidades paisajísticas o reducir impactos visuales, tratamiento paisajístico del ámbito en si mismo, etc.

-Localizar las nuevas implantaciones en zonas de baja exposición visual, teniendo en cuenta su proximidad a los núcleos y su integración con el entorno.

-Establecer estrategias de restauración, recuperación y prevención en puntos de extrema sensibilidad o fragilidad paisajística.

-Evitar la transformación de los perfiles topográficos y la afectación de las panorámicas visuales desde la trama urbana hacia los espacios abiertos.

-Minimizar el impacto paisajístico de los equipamientos e infraestructuras, en el entorno de núcleos y cuencas visuales de carreteras.

-Prever medidas para la implantación de infraestructuras de telecomunicación existentes y propuestas, tales como el soterramiento de cableados, la no concentración de parques solares, etc.

-Formular medidas de restauración, recuperación y prevención de riesgos de aquellos paisajes más expuestos a causa de una profunda alteración. Las canteras o cultivos abandonados forman parte de este grupo. El tratamiento de estos paisajes mediante la asignación de un nuevo uso que permita su regeneración es fundamental para evitar riesgos de incendio, erosión, desprendimientos, etc., que deriven en males aún mayores.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Desde el Plan Insular se prioriza, en el caso de la Red Viaria, los nuevos trazados viarios a tratar en función del relieve, el grado de visibilidad, y los valores paisajísticos del ámbito; las implantaciones aisladas, fundamentalmente las edificaciones con cierta entidad, especialmente de interés económico, situadas en medio del suelo rústico; y otras instalaciones de impacto que contemplan diversas instalaciones insulares cuyo funcionamiento genera impactos en el territorio y el paisaje: Áreas extractivas, Complejo Medioambiental, UNELCO, etc.

También se incluyen los Paisajes degradados, que responden a la zona de interés extractivo de restauración y otros espacios a tratar como son los vertederos clausurados. Deben plantearse las respectivas medidas de restauración y renaturalización.

5.3 Recorridos de Interés patrimonial y paisajístico

Para la definición de recorridos de Interés se ha puesto en valor la Red de Senderos, Pistas Forestales y Costeras y tramos de la Red Viaria, todos ellos ligados a Patrimonio y a zonas de interés natural y paisajístico articulando una serie de puntos singulares, como son los Miradores, Puntos de Información, Refugios y Albergues.

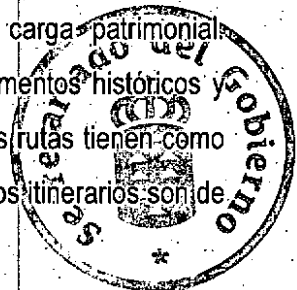
5.3.1 Red de Senderos

La Red de Senderos posee un elevado valor ambiental, patrimonial y paisajístico por su vínculo directo con Espacios Naturales Protegidos, áreas de interés patrimonial y áreas de alta calidad paisajística.

En los planos de propuesta P.3.01. Patrimonio y Recorridos de interés y P.3.02. Paisaje y Recorridos de interés se indica la clasificación de estos en función de su categoría:

- GR, de Gran Recorrido, red continua que recorre el perímetro y las cumbres insulares.
- PR, de Pequeño Recorrido, que, además de recorridos concretos de ámbito más reducido, proporciona un gran número de alternativas de enlace entre los GR.
- SL, o senderos locales, que proporcionan recorridos cortos, vinculados a lugares específicos, sirviendo también de enlace entre los PR.

A partir de la Red de Senderos se definen rutas o itinerarios peatonales de interés patrimonial y paisajístico complementados por Pistas Costeras y Forestales o tramos de vías locales asociados a ámbitos de especial singularidad paisajística y/o de alta carga patrimonial. Predominan los recorridos de litoral y de montaña por la presencia de elementos históricos y arqueológicos y la configuración de paisajes propios de estos ámbitos. Estas rutas tienen como objetivo relacionar y poner en valor distintos espacios de interés en la Isla. Los itinerarios son de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

carácter peatonal y como criterio suelen comenzar o culminar bien en un núcleo o en una vía insular, asociados a paradas de transporte público (intercambiadores locales) o aparcamientos.

5.3.2 Vías paisajísticas

Las Vías Paisajísticas se definen a partir de tramos de la Red Viaria que atraviesan zonas de especial interés paisajístico y presentan un especial potencial de visibilidad.

Así como los Senderos configuran una red que se extiende por toda la Isla y las Pistas Forestales o Costeras están asociadas a un paisaje forestal o litoral específico, las Vías Paisajísticas se denominan como tales por su potencial de visibilidad de paisajes significativos de la Isla. De esta manera las Vías Paisajísticas del Norte, Noreste y Suroeste recorren zonas de carácter puramente ambiental (LICs, Espacios Naturales Protegidos, Conectores Ecológicos, etc.). Aquellas que recorren el tramo Noroeste y Sureste, vinculan valores de tipo geomorfológico y áreas agrícolas de interés. Finalmente, las Vías Paisajísticas vinculadas al acceso de La Caldera de Taburiente, realzan los valores naturales de su entorno y aproximación.

Las vías paisajísticas cuentan, o deben contar, con miradores o ámbitos especialmente acondicionados para facilitar la parada y el disfrute del paisaje. Los criterios para la inclusión de miradores en el Plan Insular han sido variables en la tramitación del mismo, mientras que en el documento de Avance de Plan Insular figuraban los miradores existentes y las propuestas de nuevos miradores, en el período de participación y consulta del Avance se propusieron un gran número de nuevos miradores, o el reconocimiento como tales de puntos que, por carecer de acondicionamiento, no se habían considerado. Dada la dificultad de establecer un criterio unitario se estimó conveniente suprimir la localización de los miradores del plano ordenación del paisaje. En la exposición pública del documento aprobado inicialmente algunos Ayuntamientos reclamaron que se incorporaran de nuevo los miradores en los planos, por ello en la Comisión Informativa de Planificación y Servicios Públicos, celebrada el 11 de diciembre de 2009, aprobada por el Consejo de Gobierno se concretaron los miradores que se incluirán en los planos de ordenación del paisaje, estos son:

- El Time.
- La Cumbrecita.
- La Concepción.

El Plan Territorial Especial de protección del Paisaje o los Planes Generales podrán reconocer los existentes e incluir nuevos miradores, a desarrollar por los proyectos que afecten al sistema viario.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



5.3.3

Directrices de ordenación del paisaje

CONCEPCIÓN INÉS LÓPEZ RIVEROL

De acuerdo con lo que establecen las Directrices de Ordenación General 113 y siguientes, el Plan Insular establece los criterios básicos para la ordenación del paisaje rural, de las infraestructuras y de los entornos urbanos, o los límites entre los espacios urbanos, de asentamiento rural y el suelo rústico en general. El plano P3.02 Paisaje y recorridos de interés se ha reformulado a partir de las cinco directrices de Ordenación del Paisaje indicadas en las Normas del Plan Insular. Estas son: proteger las principales visuales insulares, garantizar la continuidad territorial y paisajística, ordenar la transición entre paisajes, establecer condiciones para la integración paisajística y promover la valorización paisajística.

En este caso el contenido del plano no es normativo, por lo tanto, se asocian a las directrices aspectos de la ordenación territorial regulados por el Plan Insular. Se reflejan las zonas de ordenación territorial que tienen relevancia y las previsiones de sistemas de infraestructuras y equipamientos consideradas prioritarias en la ordenación del paisaje.

Los recorridos y visuales de referencia insular recogen los tres miradores de valor insular citados en las Normas (La Cumbrecita, Concepción y El Time), las vías paisajísticas que se potencian en las actuaciones de la red Viaria y la Red de Senderos de La Palma. También se refleja el ámbito visible desde los tres miradores, elaborado en GIS, estableciendo a nivel indicativo las áreas visibles que deben protegerse.

Los conectores ecológicos, zonas A2.2 y Ba1.1, se asocian al objetivo de continuidad territorial y paisajística. Los separadores paisajísticos no se indican en el plano, pero se definen en el documento de Normas. Los conectores paisajísticos se han suprimido.

La transición entre paisajes incluye los límites entre suelo urbano/urbanizable y suelo rústico, tomando como referencia la delimitación de las zonas D2.1 y D3 del Plan Insular. Se indica la interficie paisajística tierra-mar mediante la zona marítimo terrestre de la Isla, correspondiente a la zona Bb1.5. Asimismo, se reflejan los límites entre el suelo forestal y agrícola de la Isla.

La integración paisajística se asocia a diversas actuaciones o ámbitos previstos por el Plan Insular que implican necesariamente la consideración de este objetivo. Estos son la zona E Extractiva, los nuevos trazados previstos en la Red Viaria y las infraestructuras de energía, telecomunicaciones, saneamiento y residuos existentes y previstas en el Plan Insular.

En el caso de la valorización paisajística se han contemplado los Espacios Naturales Protegidos, La Red Natura 2000 y las zonas de ordenación territorial, no incluidas en estos espacios de protección, a las que el Plan Insular concede un especial valor paisajístico, por su condición singular y/o cultural en relación a los valores tradicionales de la Isla. Se incluye la zona Ba2.1



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Interés geomorfológico, Bb1.4 Interés paisajístico, Bb2.1 Interés forestal, Bb3.2 Interés agrícola medianías y Bb4.1 Interés agropecuario.

La zona Bb3.1. Interés agrícola intensivo no se incluye, a nivel insular, como espacio de especial valor paisajístico dado que el Plan Insular prioriza su valor económico por encima de su condición paisajística. Ello no implica que no se valore el paisaje de plataneras, asociado a una importante superficie de la Isla y que configura paisajes distintos en función de la disposición territorial de dichos cultivos, sin embargo éste ha sido, a lo largo del tiempo, un paisaje productivo y en evolución, en base a ello el Plan Insular antepone el mantenimiento de los valores económicos, con las transformaciones que deriven de su futura evolución, a la perpetuación del actual paisaje de plataneras. Todo ello sin perjuicio de que el Plan Territorial de Protección del Paisaje y los planes generales reconozcan los valores paisajísticos de las áreas de agricultura intensiva. (A escala municipal pueden valorarse espacios singulares presentes en esta zona).

5.3.4 La regulación del paisaje

Como consecuencia de las consultas y alegaciones recibidas en el período de información pública del documento del Plan Insular aprobado inicialmente se han realizado las pertinentes modificaciones en el texto normativo y en el plano de ordenación.

En conjunto, la estimación de consultas y alegaciones ha supuesto modificaciones en el articulado de las Normas, en el sentido transformar Normas de Aplicación Directa (NAD) en Normas Directivas (ND), modificando el redactado de los artículos referidos a la Inserción paisajística de las edificaciones en suelo rústico y la Inserción paisajística de los núcleos urbanos y asentamientos rurales, donde se han suprimido los parámetros concretos que regulaban las distancias, siendo los Planes Generales quienes deben definirlos, o proceder a su ordenación pormenorizada, en función de las características específicas de los municipios y sus núcleos urbanos y asentamientos rurales.

En el contenido de las alegaciones se ha detectado que el documento inducía a una cierta confusión entre los conceptos de conectores ecológicos y paisajísticos. Con la finalidad de evitar dicha confusión se ha suprimido el concepto de conector paisajístico y se han unificado los conceptos de conector (paisajístico) y separador (entre núcleos y asentamientos) definiendo únicamente este segundo concepto. Ello ha supuesto modificaciones en los artículos que hacían referencia a conectores y separadores paisajísticos. Asimismo, se han pasado de Normas de Aplicación Directa (NAD) a Normas Directivas (ND) los artículos que regulaban los separadores



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

paisajísticos, interficies paisajísticas y paisajes intermedios. Esta modificación incorpora las alegaciones estimadas que se expresaban en este sentido y aquellas otras que proponían cambios concretos en los parámetros o que proponían que fueran recomendaciones. Al suprimirse la regulación paramétrica no tienen lugar los cambios propuestos.

El conjunto de modificaciones normativas en el capítulo de ordenación paisajística incide en el Plano de Ordenación del Paisaje, cuya vinculación ha variado dado que se han suprimido la mayor parte de Normas de Aplicación directa por directivas y será el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje y/o los Planes Generales los responsables de la ordenación pormenorizada de los paisajes insulares de acuerdo con los criterios de este Plan Insular.



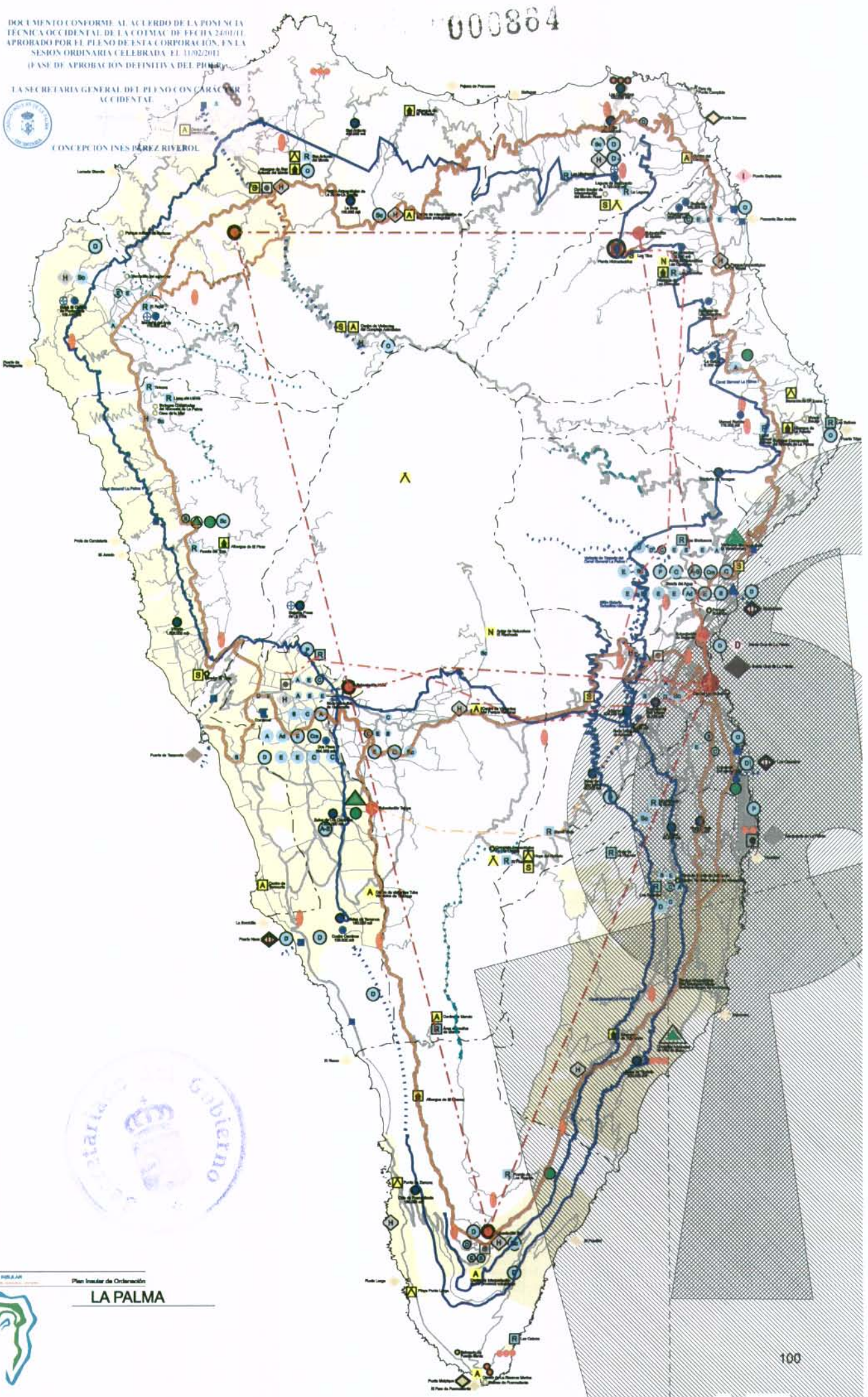
DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POTENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMIAU DE FECHA 24/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PHM-4)

000864

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CONCEPCION RIVEROL
ACCIDENTAL



CONCEPCION RIVEROL



CARLOS RIVEROL

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS FERRAZ VILLER

CAPÍTULO 6. SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTO

6.1 Estructura Territorial - Sistema de infraestructuras y equipamientos

Los Sistemas de Infraestructuras y equipamientos que se desarrollan en el presente Capítulo hacen referencia a los elementos de estructura territorial que se expresan gráficamente en los Planos de la serie Planos P.4. "Sistemas de Infraestructuras y equipamiento". En la presente Memoria, y en los correspondientes planos, se describen las principales infraestructuras y equipamientos insulares, en particular aquellos cuyo nivel de servicio es el conjunto de la Isla, así como aquellos otros que, siendo de carácter intermunicipal o local, tienen la función de articular el modelo territorial propuesto, atendiendo especialmente al equilibrio de los niveles de servicio para todos los habitantes de la Isla.

Las infraestructuras y equipamientos se agrupan sectorialmente, atendiendo a las lógicas internas de cada sistema, sin que ello signifique una menor atención al conjunto, cuya misión es establecer el soporte que permita el desarrollo de los sistemas rurales y urbanos y, en conjunto, del Modelo de Ordenación Insular propuesto por este PIOLP.

Los grandes grupos de infraestructuras son:

1- Sistema de infraestructuras de movilidad y transporte, que incluye:

- Sistema de infraestructuras aeroportuarias
- Sistema de infraestructuras portuarias y marítimas
- Sistema de infraestructuras viarias
- Transporte.

2- Sistema de infraestructuras técnicas:

- Sistema de infraestructuras energéticas
- Sistema de infraestructuras de Telecomunicaciones

3- Sistema Hidrológico

4- Gestión de residuos



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
 TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
 SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

000866

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS BARRERO RIVEROL

**SISTEMA AEROPORTUARIO, PORTUARIO Y DE
 TRANSPORTE**

Aeropuertos

- ◆ Aeropuerto
- ◆ Helisuperficie (existente/propuesto)

Servidumbres aeronáuticas:

- ▨ Envolverte de servidumbre de aeródromo y radioeléctricas
- ▨ Envolverte de servidumbre de operación de aeronaves
- Servidumbres correspondiente a la maniobra NDB01
- Huella de ruido del aeropuerto (isófonas)

Puertos

Mixto

- ◆ De interés general del Estado (a potenciar)
- ◆ De interés general de la CAC (a potenciar)
- ◆ De interés insular. Puerto Insular (a potenciar)

Deportivo

- ◆ De interés insular. Puerto deportivo (propuesto)
- ◆ De interés insular. Puerto deportivo (existente/propuesto)

Instalaciones marítimas

- ◆ Otras instalaciones náuticas (existente/propuesto)

Transporte

- ◆ Intercambiador modal (existente/propuesto)
- ◆ Intercambiador insular (a potenciar/propuesto)

* Acorde con la Ley 14/2003, de 8 de Abril, de Puertos de Canarias.

CARLETO MULLER

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.2 Sistemas de Comunicaciones de Movilidad

6.2.1 Sistema de infraestructuras aeroportuarias.

6.2.1.1 Aeropuerto de La Palma

La ordenación del Sistema Aeroportuario viene indicada en los Planos P.4.01. "Sistema de comunicaciones: aeroportuario, portuario y de transporte" y en el P.4. "Sistemas de Infraestructuras y equipamiento"

La isla de La Palma cuenta con un único aeropuerto, situado en su vertiente oriental. Las condiciones de ordenación del aeropuerto, actualmente en obras, vienen determinadas por el desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de La Palma, aprobado por la Orden de 3 de agosto de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de La Palma y actualmente vigente.

Las condiciones de doble insularidad de La Palma convierten al aeropuerto en el principal punto de contacto con el exterior, particularmente por lo que respecta a la circulación de viajeros, siendo también un elemento clave para el desarrollo turístico.

No se han contemplado alternativas de ubicación del aeropuerto, ni se han desarrollado nuevas posibilidades. En este caso el objetivo del PIOLP es conseguir la mayor integración posible entre el aeropuerto y el sistema territorial y urbano de La Palma.

Este Plan Insular no propone actuaciones directas sobre el aeropuerto distintas a las que determina el Plan Director del Aeropuerto de La Palma, aprobado en agosto de 2001, documento marco del que deriva el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de La Palma, aprobado provisionalmente por el Cabildo Insular de La Palma en junio de 2006.

Incide indirectamente en la especialización viaria del entorno aeroportuario, estableciendo las vías necesarias para reducir en lo posible el tránsito a través del aeropuerto, con la previsión de variantes externas que favorecen la exclusividad de servicio de las vías del aeropuerto.

Asimismo, se establece una amplia reserva de suelo con destino a actividades de servicios, logísticas y terciarias vinculadas al aeropuerto, cuyo desarrollo vendrá exclusivamente determinado en función de futuras necesidades de instalaciones o de servicios aeroportuarios. Dicha área de actividad se dispone en una posición colindante con el aeropuerto y al servicio del mismo, tanto para mercancías como para pasajeros.

El modelo aeroportuario responde a los objetivos indicados en la Directriz de Ordenación General 91, adaptándolos a las condiciones especiales de La Palma. Además de la legislación



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



en materia de ordenación del territorio de aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias este Plan Insular ha considerado en su ordenación la legislación vigente de aplicación en materia aeroportuaria, en particular:

- Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.
- Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos
- 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 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea
- Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, que modifica la Ley 48/1969, de 21 de julio, sobre navegación aérea.
- Ley 13/1996, desarrollada por el Real Decreto 2591/98

6.2.1.1.1 Inserción territorial e insular del aeropuerto de La Palma

La importancia del aeropuerto requiere un extremo cuidado en la inserción territorial del mismo, tanto a nivel funcional, garantizando la accesibilidad y un adecuado sistema de transporte terrestre, así como la inserción de esta gran infraestructura en el paisaje, atendiendo particularmente al entorno territorial próximo, que se verá afectado directamente por las propias actuaciones aeroportuarias, e indirectamente por las actuaciones en otros sectores complementarios: viario, transporte público y cambios de uso del entorno próximo, entre otros.

Los límites entre el ámbito aeroportuario y el mar, que en la actualidad sufren las consecuencias de las obras, se incluyen en un parque periurbano, con el objetivo de regenerar física y ambientalmente el frente marítimo del aeropuerto, enlazarlo con otros sectores y permitir el acceso público al mismo.

6.2.1.1.2 Aeropuerto como puerta de entrada

El aeropuerto como sistema insular y principal acceso a la Isla establece, con su capacidad y calidad de servicios, el primer dimensionado de la capacidad de acogida de la Isla.

Las previsiones de capacidad de las nuevas instalaciones aeroportuarias prácticamente triplican la capacidad actual del aeropuerto, dotándolo de nuevas y más modernas instalaciones, a la vez que se abren mayores posibilidades de transporte aéreo, tanto de pasajeros como de mercancías.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

De acuerdo con los incrementos de viajes, derivados del aumento de la población y de la oferta turística, el dimensionado del nuevo aeropuerto será suficiente para absorber los posibles viajes generados en los escenarios de crecimiento previstos en este Plan Insular.

Para muchos viajeros el aeropuerto supone el primer contacto con la Isla, se debe velar para que éste transmita la impresión del nivel de servicios y de la singularidad de la Isla, más allá de las funciones que le son propias, contempladas en el planeamiento sectorial.

De aquí que los servicios integrados en el aeropuerto se consideren importantes, y entre ellos, se considera fundamental el transporte público por lo que se establece un nodo intermodal de transporte público en el aeropuerto. El desarrollo y la oferta del servicio de transporte público es un objetivo prioritario en este Plan Insular. En su primer contacto con la Isla se debe facilitar al viajero la información necesaria, no sólo para el primer desplazamiento a su punto de alojamiento sino también para solucionar sus necesidades de desplazamiento durante su permanencia en la Isla.

6.2.1.1.3 Ordenación del Aeropuerto

El aeropuerto de La Palma está declarado de interés general del Estado según Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.

Este Plan Insular incluye la delimitación del área aeroportuaria la totalidad del ámbito correspondiente al Plan Director del Aeropuerto que, además de los subsistemas correspondientes al movimiento de aeronaves y de actividad aeroportuaria, incluye la reserva aeroportuaria que constituye una reserva de espacio destinado a la implantación futura de infraestructuras, instalaciones y edificaciones de actividad aeroportuaria, cuyo desarrollo queda fuera de los programas de ejecución en el horizonte previsto por el Plan Director. Por otra parte, responde a criterios de coherencia en el planeamiento para evitar interferencias de la propia expansión aeroportuaria con el viario y los usos del entorno.

6.2.1.1.4 Área de servidumbre aérea

Comprende el espacio aéreo delimitado conforme se establece en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, y en el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, que modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea. En estas zonas se imponen limitaciones físicas, radioeléctricas, de operación y acústicas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

El Real Decreto 1841/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma establece, en su artículo 3, la definición precisa de los ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas mediante coordenadas y alturas. Dicha servidumbre aeronáutica afecta a los municipios de Fuencaliente, Villa de Mazo, Breña Alta, Breña Baja, El Paso, Santa Cruz de La Palma y Puntallana.

Las administraciones públicas no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas, sin la previa resolución favorable del Ministerio de Fomento.

Las Normas Urbanísticas de este Plan Insular establecen condiciones específicas en relación a las áreas de servidumbre y sus limitaciones, atendiendo a los criterios expresados por el Ministerio de Fomento.

6.2.1.1.5 Entorno Aeroportuario

De acuerdo con las DOG 93.1 y en respuesta a la complejidad del entorno aeroportuario de La Palma se dispone la ordenación del entorno aeroportuario como contenido específico del Plan Territorial Parcial del Sistema Funcional Este que atenderá a la ordenación de los accesos y los usos previstos por el Plan Insular en las áreas colindantes con el aeropuerto, a fin de articular las actuaciones previstas en el espacio y en el tiempo, con el máximo respeto al territorio, al paisaje y a la presencia de actividades tradicionales.

6.2.1.2 Red de helisuperficies

La estructura y condiciones morfológicas de la Isla condicionan su uso y actividades. Entre otras, suponen una dificultad para los desplazamientos rápidos en caso de emergencias.

La Palma cuenta actualmente con una red de helisuperficies en funcionamiento y, además, está prevista la ejecución de otras. El Plan Insular propone completar esta red insular, atendiendo a posibles usos compartidos de las instalaciones existentes y propuestas a fin de garantizar la máxima efectividad de los mismos en:

- a. Servicios vinculados a Espacios Naturales.
- b. Prevención y extinción de incendios.
- c. Urgencias médicas.
- d. Otras urgencias de desplazamiento y transporte.
- e. Oferta turística.

La ubicación de las helisuperficies responde a los emplazamientos estratégicos que permitan, de la mejor manera posible, articular estas finalidades y garantizar el rápido acceso a los principales



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



puntos de servicio, siendo la sanidad y la prevención y extinción de incendios los principales. También se ha dado prioridad a las áreas territoriales más alejadas, en espacio y tiempo de recorrido, de los principales servicios de la Isla.

Además del propio aeropuerto, las helisuperficies existentes son:

1. Hospital General, Breña Alta.
2. Santo Domingo de Garafía.
3. Base Aérea Insular de Medios para la Brigada de Refuerzos contra Incendios Forestales (BRIF), de ámbito de actuación autonómico, Puntagorda.
4. Bellido, Tijarafe.
5. Montaña de Tenisca, Los Llanos de Aridane.
6. Roque de Los Muchachos, Garafía.

Se propone completar esta red con nuevas helisuperficies en:

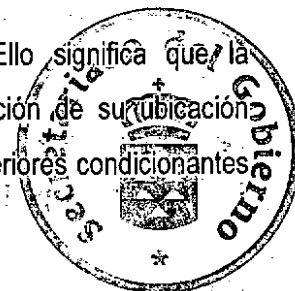
- Barlovento (Laguna de Barlovento)
- San Andrés y Sauces (cruce LP-1 y LP-104)
- Garafía (Roque del Faro)
- Garafía (Llano Negro)
- El Paso
- Fuencaliente (Los Canarias)
- Fuencaliente (Hotel Princess)
- Villa de Mazo (Tigalate)

En el Norte, área menos servida por la vialidad insular, se han previsto localizaciones de helisuperficies relativamente próximas, que pueden considerarse complementarias o alternativas, en cuyo caso, se daría prioridad a aquellos que se asocian a servicios de prevención de incendios, preferentemente asociados a otros servicios del medio natural.

Se han contemplado como condiciones de localización:

- a. La proximidad al medio natural, en especial si existe o se ha previsto algún tipo de centro especializado en la preservación del medio natural.
- b. La relación con la red viaria principal.
- c. La proximidad a núcleos urbanos y la localización en áreas pobladas.
- d. La distribución territorial.

El Plan Insular señala los emplazamientos mediante un símbolo. Ello significa que la implantación de las helisuperficies propuestas precisarán de la concreción de su ubicación mediante una figura de planeamiento, que además de considerar los anteriores condicionantes



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

atenderá a la implantación en una topografía adecuada, establecerá las condiciones del entorno, así como el sistema de accesos.

El Plan Insular contempla la posibilidad de que alguna o varias helisuperficies se transformen en helipuertos y que pueda acoger un servicio de transporte de viajeros, en particular se considera la posible incorporación del medio de transporte aéreo vinculado al transporte de viajeros y al turismo, además, naturalmente de las urgencias sanitarias que siempre contarán con prioridad. Con la finalidad de permitir esta transformación futura las nuevas instalaciones o la adecuación de las existentes deberán ajustarse a las condiciones de implantación y servidumbres definidas por el Decreto 1844/75, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos y su modificación en el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. En todos los casos se consideran de aplicación las condiciones definidas en los Artículos 6 y 7 del decreto 1844/75.

La localización de las helisuperficies cuenta con alternativas en el planeamiento local, e incluso desde propuestas particulares, todas ellas pueden ser compatibles o complementarias a la anteriormente propuestas, siempre que se adapten a las normas establecidas y no supongan un impacto ecológico o paisajístico.

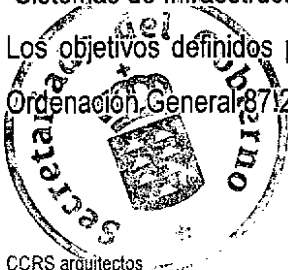
La construcción de una helisuperficie por parte de Ayuntamientos o particulares debe adaptarse a las condiciones establecidas por las Normas de este Plan Insular y debe contemplarse en el planeamiento urbanístico o en los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos. La admisión de una helisuperficie no prevista no ha de suponer necesariamente su inclusión a la red insular, pero en cualquier caso las helisuperficies quedarán sometidas a los objetivos y prioridades establecidas por este Plan Insular y establecerán un compromiso de disposición pública en caso de emergencia.

6.2.2 Sistema Portuario y Marítimo

6.2.2.1 Características generales del Sistema Portuario

El sistema portuario incluye los puertos existentes, sus modificaciones, así como los propuestos para su nueva construcción. La ordenación del Sistema de Puertos viene indicada en los Planos P.4.01. "Sistema de comunicaciones: aeroportuario, portuario y de transporte" y en el P.4. "Sistemas de Infraestructuras y equipamiento".

Los objetivos definidos para el sistema portuario responden a los definidos en la Directriz de Ordenación General 8712, adaptados a las condiciones especiales de la isla de La Palma.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Además de la legislación en materia de ordenación del territorio de aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias este Plan Insular ha considerado la legislación sectorial vigente en materia de Puertos, que afecta a titularidad, competencias de las administraciones y clasificación de puertos. Las actuaciones propuestas por el Plan Insular se basan en el contenido de las siguientes leyes:

- a. Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- b. Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias. Los conceptos relativos a puerto e instalaciones portuarias utilizados en estas Normas se toman de las definiciones contenidas en el Artículo 3 de dicha Ley.

Los puertos se han clasificado en función de su titularidad y régimen de competencias: Estado, comunidad autónoma e insular y de su funcionalidad: Mixtos, deportivos, turísticos y otras instalaciones marítimas (embarcaderos etc.).

La ordenación del litoral contempla condiciones de ordenación de embarcaderos, varaderos y similares, atendiendo a su funcionalidad y, a menudo, al propio valor etnográfico o a la relación con otros elementos patrimoniales presentes en la costa palmera.

6.2.2.2 Puertos mixtos: comerciales, industriales y pesqueros

El puerto de Santa Cruz de La Palma es de titularidad y competencia exclusiva de la Administración del Estado de acuerdo con el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española. Tal como se recoge en el anexo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En la actualidad el Puerto de Santa Cruz de La Palma desempeña el papel de único protagonista, en relación a las principales actividades portuarias, especialmente en relación a abastecimiento y transporte. Por su condición de Puerto de Interés General del Estado se considera de competencia exclusiva de la Administración del Estado.

El puerto de Tazacorte, recientemente ampliado, es de competencia de la Comunidad Autónoma, mientras que Puerto Espindola es de interés insular.

Los tres principales puertos de La Palma se consideran de uso mixto, comercial, de pasajeros, pesquero y deportivo, sin embargo únicamente el puerto de Santa Cruz de La Palma asume la totalidad de las funciones, concentrando prácticamente la totalidad de las relaciones marítimas con el exterior: comerciales y de pasajeros, con funciones pesqueras y deportivas. El Puerto de Tazacorte ha destacado como puerto pesquero, función que actualmente comparte con la de puerto deportivo, mientras que Puerto Espindola registra escasa actividad, concentrada mayoritariamente en la pesca.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS DÍEZ-RIVEROL

Las condiciones físicas de la costa insular hacen difícil la diversificación de estas funciones, dado que las condiciones de los puertos de Tazacorte y Puerto Espíndola, no ofrecen la idoneidad con la que cuenta el Puerto de Santa Cruz de La Palma.

No obstante el reconocimiento de las dificultades existentes, desde el punto de vista de la ordenación insular, se considera conveniente la mejora y optimización de los mencionados puertos, a fin de que puedan ofrecer servicios de transporte a nivel local y disminuir la presión sobre el Puerto de Santa Cruz de La Palma.

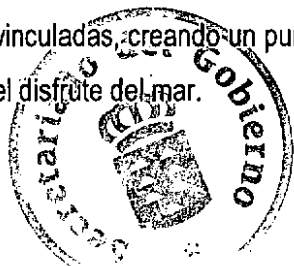
Entre las alternativas estudiadas en el Avance del Plan Insular, en relación al desplazamiento del puerto comercial de Santa Cruz de La Palma se ha optado por mantener dicha función sin renunciar a la diversificación de servicios y la integración a la ciudad, a fin de ofrecer mejores expectativas para el transporte de pasajeros y atraque de cruceros, ampliando y modernizando sus instalaciones e integrándolo al frente marítimo de la ciudad.

La concreción del ámbito y el diseño corresponde al Plan de Puertos e Infraestructuras Portuarias de La Palma, que considere detalladamente la futura ordenación del espacio portuario, marítimo y terrestre.

El objetivo del Plan Insular es que los puertos de Tazacorte y Puerto Espíndola puedan realizar funciones complementarias. Ambos cuentan con mejoras recientes que no se consideran suficientes para asumir las funciones que les asigna este Plan Insular. En consecuencia, serán necesarios nuevos estudios de posibilidades así como el desarrollo de su ordenación mediante los correspondientes Planes Especiales con el fin de posibilitar la realización de las actividades de relevancia insular: pesca, transporte de pasajeros y mercancías.

6.2.2.3 Puertos deportivos

El Plan Insular recoge diversas propuestas de planificación local e insular para la localización de nuevos puertos deportivos, en especial aquellas que el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística vincula a los principales enclaves turístico con la finalidad de mejorar la calidad de la oferta deportiva y de ocio de estos centros. La implantación de infraestructuras portuarias de carácter deportivo y recreativo responde al objetivo de mejorar las actividades complementarias ofertadas por la Isla, al servicio de la población residente y de los visitantes y turistas. La implantación de puertos deportivos puede favorecer también otras actividades vinculadas, creando un punto de atracción en tierra y facilitando las actividades relacionadas con el disfrute del mar.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Desde el punto de vista de la ordenación portuaria el Plan Insular propone la localización de los puertos deportivos incluidos en el sistema portuario de interés insular. Se contempla también la presencia de uso deportivo, con mayor o menor grado de especialización, en los puertos mixtos. Los puertos deportivos insulares propuestos son:

- Puerto Naos.
- Los Cancajos.
- Santa Cruz de La Palma.
- Maldonado.

Los dos primeros se disponen al servicio de las principales áreas turísticas especializadas de la Isla, donde la implantación de un sistema portuario, así como las actividades deportivas, recreativas y sociales, comúnmente asociadas a estas instalaciones, multiplica el atractivo, la diversidad de ofertas y la calidad de servicio de estos emplazamientos turísticos. La ordenación de los nuevos puertos deportivos debe permitir también la creación de áreas de servicio técnico a los mismos, de almacenamiento de las embarcaciones u otras actividades relacionadas.

En el caso de Santa Cruz de La Palma, la implantación de nuevos servicios y actividades se vincula a la necesidad de dinamizar la ciudad, entre cuyos objetivos la mejora general del frente marítimo se considera el objetivo estratégico de mayor relevancia, que ha de configurar la futura nueva imagen de la ciudad, con repercusión en la del conjunto de la Isla.

6.2.2.4 Instalaciones náuticas turísticas

Existen iniciativas de construcción de puertos deportivos como equipamiento vinculado al desarrollo de actuaciones turísticas convencionales (ACP) propuestas por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística, en cuyo caso se considerarán puertos deportivos. La incorporación de nuevos puertos deportivos derivados de actuaciones turísticas nunca podrá suponer alternativa o competencia a la implantación de los puertos deportivos señalados por este Plan Insular, que se considerarán prioritarios respecto a otros próximos. En cualquier caso, en tanto no se apruebe el Plan Territorial Parcial de ordenación del Litoral o planeamiento superior no se admitirán nuevos puertos deportivos distintos de los previstos por este Plan Insular.

Los proyectos de implantación de nuevos puertos, en todas sus categorías, deberán garantizar las condiciones óptimas del emplazamiento propuesto así como la adecuación del uso a las condiciones naturales del frente marítimo donde se propone la transformación. Asimismo se



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AUTOCENTRAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

atenderá a las condiciones de calidad ambiental y paisajística del entorno terrestre, garantizando la conservación de los ámbitos y especies de interés ecológico.

6.2.2.5 Planificación de Puertos

El interés estratégico de los puertos a nivel de Estado y de Comunidad Autónoma incide en que dichas administraciones se reserven las competencias, que ejercen mediante la correspondiente planificación. En el caso de los puertos de La Palma que son competencia de la Comunidad Autónoma el instrumento de ordenación es el Plan de Puertos e Infraestructuras Portuarias, que tendrá la consideración de Plan Territorial Especial, sin perjuicio de la competencia exclusiva del estado en lo que se refiere al puerto de Santa Cruz de La Palma. La interinsularidad en la ordenación de los puertos no excluye la participación del Cabildo de La Palma respecto a la ordenación de los puertos insulares atendiendo a las prioridades por él definidas.

El Cabildo Insular tiene la competencia directa en los puertos Insulares, existentes y previstos, que podrán desarrollarse mediante un Plan Territorial Especial de Puertos e Infraestructuras Portuarias de La Palma o Planes Especiales de cada puerto concreto, de acuerdo con los criterios de prioridad establecidos en el Programa de este Plan Insular y el planeamiento urbanístico de cada municipio. Los Planes Generales delimitarán y reservarán suelo suficiente, en la categoría de sistema general portuario, para la implantación de los puertos previstos por el Plan Insular, incluyendo los ámbitos terrestres necesarios para el acceso, los aparcamientos y las instalaciones vinculadas. Las áreas portuarias correspondientes a los puertos de interés del Estado, de la comunidad o insular tendrán la consideración de sistema general. Los puertos deportivos que se construyan como equipamiento turístico complementario podrán clasificarse como equipamiento turístico.

6.2.2.6 Otras instalaciones: puertos de abrigo, embarcaderos

El Plan Insular atiende también a otras infraestructuras náuticas de carácter local o funcionalmente específicos tales como embarcaderos, refugios pesqueros u otra instalaciones con capacidad para el amarre de embarcaciones.

En general se trata de elementos de valor patrimonial, cuya recuperación y preservación puede vincularse tanto a las actuaciones patrimoniales como a las actividades en el litoral, en especial a la ordenación del sistema de accesos, servicios y todas aquellas que garanticen el acceso y disfrute del mar.

El Plan Insular vincula las actuaciones en puertos de abrigo o embarcaderos a la ordenación del litoral y del patrimonio, por lo que nos remitimos a los correspondientes capítulos, sin embargo



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

algunos de ellos, por su posición alejados de puertos existentes o previstos y por el posible papel referente en los correspondientes tramos costeros se han incluido como sistemas insulares, asociados al sistema de puertos. Estos son:

Refugios pesqueros previstos:

- Punta Talavera, en Barlovento.
- Punta Malpique, en Fuencaliente.

Embarcaderos existentes:

- Lomada Grande, Puerto Santo Domingo, Fajana de Los Franceses y Gallegos, en Barlovento
- Pescante de San Andrés.
- Puerto Trigo, en Puntallana.
- Varadero y Salemera, en Villa de Mazo.
- El Puertito, Punta Larga y El Faro de Fuencaliente.
- El Remo y La Bombilla, en Los Llanos de Aridane.
- El Jorado y Proís de Candelaria (Playa de La Veta), en Tijarafe.
- Puerto de Puntagorda.

6.2.3 Sistema Viario

6.2.3.1 Criterios generales de la propuesta de infraestructuras de comunicación viaria

La ordenación de la red viaria atiende a los principios y objetivos definidos en por las DOG 94 y 95 adaptados a las condiciones de partida y a las circunstancias específicas del territorio palmero.

El Avance de Plan Insular contemplaba la prioridad de aprovechamiento de los corredores de infraestructuras existentes frente a la apertura de nuevos corredores, atendiendo a las necesidades derivadas del acondicionamiento de las carreteras que precisen de intervenciones como cambios de trazado o tramos alternativos. En el período de participación pública del Avance, el Consejo de Gobierno del Cabildo Insular optó por las propuestas elaboradas por el Servicio de Infraestructuras que concretaban algunas opciones viarias distintas a las que se presentaron en la participación del Avance de Plan Insular. Ello supone que en algunos tramos se opta por nuevos trazados, justificados por la necesidad de garantizar la mejora de la relación Este - Oeste, la carreteras de Norte y el acceso a Santo Domingo de Garafía. Las restantes carreteras responden a los criterios de conservación de canales y la mejora mediante actuaciones puntuales que figuran en el Avance e Plan Insular



000873

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL

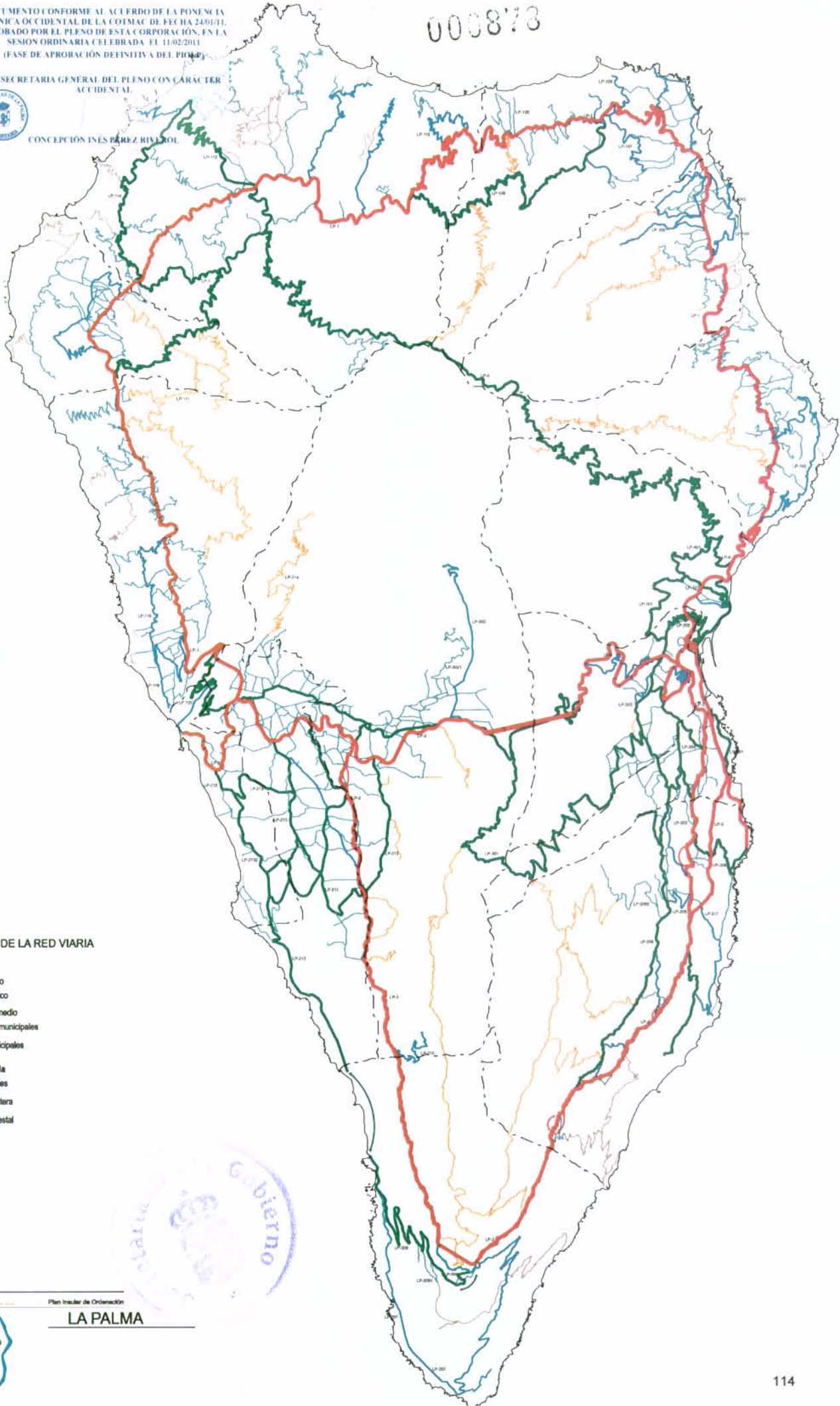


CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

JERARQUÍA DE LA RED VIARIA

Categorías

- Red de nivel básico
- Nivel básico
- Red de nivel intermedio
- Vías intermunicipales
- Vías municipales
- Red viaria agrícola
- Vías locales
- Pista Costera
- Pista Forestal



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Entre las alternativas que se presentaban en el Avance, el sistema viario que se propone en el Plan Insular se justifica por criterios funcionales, atendiendo a mayor dotación viaria en aquellos ejes que unen los enclaves más dinámicos del territorio, o que garantizan la accesibilidad a infraestructuras o equipamientos insulares estratégicos, tales como puerto, aeropuerto u hospital. El eje Este-Oeste es un ejemplo de este tipo de actuación. Se ha considerado también, en base a los principios rectores, la mejora de las condiciones de accesibilidad a estos puntos desde toda la Isla, en particular desde sus principales núcleos urbanos: la alternativa de nuevo trazado en Garafía o el viaducto sobre el barranco de Las Angustias son actuaciones que inciden en la disminución del tiempo de recorrido e incrementan la accesibilidad del Noroeste insular.

La apertura justificada de nuevos canales no ha de ser incompatible con el aprovechamiento de las infraestructuras viarias existentes. Un nuevo trazado no ha de impedir las actuaciones de mejora en las vías existentes, garantizando la conservación de los esfuerzos que la construcción de infraestructuras ha supuesto para la Isla, a la vez que se garantiza el mantenimiento (y mejora) de los niveles de servicio que comporta cada carretera, particularmente cuando se trata de vías que dan acceso a núcleos de población o a puntos singulares del territorio insular y en aquellos casos en que constituyen un recorrido alternativo a la nueva vía con reconocidos valores paisajísticos.

El objetivo de mejora del transporte público de este Plan Insular, según lo establecido en la Directriz de Ordenación General 102.1. justifica el conjunto de mejoras propuestas en la red viaria, incluidos los nuevos trazados entre los que destaca el de la LP-3 y la propuesta del doble carril, que ha de garantizar el transporte público de pasajeros así como el transporte de mercancías, entre las costas Este y Oeste, el acceso a los puntos focales de relación de la Isla con el exterior, así como las dos ciudades más importantes de la Isla donde existe la mayor concentración de empleo en los sectores secundario y terciario.

La previsión de nuevas vías, o las obras de acondicionamiento y mejora de las existentes ha de suponer una reserva de suelo suficiente para permitir el paso de otras infraestructuras (telecomunicaciones, energía, etc.). Los proyectos de los trazados viarios concretarán las reservas necesarias para estos canales de infraestructura. En tanto no se concreten los proyectos el Plan Insular establece protecciones cautelares con la finalidad de que no se produzcan actuaciones que pudieran impedir o dificultar sus previsiones.

En general se opta por trazados adaptados a la topografía y con soluciones puntuales de carriles adicionales, para facilitar adelantamientos o circulación de vehículos pesados, transporte público, carriles bici, peatonal, etc., como soluciones concretas a tramos que presentan



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS DÍEZ RIVEROL

problemas específicos. Excepcionalmente, el trazado del eje Este - Oeste y el acceso a puerto y aeropuerto se ha previsto como carretera de doble calzada, que garantice la fluidez en los accesos a los puntos neurálgicos de la Isla.

El sistema viario, en general, y las tipologías de las vías debe responder, a lo largo del desarrollo del Plan Insular, a las necesidades reales del tránsito, comodidad y seguridad. Los corredores previstos son suficientemente amplios y se definen las condiciones de máxima comodidad y seguridad adaptado a los niveles de servicio y a las condiciones topográficas y ambientales de La Palma.

Las propuestas del Plan Insular, prácticamente en su totalidad apoyadas en proyectos existentes y en alternativas ya discutidas, responden a objetivos de mejoras considerables de trazado, reservas de suelo para futuras ampliaciones e integración de carriles de adelantamiento y asociación de transporte público. El propio trazado de las vías debe garantizar la previsión de áreas de descanso.

Los criterios para establecer los niveles de prioridad tienen que ver con la homogeneización de las condiciones de accesibilidad insular, los niveles de servicio que deben prestar las vías, la estrategia de las áreas a que dan acceso (dependencia), la existencia de alternativas, la ejecución de alternativas locales asociadas, los niveles de inversión y los plazos previsibles para su ejecución.

Buena parte de las soluciones de rectificación de trazado o de nuevas vías se desarrollan en viaducto o túnel, respondiendo a problemas puntuales concretos. Esta opción, además de solucionar problemas técnicos del trazado, suponen una menor afectación ambiental y una mayor comodidad viaria, en el primer caso porque se trata de soluciones puntuales en puntos especialmente sensibles y de topografía accidentada; la construcción del viaducto supone menores movimientos de tierra que una hipotética ampliación de la actual calzada.

6.2.3.2 Base jurídica para la ordenación del sistema viario

Además de la legislación en materia de ordenación del territorio de aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias, este PIOLP, en la ordenación y desarrollo del sistema de infraestructuras viarias y de movilidad, se regirá por la legislación sectorial vigente en materia de Carreteras y Transporte.

La propuesta viaria contenida en este Plan Insular responde a los objetivos y criterios de ordenación viaria contenida en las Directrices de Ordenación General 94 y siguientes



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Las actuaciones reguladas por este Plan Insular se basan en el contenido de las siguientes leyes:

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
- Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.
- Decreto 366/1985, de 1 de octubre, por el que se crea y regula el Plan Regional de Carreteras de Canarias.
- Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

El Plan Insular ordena directamente el sistema viario, por ello sus contenidos se adaptan a lo que establece la Directriz de Ordenación General 97 sobre el contenido del Plan Insular, o, en su caso, del Plan Territorial Especial, en relación a sistema viario.

En el trazado de las vías se ha considerado el planeamiento de vías así como aquellos en estudio o tramitación, igualmente se han considerado los trazados estudiados en los planes generales en redacción.

El Plan Insular establece los corredores que ha considerado más idóneos para el trazado del viario que forma las redes estructurantes, incluyendo la accesibilidad básica e intermedia.

El Plan Insular establece los tipos de vías y las actuaciones previstas en todas aquellas incluidas en las redes general e intermedia, indicando asimismo, en el programa de actuación, las prioridades de ejecución.

Salvo excepciones que se justifican en esta memoria, se ha priorizado el criterio de mantener y aprovechar los canales de infraestructuras existentes, que en el caso del viario comporta la previsión de mejoras y acondicionamiento.

La ordenación del sistema viario se ha establecido bajo criterios de movilidad, funcionalidad y durabilidad. En esta memoria se justifican las diversas actuaciones viarias en relación a los principios rectores del Plan Insular y en particular en la mejora de las condiciones de accesibilidad, para toda la población de la Isla, a los principales equipamientos, servicios y puntos de acceso a la Isla.

El Plan Insular atiende a la implantación paisajística de las vías, establece en las Normas condiciones específicas de integración al paisaje e indica al Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, a los Planes Generales que completen las condiciones específicas de integración paisajística y establece condiciones específicas de integración paisajística que deberán ser incluidas en los proyectos de trazado de las vías, abordando el diseño integrado de las vías y su entorno inmediato.



000882

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

6.2.3.3 Planos de ordenación del sistema viario

La ordenación del sistema viario se concreta con la indicación de la jerarquía viaria y el tipo de actuaciones previstas, clasificadas según niveles de intervención. En los planos de ordenación aparecen las vías clasificadas según estos conceptos utilizando códigos de colores. También aparecen diversos sistemas gráficos; en algunos casos se indica la propuesta de trazado con cierta precisión, mientras que en otros se indica una relación o línea de flujo que une dos puntos, sin que se precise el trazado de esta nueva vía. La opción de la doble representación responde a los siguientes criterios:

1. En el caso que el trazado que se propone disponga de un nivel avanzado de estudio de trazado, éste se incluye, lo cual no significa que se trate del trazado definitivo, pero si nos indica las características básicas de la vía propuesta.
2. Cuando no se dispone de proyecto o anteproyecto con un nivel de precisión técnica aceptable se indica la relación entre los puntos que debe unir la vía propuesta.

Dado que los trazados no se consideran definitivos ambas formas de representación tienen la misma vinculación en relación a la propuesta de este Plan Insular.

6.2.3.4 Vinculación de la propuesta en relación a la propiedad.

La propuesta viaria del Plan Insular se considera vinculante dado que constituye un elemento fundamental en el soporte del modelo territorial propuesto, pero precisa un desarrollo a través de proyectos concretos de vías o tramos. Por ello el Plan Insular establece las condiciones de desarrollo en sus Normas definiendo los corredores de infraestructuras, cuyo objetivo es la preservación de un ámbito suficientemente amplio como para que se pueda desarrollar el trazado con la máxima libertad, así como una reserva suficiente para el paso de otras infraestructuras.

En ningún caso podemos considerar una relación directa entre los trazados o símbolos que aparecen en los planos con afectaciones concretas a la propiedad o a las edificaciones. Algunas respuestas obtenidas en la fase de Avance y alegaciones en el periodo de exposición pública del documento aprobado inicialmente son fruto de esta interpretación, que se debe evitar dado que el Plan Insular no es el instrumento que define las afectaciones a la propiedad dado que precisa de un desarrollo para establecer la clasificación y categorización del suelo.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

En el período de exposición pública del documento aprobado inicialmente se ha detectado algunas contradicciones relativas a la dimensión de la franja de protección preventiva, que en artículos distintos establecían franjas de diferente dimensión. Dicha dimensión se ha unificado, estableciendo una franja de protección preventiva de 40 metros, dado que es la medida que más se aproxima a lo que será la protección derivada de la legislación de carreteras. Esta medida conserva su carácter transitorio y en el momento en que se apruebe el proyecto quedarán vinculadas las franjas de servidumbre y protección, así como la distancia de edificación, establecidas por la legislación de carreteras en función de las categorías de las vías.

6.2.3.5 Jerarquía de la Red Viaria Insular

La jerarquía viaria se indica en el plano P.4.02a: "Sistema viario. Jerarquía de la red viaria". Aparece también en la serie de planos P4. "Sistemas de Infraestructuras y equipamiento".

El PIOLP clasifica las vías de acuerdo con las categorías establecidas por la Directriz de Ordenación General 96.6 en:

- Red básica, o red de nivel básico. Las vías de nivel básico corresponden a las de Interés Regional definidas en el artículo 3 de la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias.
- Red intermedia, o red de nivel intermedio, en la que se han distinguido las intermunicipales, que corresponden a las vías insulares y las municipales definidas en el artículo 2 de la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias.
- Red agrícola, que deberá satisfacer las necesidades propias del medio rural, por lo que se incluye en esta categoría las pistas costeras y forestales. En la clasificación correspondiente a la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias, la red agrícola forma parte de la red municipal.

Nos referiremos a la red viaria como el conjunto de las diversas redes, y a red insular como el conjunto de vías de nivel básico e intermedio, cuya misión es garantizar el acceso a la totalidad de núcleos urbanos y asentamientos rurales, así como a los puntos singulares del municipio.

6.2.3.5.1 Red Básica

Comprende las vías existentes y propuestas que configuran el anillo de circunvalación insular, la conexión Este - Oeste en el tramo central de la Isla y los accesos al puerto de Santa Cruz de La Palma y al aeropuerto. Son las carreteras LP-1 y LP-2, que forman el anillo insular, la de conexión Este - Oeste LP-3, y la de acceso al aeropuerto LP-5. En su conjunto, el objetivo de la Red Básica es garantizar la accesibilidad a principales núcleos de cada municipio así como a los principales nodos de conexión con el exterior (puerto, aeropuerto).



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La inclusión de una carretera, o tramo, en la red básica supone asimilarla a una tipología viaria segregada, sin accesos directos a ella desde edificaciones o parcelas urbanas, unidades aptas para la edificación de asentamientos rurales y agrícolas o fincas rurales, cuya función es garantizar la relación rápida y segura entre puntos distantes. Por ello el Plan Insular propone la adecuación del recorrido de la LP-1, LP-2, LP-3 y LP-5 a estas condiciones. Es evidente que no todos los tramos de estas vías gozan de las mismas condiciones, ni son previsibles intensidades de tránsito homogéneas. Algunas propuestas de intervención, como las variantes locales, han de entenderse en distintos grados de prioridad en función de los tramos en que se dispongan.

6.2.3.5.2 Red Intermedia.

Completa la red básica dando acceso a puntos singulares y enlazando los núcleos de población próximos. La red intermedia debe contar con capacidad suficiente para integrar el transporte público de cercanías. La red intermedia está formada por las carreteras insulares y municipales no incluidas en la red básica. En ella se contemplan dos categorías:

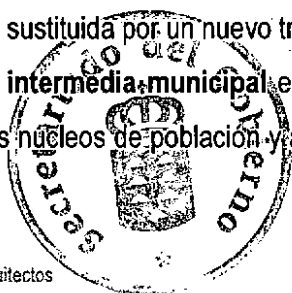
- Las vías intermunicipales, que dan acceso a puntos singulares del territorio y/o están compartidas entre varios municipios.
- Las vías municipales, que estructuran los accesos a los núcleos de población de cada municipio y dan soporte a la red de vías y de caminos agrícolas.

Se han incluido en la **red intermedia intermunicipal** aquellas vías que dan acceso a equipamientos o infraestructuras de nivel insular que requieren de tránsito de vehículos especializados y que no disponen de acceso desde la red básica, así como aquellas que discurren por más de un municipio.

También se han considerado intermunicipales aquellas que configuran redes, de categorías diversas, con incidencia en más de un municipio. Éste es el caso de los sistemas reticulares definidos para el Este y el Oeste, que dan soporte a las áreas más pobladas de la Isla en los municipios de El Paso, Los Llanos de Aridane, Tazacorte, en el Oeste y los de Breña Alta, Breña Baja, Santa Cruz de La Palma y Villa de Mazo, en el Este.

Asimismo, se han incluido en esta categoría aquellas vías que se verán sustituidas por un nuevo trazado, o que, en un futuro, cambiarán de categoría, tales como el tramo de la LP-3 que se verá sustituido por un nuevo túnel, o el actual trazado de la carretera Llano Negro - Las Tricias, que se verá sustituida por un nuevo trazado.

La **red intermedia municipal** está constituida por aquellas que estructuran los accesos a los distintos núcleos de población y a los puntos singulares de cada municipio, complementando las



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

anteriores redes. Incluye las vías locales de mayor importancia, aquellas que dan acceso a áreas agrícolas, rurales, asentamientos u otros lugares de interés. En general se trata de recorridos internos al municipio y presentan una alternativa a la red principal, generalmente de alto valor paisajístico.

Este Plan Insular no contempla la categoría de sistemas de calles urbanas.

6.2.3.5.3 Red agrícola

Se define como aquella que da soporte a las actividades propias del medio rural, está formada por las vías y caminos no incluidos en las anteriores categorías con alcance municipal. Se incluye en la red agrícola las Pistas Costeras y Forestales, que se han distinguido en los planos por su papel de caminos especializados que dan acceso puntual a enclaves costeros o proporcionan accesos y recorridos en las áreas forestales. En este último caso cabe destacar la importancia de las pistas forestales para el mantenimiento y explotación de bosques y, especialmente, el papel en la protección forestal y prevención de incendios.

Se excluyen de los planos y de la propuesta de ordenación los caminos locales, algunos de ellos de importante valor etnográfico, cuyo estudio detallado y ordenación corresponde a los Planes Generales municipales, en los casos de caminos municipales, y a los Planes Territoriales Parciales de los Sistemas Funcionales, en los casos de caminos estructurantes intermunicipales. En cualquier caso, se excluyen los caminos particulares o los específicamente vinculados a explotaciones.

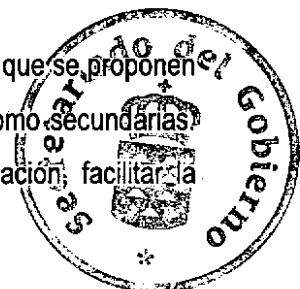
6.2.3.6 Actuaciones en la red viaria

En el Plano P.4.02b. "Sistema viario. Actuaciones en la Red Viaria", se establecen los niveles de intervención a partir de las actuaciones a realizar y del tipo de proyecto o proyectos que las desarrollarán. También se hace referencia a las condiciones del ámbito por el que discurre el tramo o la vía.

Las actuaciones se ordenan según niveles concordantes con los establecidos en la legislación sectorial canaria. Se distingue:

Nivel 1- De conservación, incluye todas las actuaciones de los tramos de carreteras en buen estado, equivale a las obras de reposición y conservación legalmente definidas. Se consideran intervenciones características en este nivel:

Señalización - La mejora de la señalización está entre las actuaciones que se proponen en la totalidad de los recorridos insulares, tanto en vías principales como secundarias. Los objetivos que se persiguen son: unificar los criterios de señalización; facilitar la



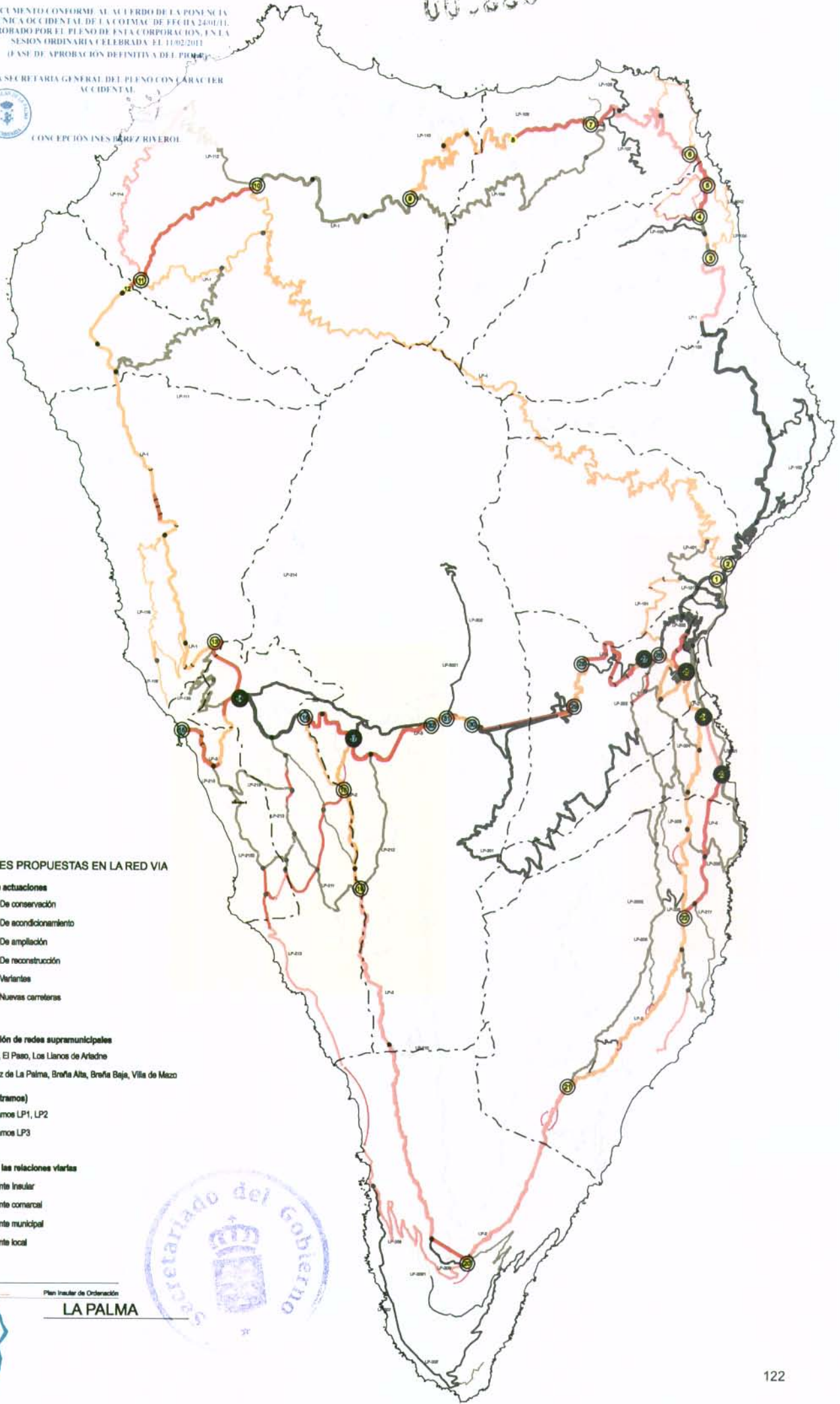
DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
 TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMAC DE FECHA 24/01/11
 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
 SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS BARRÉZ RIVEROL

001880



ACTUACIONES PROPUESTAS EN LA RED VIA

Niveles y tipos de actuaciones

- Nivel 1 De conservación
- Nivel 2 De acondicionamiento
- Nivel 3 De ampliación
- Nivel 4 De reconstrucción
- Nivel 5 Variantes
- Nivel 6 Nuevas carreteras
-)(Túnel

Áreas de ordenación de redes supramunicipales

- Tezacorte, El Paso, Los Llanos de Arledne
- Santa Cruz de La Palma, Braña Alta, Braña Baja, Villa de Mezo

Nudos red viaria (tramos)

- 11 Nudos-Tramos LP1, LP2
- 21 Nudos-Tramos LP3

Categorización de las relaciones viarias

- Estructurante Insular
- Estructurante comarcal
- Estructurante municipal
- Estructurante local

GABRIEL MILLAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

información, unificar y mejorar la imagen y facilitar los recorridos, en particular aquellos que ofrecen alternativas de elevado valor paisajístico.

Mejoras puntuales en las intersecciones - Responden a un problema generalizado en la Isla, donde las mejoras en la red principal no se han extendido a las redes comarcales y locales, incluyendo los puntos de intersección, produciéndose situaciones que no están en relación con la categoría de las vías, este tipo de actuaciones puede generalizarse. Señalaremos específicamente aquellas de mayor importancia o más frecuentadas, que pueden desarrollar situaciones de peligrosidad.

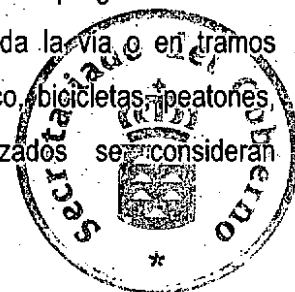
Nivel 2 - De acondicionamiento, en tramos donde las actuaciones no han de suponer grandes variaciones en el trazado actual. Puede incluir modificaciones puntuales del trazado, tales como rectificación de curvas incluso tramos reducidos de ampliación, mejora de las intersecciones o enlace entre vías. Corresponde a las obras de acondicionamiento legalmente definidas. Además de las citadas se incluye en esta categoría:

Acondicionamiento paisajístico, respondiendo a la necesidad de integrar las vías en el paisaje y valorar la relación de éstas con el paisaje circundante. Afecta a todas las vías de La Palma. Se recomendará específicamente acondicionamiento paisajístico en aquellos recorridos que se consideran de alto valor paisajístico y que en la actualidad ofrecen cierta dificultad de parada y contemplación del paisaje. El acondicionamiento incluye miradores, áreas de parada, información y señalización específica.

Nivel 3 - De ampliación de calzada, incluye actuaciones en los tramos en buen estado pero que, por diversas razones, precisan de mayor capacidad o carriles adicionales, por lo cual precisará de ampliaciones y modificación de sección. Corresponde a las obras de duplicación de calzada legalmente definidas. Son intervenciones propias de esta categoría:

Carriles adelantamiento. En la propia Isla se ha mostrado la utilidad de los carriles de adelantamiento como solución alternativa a posibles ampliaciones viarias. La red principal deberá contar con suficientes carriles de adelantamiento que permitan una mayor comodidad de circulación a vehículos con distintas posibilidades de velocidad.

Carriles especializados, como complemento en la totalidad del trazado o en tramos del mismo, los carriles especializados deben dar solución a algunos tráfico, que por sus condiciones pueden entorpecer la circulación o crear situaciones de peligrosidad. Estos carriles especializados pueden desarrollarse a lo largo de toda la vía o en tramos especiales donde es previsible el tránsito de transporte público, bicicletas, peatones, vehículos o maquinaria agrícola. Los carriles especializados se considerarán



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVERO

particularmente indicados en las proximidades de los asentamientos urbanos y rurales, o en aquellos tramos que relacionan asentamientos muy próximos, así como en las carreteras que discurren por áreas agrícolas, en tramos donde no existe alternativa para la circulación de maquinaria y vehículos especializados.

Nivel 4 - De reconstrucción de tramos de carretera y obras de paso o desagüe importantes. Implica modificaciones parciales de trazado, puede llevar asociadas obras de importancia como viaductos o túneles, corresponde a las reconstrucciones definidas por la legislación aplicable.

Una buena parte de las carreteras que se incluyen en las actuaciones de reconstrucción precisan viaductos o túneles para superar la accidentada topografía. Cuando hacemos alusión específica a viaductos o túneles concretos nos referimos a obras de una cierta importancia y representatividad, que han de jugar un papel importante en la mejora de la conectividad de la Isla y, por ello, se consideran actuaciones estratégicas.

Nivel 5 - Variantes. Como caso particular de modificación de trazados, se refieren a aquellos destinados a superar los actuales pasos a través de poblaciones o áreas con acceso directo a la carretera de la red básica. La concreción del trazado de la variante puede concretarse en el Plan General de acuerdo con los objetivos del Plan Insular, atendiendo a la categoría de la vía. Asimismo, los Planes Generales podrán proponer nuevas variantes cuando concurren las condiciones señaladas por este Plan Insular. Los proyectos de variantes seguirán los trámites establecidos para las carreteras de la red básica en que se integran.

Se han previsto variantes locales en la red principal de la Isla. Las condiciones morfológicas de los asentamientos poblacionales y las propias condiciones del territorio dificultan la determinación precisa de las variantes locales. El planeamiento deberá hacer esta previsión, respondiendo al objetivo de conseguir la máxima eficiencia para la red básica. Las variantes deberán ser vías segregadas, no admitiendo edificaciones con accesos directos a dichas vías.

La segregación viaria se ha indicado como objetivo común en todo el trazado de la red principal insular, que dada la situación actual debe tener distintas prioridades de ejecución. No obstante, incluso en aquellos casos en que no es previsible la construcción de la variante a corto plazo, se considera imprescindible la reserva de suelo para este fin por parte del planeamiento municipal. Dicha reserva ha de garantizar la protección del suelo necesario para hacer efectiva esta actuación a medio o largo plazo. Alternativamente, y en tanto no se disponga la construcción efectiva de la variante, se aplicarán criterios de **mejora en el paso por los asentamientos poblacionales**, que tiendan a minimizar la interferencia entre la circulación de la vía principal y los movimientos de vehículos y peatones propios de los mismos; carga-descarga, aparcamiento,



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AL OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS RÍVEZ-RIVEROL

entre otras actividades que hoy se realizan en las vías de la red básica en su paso por núcleos y asentamientos.

Nivel 6 Nuevas carreteras. Únicamente en los casos en que se precise la apertura de un nuevo canal de infraestructuras, comportando un nuevo trazado.

6.2.3.7 Categorización de las relaciones viarias

Esta denominación hace referencia a los nudos o intersecciones que relacionan vías de igual o distinta categoría. Se ha distinguido entre:

Estructurante Insular. Las intersecciones viarias que unen las vías de la red básica, en particular:

- Los que han de garantizar la conectividad entre el anillo insular LP-1 y LP-2 con la LP-3.
- Los que dan acceso a los puertos de Santa Cruz de La Palma, Tazacorte y al Aeropuerto.
- El acceso al Hospital Insular.

Estructurante comarcal. Corresponde a los principales nudos entre carreteras de igual o distinta categoría, que actúan como distribuidores principales entre la red básica e intermedia, o que marcan los accesos a puntos singulares de la Isla.

Estructurante municipal. Corresponde a las intersecciones de importancia municipal. Son puntos de referencia entre la red básica o entre las intermedias plurimunicipal y municipal.

Estructurante local. Corresponde a cruces de distribución interna en los municipios.

6.2.3.8 Intervenciones en la Red Insular- LP-1, LP-2, LP-3 y LP-5

La LP-1 y LP-2 han sido las principales vías de comunicación de La Palma, dotando de accesibilidad a las áreas de características territoriales más accidentadas, con mayor dificultad de acceso y actuando como eje organizador de los accesos territoriales y, en muchos casos, de los propios asentamientos.

Las actuales LP-1 y LP-2, y pese a las actuaciones de los últimos años que han supuesto una considerable mejora de muchos tramos, todavía no han alcanzado la necesaria eficiencia para hablar de un anillo insular capaz de garantizar un mayor equilibrio territorial. Las modificaciones de mejora existentes son un ejemplo de tipos de actuación integradas en el territorio, que garantizan una considerable mejora en tiempo y seguridad de recorridos.

Para una mejor identificación se ha dividido la carretera en tramos, partiendo de Santa Cruz de La Palma, en dirección Norte. A menudo los tramos señalados coinciden con intersecciones



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

entre vías, en cuyo caso deberá procederse a la reserva de suelo necesaria para su trazado, especialmente en las carreteras de nuevo trazado. En el plano P.4.02b, de Actuaciones propuestas en la Red Viaria, se especifica mediante color aquellas intersecciones que requerirán de reservas especiales de suelo con la finalidad prevista.

En las páginas siguientes se hace un recorrido por toda la red viaria insular dividiéndola en tramos agrupados en las siguientes zonas: Noreste, Norte, Oeste, Suroeste, Sur - Sureste y Conexión Este - Oeste LP-3.

El plano de intervenciones en la red viaria indica, mediante el código de colores, los niveles de intervención, que pueden ser generales, para todo el tramo, o particulares con referencia a una intervención concreta o a un punto estratégico en el recorrido. También se señalan los principales nudos viarios, o intersecciones de dos carreteras de una cierta importancia, y los nudos secundarios, en las intersecciones con las redes locales o agrícolas.

Cuando se señala un determinado nivel de intervención deben considerarse incluidas aquellas que son propias de niveles anteriores, en particular las puntuales a que se refieren los niveles 1 y 2.

Las principales intersecciones aparecen numeradas y se toman como referencia para la descripción de las condiciones actuales y las actuaciones propuestas en cada tramo.

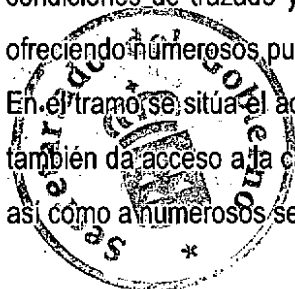
Dado que los trazados de las vías ha constituido un tema de relevancia en el periodo de información pública del documento del Plan Insular aprobado inicialmente, se especifica en cada tramo las modificaciones que se han derivado de las consultas y alegaciones presentadas en dicho periodo, así como la justificación de la actuación propuesta.

Noreste

Tramo 1-2-3. De Santa Cruz de La Palma, 1- Nudo de La Miranda, 2- Acceso a la LP-4, 3- Acceso a Puerto Espíndola.

Se trata de un tramo que afronta una topografía difícil, con presencia de frecuentes barrancos muy encajados e importantes cambios de cota en su recorrido. Ambas circunstancias obligan a la presencia de túneles y de viaductos, notablemente bien integrados en el paisaje. Las condiciones de trazado y conservación son buenas. La relación con el paisaje es muy buena, ofreciendo numerosos puntos de espléndidas vistas donde se han acondicionado miradores.

En el tramo se sitúa el acceso a la red local de Puntallana y a algunos asentamientos menores, también da acceso a la carretera LP-4, con destino a las cumbres, El Roque de Los Muchachos, así como a numerosos senderos, caminos rurales y pistas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

Sigue la vía con características similares, a través de un ámbito donde se multiplica la presencia de asentamientos, próximos al acceso a San Andrés y Puerto Espindola, donde finaliza el tramo.

Parte del tramo soporta diversos asentamientos rurales con accesos directos desde la carretera, condición que no se considera adecuada para una vía de la red básica, también se han previsto intervenciones puntuales tendentes a mejoras del trazado y la construcción de algunos viaductos que pueden mejorar sensiblemente el recorrido. En general las actuaciones previstas son del nivel 1, de conservación, en el primer tramo del recorrido; a partir de El Roque puede precisar de actuaciones puntuales propias de los niveles 3, y 5, con ampliaciones de calzada en el paso por asentamientos o entre ellos, así como posibles variantes.

El tramo 1-2-3 no se ha modificado en relación al del documento aprobado inicialmente, dado que en él no se proponen modificaciones importantes.

Tramo 3-4. De acceso a San Andrés a Los Sauces

Se trata de un tramo con notable presencia de elementos de atracción poblacional y turística, dando acceso a San Andrés, LP-104, a Los Tilos y a numerosos senderos y caminos. También cabe destacar el viaducto sobre el Barranco del Agua en las puertas de Los Sauces. En general la intervención es de nivel 2 con la previsión de actuaciones puntuales de nivel 4 y de nuevos viaductos.

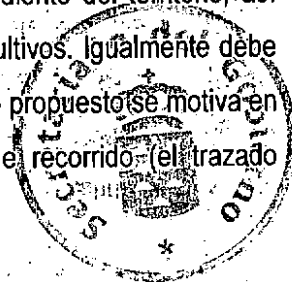
El tramo 3-4 no presenta modificaciones en relación al correspondiente al documento aprobado inicialmente, dado que en él no se proponen modificaciones importantes.

Tramo 4-5-6. Los Sauces y de Los Sauces al acceso a Punta Cumplida

Tramo caracterizado por la nueva variante de Los Sauces. La intervención es de nivel 6.

La propuesta de variante se justifica por la necesidad de desvincular las vías de la red básica de las calles estructurantes del núcleo de Los Sauces. En la actualidad la travesía de Los Sauces cumple la doble función viaria, además de otras vinculadas a su condición calle de acceso y principal. En este caso los motivos son funcionales y deben incidir en la recuperación de la actual vía como urbana.

La construcción de la variante libera un tramo importante de la actual LP-1 que pasara a tener la consideración de vía local hasta el enlace con el acceso a Puerto Espindola, a la que se integra. El trazado de la variante afronta los problemas planteados por la pendiente del territorio, así como su inserción en un ámbito con preexistencias edificatorias y de cultivos. Igualmente debe recoger la vía que enlaza con San Andrés y Puerto Espindola. El trazado propuesto se motiva en la resolución de estos requerimientos con las menores distancias del recorrido (el trazado



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



propuesto tienen una longitud inferior al recorrido actual) y en las mínimas afectaciones a edificaciones existentes y a fincas agrícolas.

Las condiciones del trazado de la variante deben excluir cualquier posibilidad de acceso directo de edificaciones, parcelas, unidades aptas para la edificación o fincas al nuevo tramo y minimizar los enlaces, reduciéndolos a aquellos que den acceso a Los Sauces, canalizando las circulaciones locales a través de las vías urbanas, existentes o nuevas.

En relación al documento de Plan Insular aprobado inicialmente, con motivo de la consulta correspondiente al Ayuntamiento de San Andrés y Los Sauces se ha introducido, en la categoría municipal, la vía Los Sauces - Adeyahamen, por constituir el acceso a Los Tilos y por tener importancia estructurante en el municipio. Las actuaciones previstas son de nivel 4, de reconstrucción sobre la vía existente, con algunos tramos de nuevo trazado, nivel 6, para garantizar la continuidad del trazado y las condiciones de circulación.

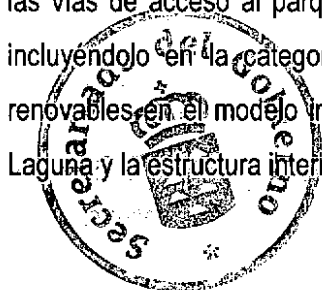
Tramo 6-7. De acceso a Punta Cumplida a Barlovento

Sigue la vía en buenas condiciones debiendo superar el Lomo Machín, hasta llegar a Barlovento. Hasta este núcleo contamos con accesos a numerosos senderos, así como el enlace con la nueva carretera a Punta Cumplida, la vía de acceso a La Laguna de Barlovento, LP-107 y la carretera de Las Mimbreras, LP-109.

Se considera muy necesaria la mejora de las intersecciones en Barlovento, así como una mejor señalización. La construcción de la variante libera un tramo de la LP-1 que pasará a tener la consideración de vía local, el trazado de la variante excluirá accesos directos y minimizará las intersecciones, al final de la variante se dará acceso a los miradores de La Tosca y de Montaña del Molino.

Las actuaciones previstas son, en general, de nivel 3, incluyendo actuaciones de niveles inferiores, a excepción del tramo de la variante de nivel 6.

El tramo 3-4 no presenta modificaciones en relación al documento aprobado inicialmente, dado que en él no se proponen modificaciones importantes. Relacionado con este tramo, y motivado por la consulta correspondiente al Ayuntamiento de Barlovento, en el periodo de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente, se ha modificado la categoría de las vías de acceso al parque eólico, a La Laguna de Barlovento y LP-107 a Las Cabezadas, incluyéndolo en la categoría de vía municipal. La importancia de las fuentes de energías renovables en el modelo insular propuesto, el valor de los sistemas insulares previstos en La Laguna y la estructura interna del municipio justifican dichas inclusiones.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

Norte

Tramo 7-8. De Barlovento a Los Llanitos Roque del Faro

A partir de la salida de Barlovento en dirección oeste, a la altura del mirador de La Tosca, la vía discurre por el Norte de la Isla, en un territorio extremadamente accidentado, escasamente poblado y a través de paisajes con visuales espléndidas.

La conservación de la carretera es buena pero el trazado no se ha modernizado. Discurre superando los sucesivos barrancos y lomos mediante largos rodeos de una calzada estrecha y de trazado sinuoso. Las condiciones topográficas y de trazado no dan cabida a miradores, incluso resulta dificultosa la parada.

La vía discurre entre espacios naturales de gran belleza y debe conservar el carácter paisajístico. Se trata de un tramo que en la actualidad se tiende a evitar y que las obras propuestas puede convertirlo en una referencia paisajística de la Isla.

El nuevo trazado opta por soluciones respetuosas con el medio ambiente y el paisaje. En muchos casos precisarán de viaductos y túneles para salvar barrancos y lomos, minimizando el movimiento de tierras y las afectaciones a la flora y fauna. Se considera imprescindible la previsión de puntos de parada y miradores, con el objeto de facilitar el disfrute del paisaje.

La actuación que se propone entre Barlovento (La Tosca) y Los Llanitos (acceso a Gallegos) es de nuevo trazado, correspondiendo al nivel 6, dado que se proponen la construcción de viaductos, con tramos de nivel 2.

Las razones expuestas justifican la propuesta de viaductos como principales intervenciones en el tramo 7-8. La aplicación de criterios de preservación ambiental y de paisaje suponen, además, una menor longitud en el recorrido, con lo que se potencia el uso de este tramo y la relación entre los municipios de Barlovento y Garafía, que siendo vecinos, las condiciones actuales de este tramo constituyen una separación física.

En relación a las actuaciones propuestas en el documento aprobado inicialmente se ha cambiado el tipo de intervención, dado que en el citado documento se proponía un nuevo trazado exceptuando algunos tramos en los que se mantenía con actuaciones de nivel 2. El cambio se justifica en función de la voluntad de mantener siempre que sea posible el canal actual, interviniendo únicamente mediante los viaductos que han de salvar los principales barrancos.

La actual carretera puede convertirse en un recorrido alternativo, se conservará como vía paisajística sin que ello suponga más modificación que las que deriven del mantenimiento.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Tramo 8-9. De Los Llanitos a Roque Faro

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Tramo que sigue con la consideración de vía de alto interés paisajístico, por lo tanto se atenderá a los mismos criterios definidos en el anterior tramo, con la integración de puntos de parada y miradores.

Las actuaciones propuestas son de reconstrucción, nivel 4, que incluye modificaciones parciales de trazado; la rectificación de curvas y la previsión de algunos viaductos pueden mejorar considerablemente la seguridad y acortar el recorrido, atendiendo también a la mejora y ensanchamiento de la sección.

Cabe señalar la necesidad de mejoras en la señalización e intersecciones, especialmente en los accesos a Gallegos y Franceses, los principales asentamientos que se localizan en esta zona.

Existe en los tramos 7-8-9 un recorrido alternativo, la LP-109 que parte de Las Mimbreras y se une a la LP-1 cerca de Roque del Faro. Se trata de una carretera de montaña de gran interés paisajístico que se incluye en la Red Intermedia y se comenta en el correspondiente apartado.

La actuación prevista en este tramo forma parte de la anterior, los criterios de intervención son los mismos pero en él las actuaciones puntuales de modificación de trazado son de menor importancia.

Próximo a este tramo, y a instancia de las consultas realizadas en el período de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente se han realizado cambios en la jerarquía de la vía de acceso Bajada de Franceses reconociendo su papel como viario local.

Tramo 9-10. De Roque del Faro a Llano Negro

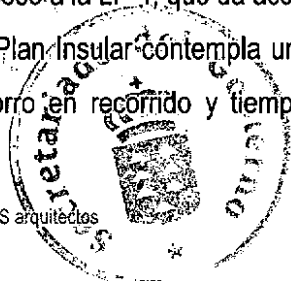
Siguiendo el recorrido Norte, este tramo presenta buenas condiciones de trazado y sección, discurre por un entorno predominantemente forestal y escasamente poblado, los principales accesos descienden hasta El Tablado y Don Pedro.

Las actuaciones previstas son de acondicionamiento, correspondiente al nivel 2.

Tramo 10-11. De Llano Negro a Las Tricias

Nos hallamos ante uno de los tramos en peores condiciones de la LP-1, con recorrido excesivamente largo y tortuoso, salvando los frecuentes barrancos que caracterizan la accidentada topografía de las cotas altas del Norte y obligan a grandes rodeos. Buena parte del recorrido del tramo discurre por cotas superiores a los 1.000 metros. En este tramo se dispone el acceso a la LP-4, que da acceso al Roque de Los Muchachos.

El Plan Insular contempla un nuevo trazado, correspondiente al nivel 6, que ha de suponer un ahorro en recorrido y tiempo, incrementando considerablemente el nivel de accesibilidad de



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ NUERO

Santo Domingo de Garafía, que es el único núcleo principal de municipio que no cuenta con acceso directo a la red básica y que se siempre se ha visto afectado por la dificultad de acceso.

La justificación del nuevo trazado se basa en los propios objetivos y principios rectores del Plan Insular, en particular en lo que se refiere a equilibrar las condiciones de acceso a los principales servicios de la Isla.

El trazado propuesto corresponde a una de las alternativas estudiadas en el Plan Territorial Especial y anteproyecto de infraestructuras viarias del corredor Noroccidental de la Isla de La Palma. Todas las alternativas estudiadas discurren por la ladera con escasa edificaciones y buscan el trazado más corto entre Llano Negro y Las Tricias. La motivación del trazado que se propone, además del ya citado de distancia, responde a la elección del modelo que cruza los barrancos mediante viaductos, frente a la alternativas de descender hasta cotas inferiores para proceder a cruzarlo con un viaducto de menor recorrido. El resultado de esta última opción es una vía con cambios de nivel y curvas cerradas, con mayores afectaciones ambientales dado que afecta a las laderas de los barrancos, a una longitud de trazado mayor y a menor comodidad para la circulación. Dado que en este Plan Insular se proponen modificaciones puntuales en vías de estas características, los motivos de elección del trazado responden a su menor longitud, a la presencia de menos cambios de cota y a una menor afectación al medio natural.

La ubicación de Santo Domingo de Garafía y los asentamientos rurales de este municipio se disponen en la posición más alejada en relación a elementos tan importantes como el puerto, el aeropuerto o el hospital insular, y hasta la actualidad, esta posición de lejanía se ve agravada por las malas condiciones de la carretera, en particular el tramo de Llano Negro a Las Tricias. Esta actuación se considera esencial para un mayor equilibrio territorial.

Atendiendo a los principios definidos por este Plan Insular, relativos a la conservación de los canales existentes, se conservará y mejorará el actual tramo de la LP-1 con actuaciones de reconstrucción, nivel 4, que pueden contemplar rectificaciones en el trazado y previsión de viaductos para superar los frecuentes barrancos, junto a mejoras generalizadas de sección y condiciones del firme. Cabe señalar la importancia paisajística de este recorrido, por lo que precisará puntos de parada y miradores, atendiendo también a su papel insular al dar acceso al Roque de Los Muchachos.

Tramo 11-12. Viaducto sobre el Barranco de Izcagua

El tramo Noroeste de la LP-1 precisa de una obra prioritaria que, por sí sola, puede mejorar la seguridad y ahorrar tiempo: el viaducto sobre el Barranco de Izcagua. El trazado bordeando el barranco, se conserva en la categoría de red local.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La actuación propuesta es una variante a la carretera actual en viaducto, corresponde al nivel 6.

El nuevo trazado se justifica por motivos técnicos y de protección ambiental, dado que una ampliación del trazado actual afectaría al barranco, pero también a las razones expuestas en el apartado anterior, relativas a la mejora de la conexión y del tiempo de recorrido desde los núcleos y asentamientos del Norte en relación al área central de la Isla y a los servicios insulares.

Oeste

Tramo 12-13. Del Barranco de Izcagua a El Time (Barranco de Las Angustias)

Tramo de ladera que discurre aproximadamente entre las cotas 700 y 600, con menores dificultades topográficas que en tramos anteriores y mejores condiciones de trazado y conservación.

Nos hallamos nuevamente en un ámbito poblado, donde núcleos y asentamientos muestran una gran dependencia de la vía, lo que supone también interferencias en la vialidad.

En general, se trata de actuaciones que pueden realizarse puntualmente. Entre las obras de acondicionamiento y mejora se incluyen la rectificación de trazado en algunos tramos y la construcción de viaductos sobre algunos de los barrancos que atraviesa.

La necesaria comunicación entre núcleos de población requiere de carriles especializados para peatones, transporte público o bicicletas, especialmente en los tramos entre los núcleos y los accesos a áreas de actividad o dotacionales existentes o previstos.

Las actuaciones que precisa corresponde en conjunto al nivel 4, de reconstrucción por tramos, con presencia de posibles viaductos y túneles, puntualmente precisa de variantes correspondientes al nivel 5.

A instancia del las consultas realizadas en el periodo de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente se han realizado cambios en el trazado de la vía que cruza el núcleo de Tijarafe, de acuerdo con las previsiones del Plan General del municipio. Las modificaciones no comportan cambios de concepto, en ambos casos se ha previsto el paso de la LP-1 parcialmente en túnel, lo que ha de permitir la transformación de la vía actual en vía municipal, de distribución al núcleo y a los asentamientos que se disponen a ambos lados de la vía.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Tramo 13-14. El Time - Argual, viaducto sobre el Barranco de Las Angustias

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Nos hallamos ante uno de los puntos de mayor singularidad de la red viaria de la Isla. El recorrido actual desciende por las Laderas de El Time. Se trata de un tramo de difícil trazado que admite escasas mejoras sin grandes impactos paisajísticos. La necesidad de un largo y sinuoso recorrido para superar una distancia relativamente corta ha contribuido a que el Barranco de Las Angustias actúe como un elemento de separación entre las áreas centrales de la Isla y el Noroeste.

El planteamiento de un viaducto en el barranco de mayor importancia de la Isla no es nuevo y en el documento de Avance se contemplaron diversas alternativas. A instancias del Gobierno Insular se opta por el trazado propuesto por el Servicio de Infraestructuras del Cabildo, atendiendo a la importancia de la obra se considera imprescindible profundizar en las alternativas existentes o proponer nuevas, evaluando la integración del viaducto en la red viaria y en el paisaje.

La construcción de un viaducto sobre el Barranco de Las Angustias debe interpretarse como una oportunidad de superar el aislamiento del Noroeste de la Isla, pero también para realizar una obra significativa acorde con la importancia del propio barranco y su relación con La Caldera de Taburiente. Ejemplos clásicos como el Golden Gate en la puerta de la bahía de San Francisco, en E.E.U.U., o recientes como el viaducto sobre el Valle del Tarn, próximo a Millau, Francia, nos muestran las posibilidades de que una obra de ingeniería, planteada como un reto para superar un problema de accesibilidad, puede convertirse, por sí mismo, en un referente mundial, sin restar protagonismo a las condiciones naturales del accidente geográfico que supera.

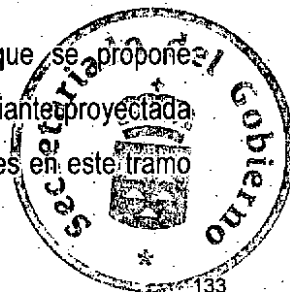
Las condiciones técnicas del futuro viaducto y la necesaria inserción en el territorio y en la red viaria precisa de una definición a nivel de proyecto, por lo cual el trazado que se indica en los planos de ordenación debe considerarse orientativo.

Las actuaciones que se proponen en este tramo son: de nivel 6, nuevo trazado.

EL trazado actual, que une los mismos puntos, se mantiene en ambas laderas del barranco hasta Puerto Tazacorte, las posibles obras de acondicionamiento y mejora no han de suponer mayores impactos en las laderas. Por dar acceso a Puerto Tazacorte y por su interés paisajístico la vía se incluye la red intermedia intermunicipal.

Tramo 14-15. De Argual a Puerto Tazacorte por Tazacorte.

El primer subtramo del recorrido discurre sobre la vía actual, para la que se propone el
intervenciones de reconstrucción, nivel 4. A partir de Tazacorte se toma la variante proyectada
que se prolonga con un nuevo trazado hasta Puerto Tazacorte. Las actuaciones en este tramo



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ BURELO

corresponden a diversos niveles: de reconstrucción (nivel 4), hasta enlazar con la variante de Tazacorte (nivel 5) enlazando ésta con un tramo de nuevo trazado (nivel 6).

La mejora de esta vía se justifica por la necesidad de mejorar tanto el acceso a Tazacorte como la relación entre el puerto y la ciudad. La circunvalación de Tazacorte evita también el paso de la vía de la red básica por el núcleo, a la vez que garantiza el acceso a diversos puntos del mismo y de su entorno.

Conexión Este-Oeste, LP-3

La LP-3 se dispone de Este a Oeste, uniendo la LP-1 y LP-2 en su tramo central. El enlace estratégico de las dos áreas más pobladas de la Isla ha constituido una constante preocupación en la eficiencia viaria de la misma, y ha contado con importantes obras de mejora y nuevos proyectos que atienden a facilitar el recorrido en tiempo y seguridad. Se trata del único tramo viario de la Isla en el que se puede justificar el desdoblamiento de calzadas, además de la ya citada conexión Santa Cruz de La Palma, puerto y aeropuerto.

Partimos de una situación en que una buena parte de la vía funciona ya con doble carril de única dirección (2+2), existiendo varias alternativas para la mejora de los tramos en que todavía no se ha producido el desdoblamiento.

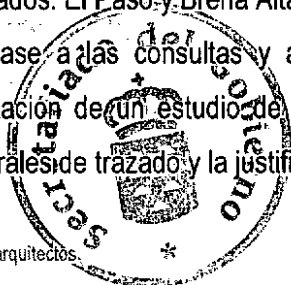
El trazado y la sección prevista para la LP-3 ha constituido uno de los elementos que ha generado mayor controversia, movilización popular y mayor número de alegaciones en el periodo de información pública.

Las alegaciones presentadas por parte de algunos colectivos y por particulares se refieren principalmente a los siguientes aspectos:

- El carácter de la vía, en particular la previsión de doble carril en ambas direcciones.
- Las afectaciones a la propiedad y a edificaciones.
- Las divergencias entre la propuesta del Plan Insular contenida en el documento aprobado inicialmente y las de los Planes Generales de los municipios de El Paso y Breña Alta.

Las consultas a los Ayuntamientos hacen referencia a las discordancias en relación a los trazados de los correspondientes Planes Generales, particularmente en los municipios afectados: El Paso y Breña Alta.

En base a las consultas y alegaciones se ha procedido a la revisión del trazado con la realización de un estudio de trazado paralelo y planteado a nivel de detalle, cuyos criterios generales de trazado y la justificación de cada tramo se adjunta a esta memoria.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



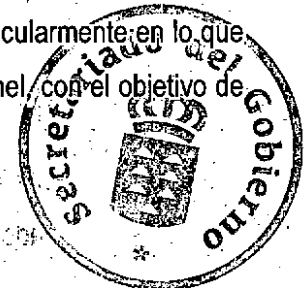
Las consideraciones generales para el nuevo trazado son las siguientes:

CONCEPCIÓN INSULAR

- Se mantiene el doble carril, condición necesaria para garantizar los objetivos del Plan Insular a medio y largo plazo, tanto los que se refieren a circulación de vehículos como al transporte de mercancías y pasajeros. La propuesta de doble carril se justifica por el la importancia de la conexión Este - Oeste, no sólo para satisfacer las necesidades actuales, sino también como previsión de futuro, como corresponde al Plan Insular y al modelo territorial que éste desarrolla.

La previsión de una vía de doble carril no significa la previsión de una autopista, ni siquiera una autovía, dado que las condiciones topográficas de La Palma hacen prácticamente inviable estas opciones. Se trata de una carretera con buenas condiciones de trazado y sección, pero que en ningún caso puede alcanzar las condiciones técnicas de las autopistas o de las autovías. La velocidad de proyecto es variable por tramos, pero en todos ellos se ha dado prioridad a la integración en el territorio, la seguridad y la comodidad, en relación a la velocidad. Las mejoras técnicas en el trazado de la vía y la previsión de tramos en túnel ha de suponer además un ahorro en combustibles.

- Se mantienen los tramos existentes (Los Llanos) o previstos (El Paso, Breña Alta), con las modificaciones de sección que garanticen el nivel de servicio.
- Se incorporan los tramos intermedios, que no están contemplados por los Planes Generales, dado que éstos plantean y resuelven los problemas de accesibilidad local, mientras que el Plan Insular debe establecer un sistema viario que garantice la futura accesibilidad a nivel insular.
- Se establecen condiciones de trazado que garanticen las mínimas afectaciones a la propiedad, en particular a las edificaciones existentes, como respuesta a un buen número de vecinos que han expresado su preocupación por este hecho.
- Se establecen criterios ambientales y de continuidad territorial para que los nuevos tramos minimicen los efectos barrera, tanto desde el punto de vista de las conexiones ambientales (previsión de pasos de fauna), como de la continuidad de los tejidos agrícolas y de las explotaciones (mantenimiento y paso de los caminos agrícolas).
- Se establecen criterios paisajísticos para el trazado de la vía, particularmente en lo que se refiere al trazado de la vía y a la previsión de los tramos en túnel, con el objetivo de que no afecten a las áreas más vulnerables.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS RÍEZ-IVERRE

Los criterios citados responden a la mayor parte de las alegaciones formuladas en el período de información pública del documento aprobado inicialmente.

En el trazado de la LP-3 se distinguen los tramos que se especifican a continuación, para cada uno de ellos se indican y justifican las modificaciones introducidas en relación al documento aprobado inicialmente:

Tramo 14-16. De Argual a Hermosilla

Discurre desde el extremo Sur del viaducto sobre el barranco de Las Angustias, enlazando con la ronda Sur de Los Llanos.

Corresponde a una vía reciente de Los Llanos en buen estado, se consideran únicamente actuaciones de nivel 1.

Tramo 16-17. De Hermosilla a El Paso

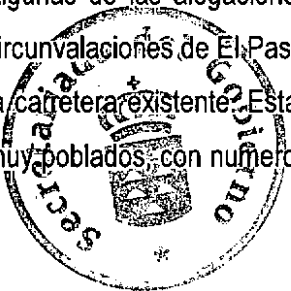
A partir del enlace con Hermosilla, se dispone un nuevo trazado que enlaza directamente las rondas de Los Llanos de Aridane y El Paso, dando continuidad al eje viario contemplado en ambos municipios y dando continuidad al trazado entre el viaducto de Las Angustias y el túnel de Cumbres.

La actuación atenderá a las necesidades de carriles especializados, especialmente para transporte público, y sin accesos directos. Corresponde a una carretera de nuevo trazado, nivel 6.

El tramo 16-17 es uno de los que resultaron más conflictivos durante la información pública del documento de aprobación inicial y su trazado se ha replanteado completamente, buscando una mayor adaptación territorial y una menor afectación a propiedades y edificaciones.

El tramo se justifica por la necesidad de unión entre las circunvalaciones de Los Llanos, existente, y El Paso, prevista por el planeamiento. Estos dos tramos se han planteado desde la óptica municipal y solucionan los problemas de paso a través de los núcleos y de acceso a diversas partes de los mismos, pero es evidente que desde una óptica insular, más cuando se han previsto obras tan importantes como el viaducto del Barranco de Las Angustias, y un nuevo túnel en la cumbre, precisan de una unión en las mejores condiciones posibles.

Algunas de las alegaciones presentadas proponían el mantenimiento de la relación entre las circunvalaciones de El Paso y Los Llanos (puntos 16 y 17) a través de Tajuya, con ampliación de la carretera existente. Esta opción no resulta viable dado que este tramo discurre por ámbitos muy poblados, con numerosos accesos a edificaciones y no se dispone de suficiente suelo para



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

garantizar las prestaciones exigibles a la LP-3. En particular, si se mantiene la opción de minimizar las afectaciones a fincas y edificaciones.

Tramo 17-32. De El Paso al acceso a El Pilar

Corresponde al trazado de la variante de El Paso. Se mantiene el trazado del Plan General con las variaciones en la sección para adaptarla al doble carril. Las condiciones topográficas permiten el buen trazado de la vía que ha de mantenerse sin accesos directos. A partir de esta vía se deben ordenar los accesos a los núcleos y a las futuras áreas de actividad.

La previsión de la vía se justifica por la necesidad de separar la circulación de paso, que actualmente discurre a través de la población, de la circulación interna. Este tramo está previsto en el Plan General de El Paso y su trazado supone un ligero ajuste en relación al contenido en el Plan. La condición de variante de este tramo ha de permitir la reconversión de la actual travesía en una calle urbana, asumiendo su papel de calle estructurante de la población y con la posibilidad de reconvertir su sección en la de una vía urbana, más adecuada a las actividades que en ella se han desarrollado y a los numerosos cruces y accesos. El Plan Insular ha previsto una importante área de actividad económica y equipamientos insulares entre el actual núcleo y la nueva vía. Ambas actuaciones son importantes para las mejoras urbanas de El Paso y han de permitir la reestructuración interna de la villa.

En este caso, se propone una actuación de nivel 6 según los criterios expuestos a nivel general para las nuevas vías. El doble carril debe atender a las necesidades derivadas del transporte y especialmente del transporte público de pasajeros, dado que discurre por áreas con abundante población dispersa.

Tramo 32-31-30. Del acceso a El Pilar al acceso Oeste del túnel de La Cumbre

En este tramo, entre el acceso oeste al túnel de La Cumbre y el acceso a El Pilar, se accede al Centro de Información del Parque Nacional por la LP-302. En todo el tramo se proponen actuaciones de reconstrucción, nivel 4, que ha de suponer modificación parcial del trazado, atendiendo especialmente a las intersecciones, que precisarán de reservas de suelo que permita atender a sus requerimientos funcionales.

El tramo no ha sufrido modificaciones en relación al documento aprobado inicialmente.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AUCIDENTAL



Tramo 30-29. Túnel de La Cumbre

CONCEPCIÓN INÉS SÁENZ-RIVEROL

Comprende el túnel actual y el nuevo en dirección: Santa Cruz de La Palma - Los Llanos de Aridane. El tipo de intervención será de nivel 6 para el nuevo túnel. El existente está en buenas condiciones, en él se consideran actuaciones de nivel 1, de conservación.

El tramo no ha sufrido modificaciones en relación al documento aprobado inicialmente.

Tramo 25-26. De La Grama a Buena Vista

Afectado por la construcción del túnel que prolonga la variante de Santa Cruz de La Palma, con predominio de actuación de nivel 6.

Tramo 29-28-27-26. Desde el acceso Este del túnel de La Cumbre a Buena Vista

Este tramo tiene dos partes diferenciadas:

Entre los nudos 29 y 28 se conserva el corredor actual con la previsión de actuaciones de reconstrucción, nivel 4.

Entre los nudos 28 y 27 se proponen actuaciones de nivel 6, nuevo trazado. Dicho tramo no está previsto en el planeamiento municipal, pero se considera esencial en el planeamiento insular. Su previsión se justifica por ser el tramo que garantiza el acceso Este a los túneles de La Cumbre, y supone una importante mejora en relación a los actuales accesos. La concreción del trazado se justifica por la necesidad de establecer un desarrollo suficiente para que permita salvar la pendiente y la previsión de una buena parte del recorrido en túnel evita los graves problemas derivados de las afectaciones a edificaciones y permite conservar la estructura de caminos y usos existentes.

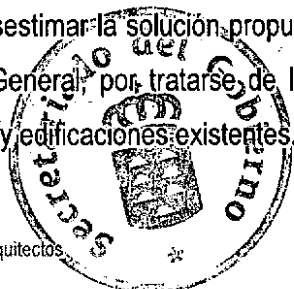
Este tramo da acceso al Hospital Insular (nudo 27).

La complejidad del sistema urbano y de asentamientos en este tramo exige reservas de suelo que permitan los ajustes necesarios en el trazado y reservas suficientemente amplias en las intersecciones entre esta vía y otras locales, particularmente en el acceso al hospital insular.

Tramo 26-25. De Hospital Insular a El Drago.

Este tramo mantiene el actual canal de circulación y es coincidente con la propuesta en el Plan General de Breña Alta.

Se ha modificado en relación a la propuesta del documento aprobado inicialmente, en el sentido de desestimar la solución propuesta y ajustarse a los criterios que ya se han desarrollado en el Plan General, por tratarse de la solución que produce menores afecciones a las numerosas fincas y edificaciones existentes.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ BUEROL
Suroeste LP-2

Tramo 17-18 El Paso a Tajuya

Corresponde al actual trazado desde El Paso a Tajuya. El nuevo tramo de la LP-3 previsto entre El Paso y Los Llanos ha de suponer una disminución de la presión de circulación que actualmente tiene esta vía. Este recorrido da acceso a asentamientos y población dispersa. Las actuaciones propuestas son de reconstrucción de tramos, nivel 4, y las variantes, en especial la de Tajuya, con nivel 5.

El tramo no ha sufrido variaciones en relación a la propuesta contenida en el documento aprobado inicialmente.

Tramo 18-19-20. De Tajuya a Los Canarios, Fuencaliénte

El tramo discurre por la ladera entre las cotas 650 y 750 aproximadamente. Se trata de un tramo de gran interés paisajístico y con escasas intersecciones o asentamientos hasta las proximidades de Los Canarios.

Se propone conservar la carretera con modificaciones puntuales que afectan especialmente al trazado, amplitud y disposición de puntos de parada y miradores.

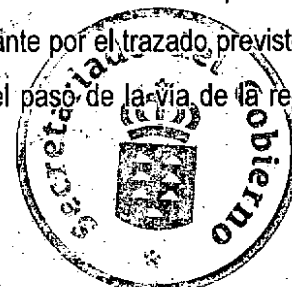
Como puntos singulares en el recorrido podemos destacar la intersección con el acceso a la planta de Mendo (a reutilizar como instalación vinculada a estudio y conservación de la naturaleza y como punto de atracción turística) y la Ermita de Santa Cecilia, muy próximos entre sí, que pueden convertirse en un punto singular de este tramo.

Para las actuaciones distinguimos tres tramos: el primero, hasta Jedey, precisará de modificaciones de nivel 4, a partir de este punto las actuaciones propuestas corresponden a nivel 3, de ampliación e incorporación de carriles especializados, hasta la variante de Los Canarios de nivel 6.

Sur-Sureste. LP-2

Variante de Los Canarios

La variante de Los Canarios toma el trazado previsto por el planeamiento en tramitación, atendiendo a la consulta del Ayuntamiento de Fuencaliénte, en el período de información pública del documento aprobado inicialmente, se sustituye el símbolo de variante por el trazado previsto en el Plan General, que supone la previsión de un túnel que evita el paso de la vía de la red



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



básica por el centro de la población, liberando el trazado actual que pasará a tener la consideración de vía urbana.

Tramo 20-21. De Los Canarios a Tigalate

El tramo se inicia en Los Canarios, en la intersección con la variante de esta población, a partir de este punto la carretera discurre por la ladera Este.

El tramo forma parte de un proyecto de adecuación recientemente aprobado. Las actuaciones previstas corresponden principalmente a ampliaciones de calzada con rectificaciones e incorporación de carriles especializados, en conjunto corresponde al nivel 3 que se complementará con variantes locales de nivel 5.

Tramo 21-22. De Tigalate a San Simón

El proyecto de acondicionamiento y mejora de las comunicaciones entre el centro-Este de la Isla y Fuencaliente, contempla mejoras en la LP-2 (antes LP-132) para adecuarla al cambio de categoría. La vía discurre a media ladera dando soporte a numerosos asentamientos urbanos y rurales, condición que dificulta las modificaciones de trazado dada la proximidad de las edificaciones a la vía, obligando a la previsión de variantes locales y el acondicionamiento de las travesías.

La actuación de corresponde a nivel 4, con las variantes locales de nivel 5.

Este. LP-2

Tramo 22-24. De San Simón a acceso a Los Cancajos por la LP-2

En las proximidades al aeropuerto la vía se desdobra en LP-2 y LP-5 de acceso al Aeropuerto, garantizando el doble acceso al mismo a través de vías de la red básica.

La LP-2 discurre a través de asentamientos y núcleos urbanos. La intensidad de edificación concentrada y dispersa dificulta la previsión de variantes, problemática que afecta a su aptitud para adaptarse a las exigencias de las vías de la red básica.

Se considera que este tramo debe mejorar las condiciones de trazado e incrementar la capacidad de tránsito, incluso en el caso de que no pueda mantener la categoría actual. Dadas las condiciones de poblamiento precisa de la previsión de carriles especializados en transporte público. Las actuaciones propuestas son de reconstrucción, nivel 4, con previsión de variantes

locales de nivel 5



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Tramo 22-23-24 De San Simón al acceso a Los Cancajos por LP-5

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El nuevo trazado se dispone con la finalidad de garantizar el doble acceso al aeropuerto y liberar el tránsito a través del mismo. La construcción de este tramo, significa la especialización aeroportuaria de la actual vía de acceso, así como la definición de un ámbito claramente diferenciado, del cual se quieren excluir usos no directamente vinculados a los servicios del aeropuerto. La actuación es de nuevo trazado, nivel 6, con 2 carriles por dirección y bandas laterales, hasta el punto 23, donde enlaza con la vía actual que precisará de obras de ampliación de calzada, nivel 3, manteniendo la sección antes citada, y garantizando la conexión directa entre puerto y aeropuerto con carriles especializados para el transporte público.

El nuevo trazado se justifica por la necesidad de mejorar los accesos al aeropuerto y a las nuevas áreas estratégicas previstas por el Plan Insular para el servicio del mismo. El Plan Insular garantiza a través de esta vía el acceso a las áreas especializadas y al resto de la Isla sin interferir con las vías de acceso del sistema de transporte aéreo. Esta actuación se considera esencial para garantizar la función estratégica territorial del ámbito aeroportuario y su entorno.

Tramo 24-1

Tramo que cierra el anillo, dando acceso al puerto de Santa Cruz de La Palma, a la capital y a la variante recientemente construida, por tramos existentes que solo precisarán de intervenciones de nivel 2.

La actual Avenida Marítima precisará de obras de reconstrucción como vía urbana vinculada a la actuación del frente marítimo de Santa Cruz de La Palma, atendiendo también a la importancia de dicha vía en la ordenación de los accesos a diversos elementos de equipamiento y de servicios a nivel insular y, particularmente, al centro histórico de la ciudad.

Tramo 25-1. La Grama - La Miranda

Este tramo completa la variante de la capital mediante la prolongación del actual túnel. La obra liberará los pasos a través de las rutas entre puerto y aeropuerto, facilitando la conexión entre Este y Oeste.

Incluye el túnel actual, ya citado, y otro de nuevo trazado, que supone una actuación de nivel 6.

La construcción del tramo final de la variante se justifica por la necesidad de mejorar tanto el acceso a la capital y al puerto como el paso hacia el norte de la Isla. La circunvalación de Santa Cruz evita el paso de la vía de la red básica por el núcleo, permitiendo la reconstrucción del frente marítimo de Santa Cruz de La Palma y la mejora de las relaciones entre el puerto y la



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



ciudad, a la vez que facilita el acceso a diversos puntos del mismo y de su entorno y el paso a través de Santa Cruz de La Palma.

6.2.3.8.1 Intervenciones en la Red Intermedia, Red Supramunicipal

Tramo de cumbre de la LP-3 y LP-301

La construcción del nuevo trazado de la LP-3 no debe suponer el abandono del tramo y túnel sustituido. Se propone su conservación y acondicionamiento de la vía, incluyéndola en la red intermedia intermunicipal y asignándole una nueva función como recorrido paisajístico alternativo. Se han previsto actuaciones de nivel 2.

Se considera que este tramo forma parte de un circuito de interés paisajístico, completado por la actual carretera LP-301, que discurre por Los Llanos del Jable, El Pilar (acceso al Refugio y a la red de senderos en un punto central), descendiendo hasta el núcleo de San Isidro, en Breña Alta.

LP-4. Acceso al Roque de Los Muchachos

La necesaria accesibilidad del Observatorio Astrofísico nos ha legado la oportunidad de disponer de un acceso a la cumbre de La Caldera de Taburiente. El valor actual de esta vía sobrepasa el objetivo de accesibilidad por la que fue construida y representa un atractivo singular de la Isla.

La mejora de la carretera debe partir de criterios paisajísticos, atendiendo a la singularidad de los ámbitos territoriales por los que discurre, compatibilizando el valor del acceso a la cumbre con los paisajes y espacios que atraviesa. La disposición de áreas de parada y miradores es un complemento necesario para permitir un mejor aprovechamiento del recorrido. Las obras de acondicionamiento deben atender también a la seguridad de la vía durante todo el año.

Las mejoras que se proponen en el recorrido de la LP-4 corresponden a actuaciones de nivel 4.

LP-109. Las Mimbreras- Roque Faro

A partir de Barlovento contamos con un recorrido alternativo a la LP-1 de gran valor paisajístico, focalizado por el acceso a La Laguna; parque recreativo, área de equipamientos y punto de partida de numerosos senderos, con recorridos alternativos de regreso a Barlovento. El acceso a La Laguna se considera en buen estado, las posibles obras de acondicionamiento serán puntuales.

Se proponen mejoras en la carretera de Las Mimbreras LP-109 sin perder su actual condición de carretera de montaña. El acondicionamiento de la vía debe atender a mejoras en la calzada, para que permita con mayor comodidad el cruce de dos vehículos, y en los túneles, así como la

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ-BIVEROL

previsión de puntos de parada y miradores, para reforzar las condiciones de vía paisajística, alternativa o complementaria a la LP-1, desde Barlovento hasta las proximidades de Roque Faro. Las actuaciones de acondicionamiento que se proponen en la carretera de Las Mimbreras corresponden al nivel 2 que contemplan mejoras de la vía sin que ello signifique un cambio en la imagen de la misma.

Tramo 6-7. LP-112 y LP-114. Llano Negro – Santo Domingo – Las Tricias

Se trata de un recorrido que parte de la LP-1, en Llano Negro, descendiendo hasta Santo Domingo de Garafia (LP-112); a partir del principal asentamiento del municipio, el recorrido (LP-114) sigue paralelo a la costa, ascendiendo de nuevo hasta Las Tricias, donde enlaza con la LP-1.

Este recorrido constituye una alternativa a la LP-1 en el tramo Llano Negro - Las Tricias, a través de un tramo considerablemente más largo con elevado valor paisajístico.

La carretera LP-112 constituye el acceso más corto a Santo Domingo de Garafia a partir de la red insular. Pese al considerable desnivel que debe salvar, se trata de una vía en buenas condiciones, y de un gran interés paisajístico. Se consideran intervenciones puntuales de nivel 2.

La carretera LP-114 constituye el principal acceso a la costa de Garafia, así como a su núcleo principal. La mejora del trazado y condiciones de circulación de esta vía se justifican desde la accesibilidad a Santo Domingo de Garafia, así como por el recorrido paisajístico que se establece en combinación con la LP-112. El tipo de actuación propuesta es de nivel 2.

A instancia de las consultas realizadas en el periodo de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente se han realizado cambios en la jerarquía de la vía, reconociendo el valor como viario intermunicipal de la misma.

Cercano a este tramo, y solicitado en el periodo de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente se ha modificado la jerarquía del tramo de vía Salvatierra-El Palmar de acceso a la costa próxima al norte del núcleo de Santo Domingo, reconociendo su papel como viario local.

Tramo Briesta-Garome

Motivado por la consulta correspondiente al Ayuntamiento de Garafia, en el periodo de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente, se ha modificado la categoría de la vía de conexión entre la LP-1 al sur de Puntagorda y la LP-4 próxima a la intersección con la LP-1, tramo Briesta Garome, reconociendo su papel como viario intermunicipal.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Próximo a este tramo, y a instancia de las consultas realizadas en el periodo de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente se han realizado cambios en la jerarquía del tramo de vía Hoya Grande-La Mata de conexión entre la LP-4 y la LP-1, reconociendo su papel como viario local.

Costa Suroeste Tazacorte - Puerto Naos - Los Canarios

Supone una vía costera de acceso a áreas de interés económico y turístico. Se compone de diversos tramos que precisan de actuaciones distintas:

Tramo de enlace LP-2132 a LP-213

Se propone una nueva vía de enlace para mejorar la conexión Tazacorte-Puerto Naos.

La actuación propuesta corresponde al nivel 6.

El enlace entre las vías LP-2131 y LP-213 facilitando un mejor acceso a Puerto Naos se motiva en base a deficiencias existentes en dicha conexión y a la existencia de previsiones por parte de el Plan General del municipio.

La mejora de esta vía se justifica por la necesidad de mejorar los accesos a Puerto Naos, como principal centro turístico del Oeste. El trazado completa el recorrido por la costa, enlazando las dos vías existentes (LP-2131 y LP-213), siendo un tramo importante para la continuidad de la vía de costa entre Tazacorte y Fuencaliente.

Tramo LP- 213 Puerto Naos - El Remo

Tramo que discurre entre plataneras, actuando como acceso y servicio a estas áreas agrícolas. La propuesta de continuidad para esta vía precisará de un cambio en las condiciones de la misma.

Las actuaciones propuestas corresponden al nivel 3, mejora con ampliación de calzada.

Las actuaciones propuestas en este tramo se justifican por la necesidad de continuidad del recorrido costero. La propuesta de actuación no ha sufrido modificaciones en relación al documento aprobado inicialmente.

Tramo LP-213 El Remo - La Zamora

La construcción del enlace entre El Remo y La Zamora responde a una antigua aspiración de dar una alternativa costera a la LP-2 en su tramo Sureste. Se trata de una vía de difícil trazado, tanto por las condiciones geomorfológicas como por el hecho de pasar a través de un Espacio Natural Protegido, por ello se deben extremar precauciones en lo que atañe a las condiciones de

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



seguridad, a fin de descartar posibles riesgos, y en la integración territorial, a fin de minimizar el impacto y garantizar la máxima integración en el paisaje.

La actuación corresponde al nivel 6, tramo de nuevo trazado.

La propuesta de un túnel entre El Remo y La Zamora es una antigua aspiración de la Isla, imprescindible para dar continuidad al recorrido costero en el Oeste de la Isla, continuidad que justifica su previsión por el Plan Insular y que resulta más necesaria por las instalaciones turísticas existentes en la costa de Fuencaliente, cuya accesibilidad actual no resulta suficientemente buena, quedando en una posición de aislamiento en relación a muchos de los principales atractivos turísticos de la Isla.

A las razones de oportunidad debemos añadir otras de seguridad, los accesos puntuales a través de la LP-209 (de La Zamora a Los Canarios) cuya única alternativa actual es a través del largo recorrido por la costa sur de Fuencaliente, puede generar problemas de seguridad y dificultades insalvables de evacuación en caso de accidente o desastre natural. Las situaciones vividas en el último año son una prueba de esta necesidad.

Desde el punto de vista ambiental el túnel es la solución que ha de generar menos problemas a los espacios naturales que atraviesa, estos problemas se concentran en su boca Norte, cuya posición y condiciones debe garantizar la preservación del hábitat del saltamontes áptero *Acrostira euphorbiae* en El Remo.

Tramo LP-209 La Zamora - Los Canarios

Discurre por una vía existente, que debe superar un fuerte desnivel. Las condiciones de trazado y sección son buenas en la mayor parte de su recorrido, sin embargo, discurre por áreas muy pobladas, con abundantes accesos directos a la vía que precisarán de nuevas variantes en su paso por Las Indias y Los Canarios. En general la actuación es de nivel 3, a excepción de la variante de nivel 5.

Tramo LP-217. Acceso al Complejo Ambiental

Se propone la mejora de la vía de acceso al Complejo Ambiental, adecuando en trazado y la sección al uso intensivo previsto.

La actuación propuesta corresponde al nivel 3.

Tramo Miraflores-Velhoco LP-101



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

En relación al documento de Plan Insular aprobado inicialmente, con motivo de la consulta correspondiente al Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma se ha modificado el trazado de la vía LP-101 en el tramo Miraflores- Velhoco. Se incorporan las modificaciones previstas en el Planeamiento General que prevén la corrección del trazado en su tramo sur (Velhoco) y su paso en túnel bajo el Santuario de Las Nieves. Las actuaciones previstas son de nivel 4, de reconstrucción sobre la vía existente, con algunos tramos de nuevo trazado, nivel 6, para garantizar la continuidad del trazado y las condiciones de circulación.

Variante al núcleo de San Pedro.

La variante de San Pedro toma el trazado previsto por el planeamiento en tramitación. Atendiendo a la consulta del Ayuntamiento de Breña Alta, en el período de información pública del documento aprobado inicialmente, se incluye la variante prevista en el Plan General, que supone la previsión de un túnel que evita el paso de la vía de la red básica por el centro de la población, liberando el trazado actual que pasará a tener la consideración de vía municipal.

Tramo 32-14. El Pilar -Argual

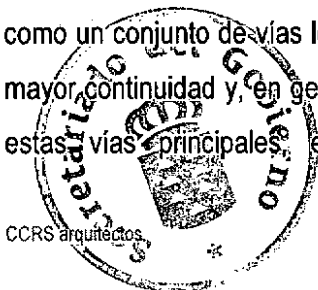
En relación al documento de Plan Insular aprobado inicialmente, con motivo de la consulta correspondiente a los Ayuntamientos, se ha modificado el carácter de la vía El Pilar-Argual, reconociendo el carácter intermunicipal de la misma. La previsión de los tramos de LP-3, tramos 14-16-17-32 garantizan el carácter intermedio de la vía posibilitando la transformación y mejora en su papel de distribución intermunicipal.

Sistemas en Malla. Redes Este y Oeste

Red Este

En este caso se incluye un conjunto de vías, de distinta jerarquía, que articulan los asentamientos en torno a la capital, comprende las vías que atraviesan los municipios de Santa Cruz de La Palma, Breña Baja, Breña Alta y parte de Villa de Mazo. El sistema viario de este conjunto de municipios soporta el mayor tránsito de la isla, con accesos a la capital, el Puerto y el Aeropuerto. Las características de dispersión de la población en este ámbito suponen la intensificación de los desplazamientos diarios.

Este sistema incluye vías de categoría insular, ya tratadas en el correspondiente apartado, así como un conjunto de vías locales. Entre ellas, las que discurren paralelas al mar presentan una mayor continuidad y, en general, están clasificadas en categorías superiores. Los enlaces entre estas vías principales, en dirección perpendicular al mar, se disponen sin mayores



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

continuidades/ en general dan soporte a asentamientos, corresponden a trazados con pendientes muy pronunciadas y tienen un carácter local, sin embargo son imprescindibles para la ordenación del sistema en malla, con el objetivo de diversificar los tránsitos y facilitar las relaciones territoriales en este ámbito.

La ordenación de la Red Este precisará de la redacción de un Plan Territorial Parcial (previsto por el Plan Insular donde la ordenación viaria se acompaña de otros objetivos) donde se establezca la jerarquía interna y las actuaciones específicas para la obtención de la máxima fluidez.

En el sistema Este, atendiendo a la consulta del Ayuntamiento de Mazo se modifica la jerarquía de algunas de las vías de conexión entre la LP-206 y LP-2 en el tramo San José-Tigalate reconociendo su carácter municipal dentro de la estructura Insular. Igualmente se reconoce el carácter municipal de la vía de conexión entre la LP-1 y el frente marítimo de Santa Cruz a lo largo del Barranco de Las Nieves.

Red Oeste

El nuevo trazado de las carreteras LP-1, LP-2 y LP-3 ha de suponer una redistribución importante en el funcionamiento de la Red Oeste. Dichos trazados desplazan el tránsito a través de los núcleos de El Paso y Llanos de Aridane, actuando como ejes de distribución, a los propios núcleos y al territorio circundante.

Como en el caso del la Red Este, la orografía del territorio propicia la disposición de las vías paralelas al mar y dificulta el trazado de las vías perpendiculares, o que unen las primeras a diferentes cotas.

En este caso, el sistema viario, además de servir a la población y a las actividades que se disponen en el territorio, da acceso al núcleo y Puerto de Tzacorte y a los enclaves turísticos costeros.

Como en el caso anterior, la ordenación de este sistema viario, precisa de la redacción del Plan Territorial Parcial (previsto por el Plan Insular donde la ordenación viaria se acompaña de otros objetivos) que garantice la máxima flexibilidad y permeabilidad en el sistema, incorporando, con la jerarquía que les corresponda, vías o caminos locales, a fin de enriquecer la red.

Las previsiones del Plan Insular plantean en este ámbito la construcción de un tramo viario nuevo de conexión entre la LP-2 y la costa. Se incorpora el trazado previsto por el planeamiento en tramitación con el objetivo de estructurar la conexión de la Red Básica con la costa Oeste de la Isla. Asimismo en relación al del documento aprobado inicialmente, se procede a ajustar la



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



jerarquía de la vía entre Las Martelas-El Pampillo atendiendo a la consulta del Ayuntamiento de
Los Llanos de Aridane.

Transporte Público en las Redes Este y Oeste.

En los dos casos nos hallamos en las mayores concentraciones de población de la Isla, con un elevado grado de dispersión.

Si bien el Plan Insular establece medidas encaminadas a frenar la tendencia a la dispersión de la población y a la ocupación del territorio mediante asentamientos de baja densidad, también considera la existente y ello supone la consideración de la población y actividades dispersas en el territorio y la necesidad de su ordenación.

La dotación de transporte público adquiere aquí una importancia distinta, en relación al conjunto de la Isla, dado que debe garantizar el acceso a las ciudades desde los pequeños asentamientos urbanos y rurales, muy dispersos.

La disposición y nivel de servicio del transporte público debe ser suficientemente eficiente como para que pueda plantearse como alternativa al transporte privado. La red de transporte, a fin de establecer los medios capaces de garantizar los tiempos de desplazamiento y las frecuencias, deberá contar con carriles especializados, y dotación de aparcamientos en las áreas de parada o intercambiadores locales, así como diversificar el sistema de transporte a fin de evitar que las guaguas realicen largos recorridos por caminos secundarios. También se deberá considerar la utilización de otros tipos de vehículo de transporte público alternativos; pequeñas guaguas, taxis colectivos, a fin de complementar la red principal de guaguas, y aumentar el alcance de los servicios.

6.2.3.8.2 Redes locales

LP-104, Acceso a San Andrés y Puerto Espíndola. San Andrés y Sauces

Recorrido que parte de la LP-1, junto al asentamiento de Bermúdez, dando acceso a la parte costera del municipio de San Andrés y Sauces. En este caso, además de la relación con el área agrícola de platanera, se trata de la vía que da acceso al núcleo de San Andrés y a Puerto Espíndola, para ascender hasta Los Sauces, donde enlaza con la LP-1.

Las condiciones de mejora de trazado y sección se consideran prioritarias, dado que es el único acceso a núcleos urbanos y a Puerto Espíndola. El trazado debe facilitar la circulación de vehículos pesados, en relación con las áreas agrícolas y con el Puerto.

Se proponen actuaciones de acondicionamiento correspondientes al nivel 2.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Acceso a La Fajana, Barlovento

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Parte de La LP-1 (punto 6), para descender hasta Punta Talavera y, siguiendo la costa, hasta el faro de Punta Cumplida, para continuar hasta La Fajana y las áreas recreativas de Las Piscinas de La Fajana. La mejora de las instalaciones turísticas y recreativas de La Fajana, quedará vinculada a la doble vía de acceso. Se consideran necesarias actuaciones en el trazado y en la sección, sin que ello suponga cambio de categoría de vía. En ambos recorridos debe atenderse al tratamiento paisajístico, a través de la adecuación de la vía al paisaje y con la previsión de puntos de parada o miradores.

En conjunto la actuación precisa de modificaciones parciales de trazado, se considera una actuación de reconstrucción, nivel 4.

Acceso a LP-102 a través del núcleo de Puntallana

Se plantea en este ámbito el desvío hacia el sur de la conexión entre La LP-102 actual y la Red básica en base a la previsión del planeamiento vigente de extensión del núcleo.

Otras modificaciones

También se modifica, fruto de las peticiones recibidas por el Ayuntamiento de El Paso, el reconocimiento del viario de acceso a Llano del Jablé desde Moraditas como pista forestal.

Adicionalmente, en relación al documento de Plan Insular de aprobación inicial y con motivo de la consultas recibidas, se han incorporado modificaciones en la red local reconociendo mayormente cambios de jerarquía según el carácter de las mismas. Éstas se relacionan en los apartados anteriores descritas según criterios de proximidad a los tramos definidos.

6.2.4 Transporte

6.2.4.1 Transporte de pasajeros

En el marco de los objetivos de sostenibilidad, ahorro y autoabastecimiento energético, la potenciación del transporte público figura como uno de los objetivos prioritarios, que puede suponer una reorientación de las costumbres y que precisará de la colaboración de las Administraciones, de los habitantes y los visitantes, con el fin de potenciar el transporte público como la mejor manera de recorrer la Isla.

La distribución poco homogénea de la población en la Isla, y la dispersión residencial obligará a dimensionar diversos sistemas de transporte, en función de los niveles de servicio. Asimismo, la coherencia de la propuesta precisará de un dimensionado de las redes en función del servicio



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PRESENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 23/01/2011 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

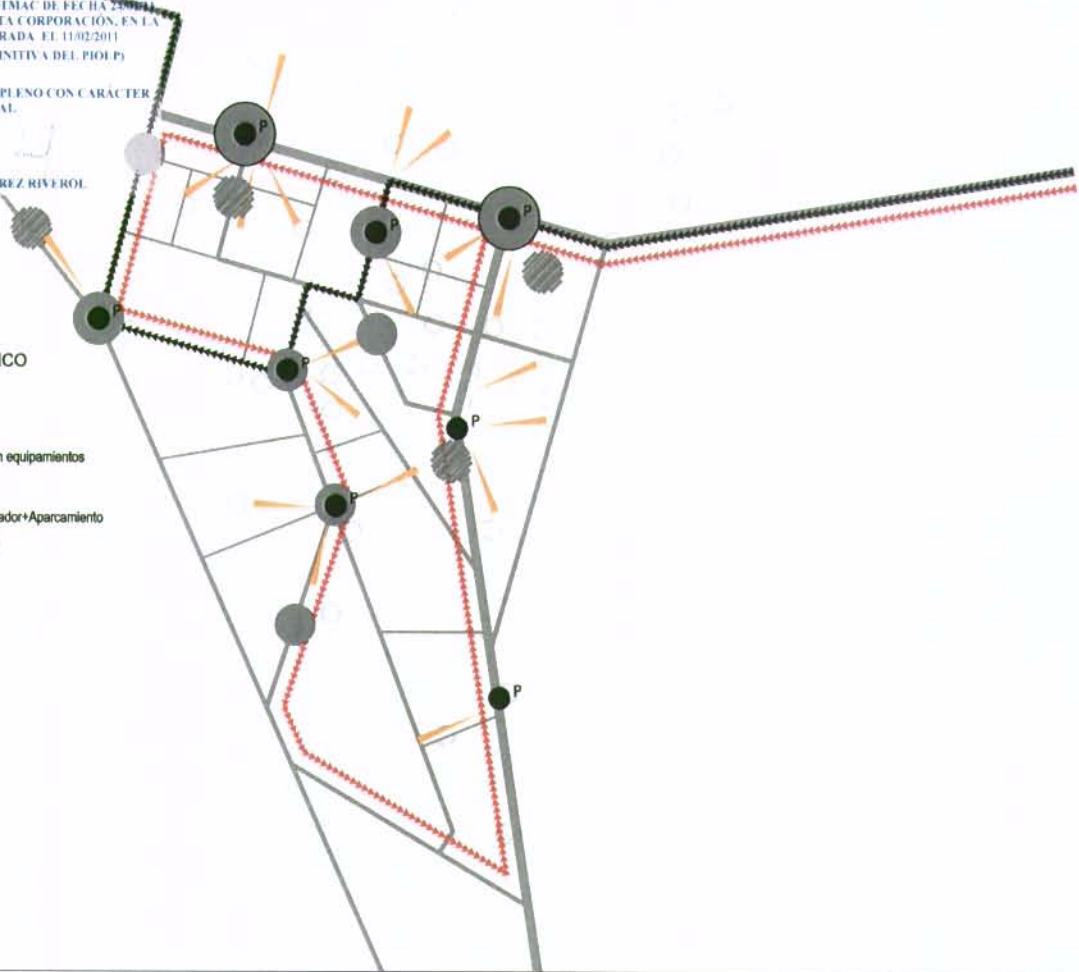
LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL.



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

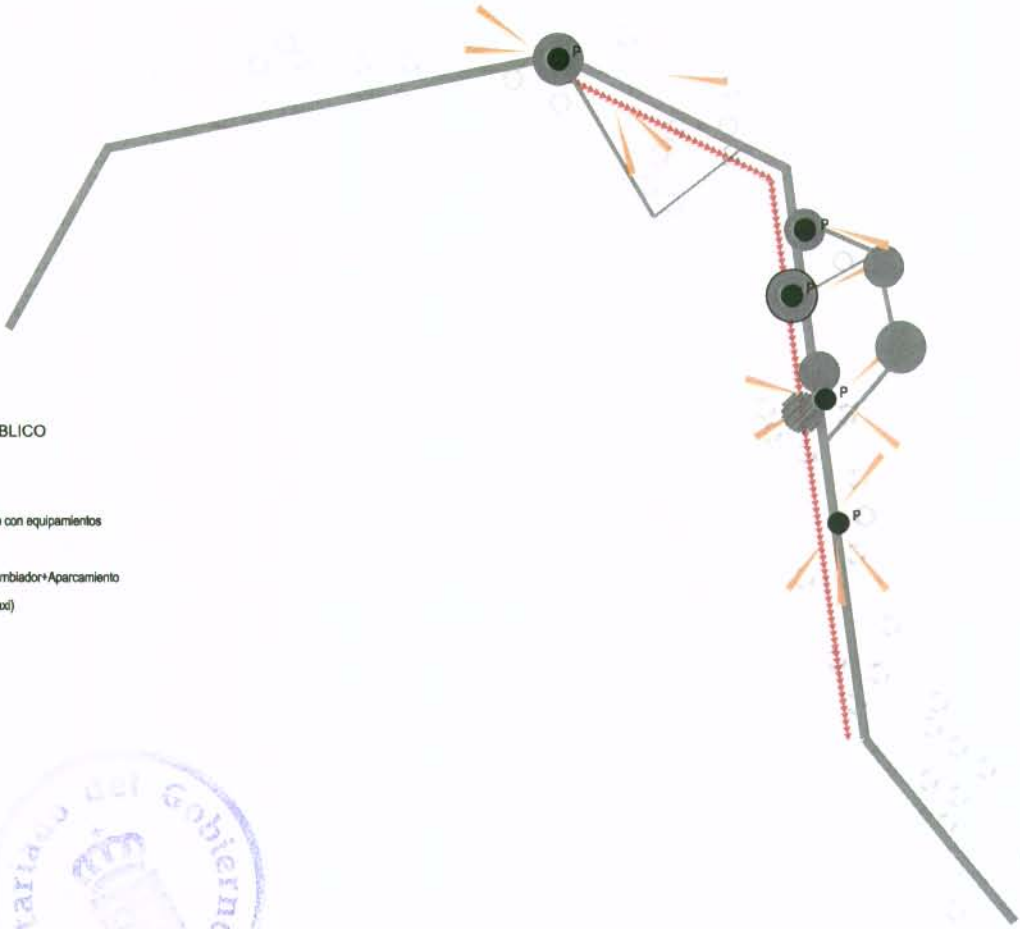
ESQUEMA TRANSPORTE PÚBLICO EN SISTEMAS DE MALLA

- Red de carreteras
- Asentamiento/Asentamiento con equipamientos
- Área especializada
- Parada de guaguas+Intercambiador+Aparcamiento
- Transporte local (minibús, taxi)
- Línea de Guagua (A)
- Línea de Guagua (B)



ESQUEMA TRANSPORTE PÚBLICO EN SISTEMAS LINEALES

- Red de carreteras
- Asentamiento/Asentamiento con equipamientos
- Área especializada
- Parada de guaguas+Intercambiador+Aparcamiento
- Transporte local (minibús, taxi)
- Línea de Guagua



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

que deben prestar a la población, por encima de los posibles análisis de rentabilidad económica en la explotación de las líneas.

Tomamos como punto de partida el sistema actual de guaguas, que dan servicio a las principales poblaciones, centrando su recorrido, prioritariamente, en las vías de la red principal. Los Planos de Información, I.3.04 y I.3.05 de Transporte insular, nos indican las líneas de guaguas existentes y las intensidades de uso. De ellos deducimos el uso más intenso en las áreas de mayor población y escaso en el Norte y en las áreas menos pobladas. Nos apoyamos en las líneas actuales para proponer un sistema de mayor diversificación a través de la definición de los siguientes elementos:

Intercambiadores Modales. Son los puntos que garantizan el intercambio entre el medio de transporte de acceso a la Isla (marítimo o aéreo) y el sistema de transporte insular. Actualmente existe un Intercambiador modal en el Aeropuerto y se prevé uno nuevo en el Puerto de Santa Cruz de La Palma. A partir de estos puntos el usuario debe tener una idea clara del sistema de funcionamiento del transporte público, así como las posibilidades que éste ofrece de llegar a cualquier punto de la Isla.

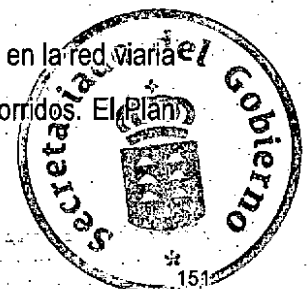
Intercambiadores Insulares. Son los principales puntos de referencia de la red insular en relación a las redes de sistema funcional y locales. Existen intercambiadores insulares en Los Llanos de Aridane y Fuencaliente y se prevén dos más en el Hospital Insular y en el municipio de Garafía. La dispersión residencial obliga a la existencia de otros medios que aproximen a los usuarios desde la vivienda a los intercambiadores insulares; éstos pueden ser vehículo privado, bicicleta, vehículos colectivos o guaguas locales, servicio de taxi especializado, etc.

Paradas de guagua. Han de garantizar la funcionalidad en el conjunto de redes. Las paradas de guagua no se indican en el Plano P.4.01 de Sistema Aeroportuario, Portuario y de Transporte, ya que requieren la máxima adaptabilidad a la red.

Análisis técnicos recientes coinciden en la necesidad de potenciar y mejorar el transporte público de la Isla. La presente formulación debe entenderse como una aproximación a posibles medidas para alcanzar este objetivo concordante con otros contemplados en este Plan, tales como la sostenibilidad, el ahorro energético, la preservación del medio y la limitación de la red de carreteras, entre otros.

6.2.4.2 Transporte de mercancías

Podemos considerar que la incidencia del transporte y distribución de mercancías en la red viaria es elevada y que su eficiencia puede mejorar en lo que se refiere a viajes y recorridos. El Plan



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Insular presenta una serie de propuestas en la red viaria y la reserva de suelo para su especialización en actividades económicas que se pueden considerar directamente encaminadas a facilitar los transportes de mercancías. Son los siguientes:

- Los centros de actividad económica, en las áreas específicamente señaladas por el Plan Insular donde se concentran actividades productivas, de almacenaje y comerciales. El Plan Insular ha previsto áreas de concentración de servicios almacenes e industrias agrícolas y agropecuarias en las áreas de actividad agroindustriales y agroganaderas. La concentración de actividades y servicios, además de las ventajas intrínsecas y la garantía de un mayor respeto al territorio y a las áreas agrícolas productivas, permite contar con centros de distribución que faciliten y economicen el transporte.
- La previsión de áreas de actividad logística en los principales nodos intermodales de la Isla, puerto y aeropuerto contribuye, al igual que la medida anterior, a facilitar el almacenaje y la distribución de mercancías, del exterior a La Palma y viceversa.
- Las condiciones de actuación en la red viaria básica atienden a la necesidad de incorporar las redes de transporte terrestres, que necesariamente se apoyan en la red viaria; la previsión de carriles de adelantamiento y las propuestas de mejora y acondicionamiento de la red viaria existente han de permitir un mejor funcionamiento de la redes de transporte de mercancías, así como una mayor compatibilidad con el tránsito de vehículos por la red de carreteras de La Palma.
- Asimismo, las áreas logísticas en puerto y aeropuerto han de facilitar la ordenación de las redes de transporte marítimas y aéreas. El Plan Insular reconoce las posibilidades de la vía marítima para el transporte insular para un mayor aprovechamiento de las instalaciones portuarias existentes y el desarrollo de un posible aliciente turístico.

6.2.4.3 Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte

El Plan Insular incorpora a partir de los informes y consultas correspondientes al período de información pública del documento aprobado inicialmente la previsión de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el objetivo básico de garantizar la planificación territorial y estratégica de la movilidad en la Isla. Se concretan los contenidos del mismo con el objetivo de garantizar una comunicación Insular e Interinsular continua en base a los condicionantes, prioridades y criterios para la planificación del servicio de transporte descritos desde el Plan Insular.



000917

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EN LA Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

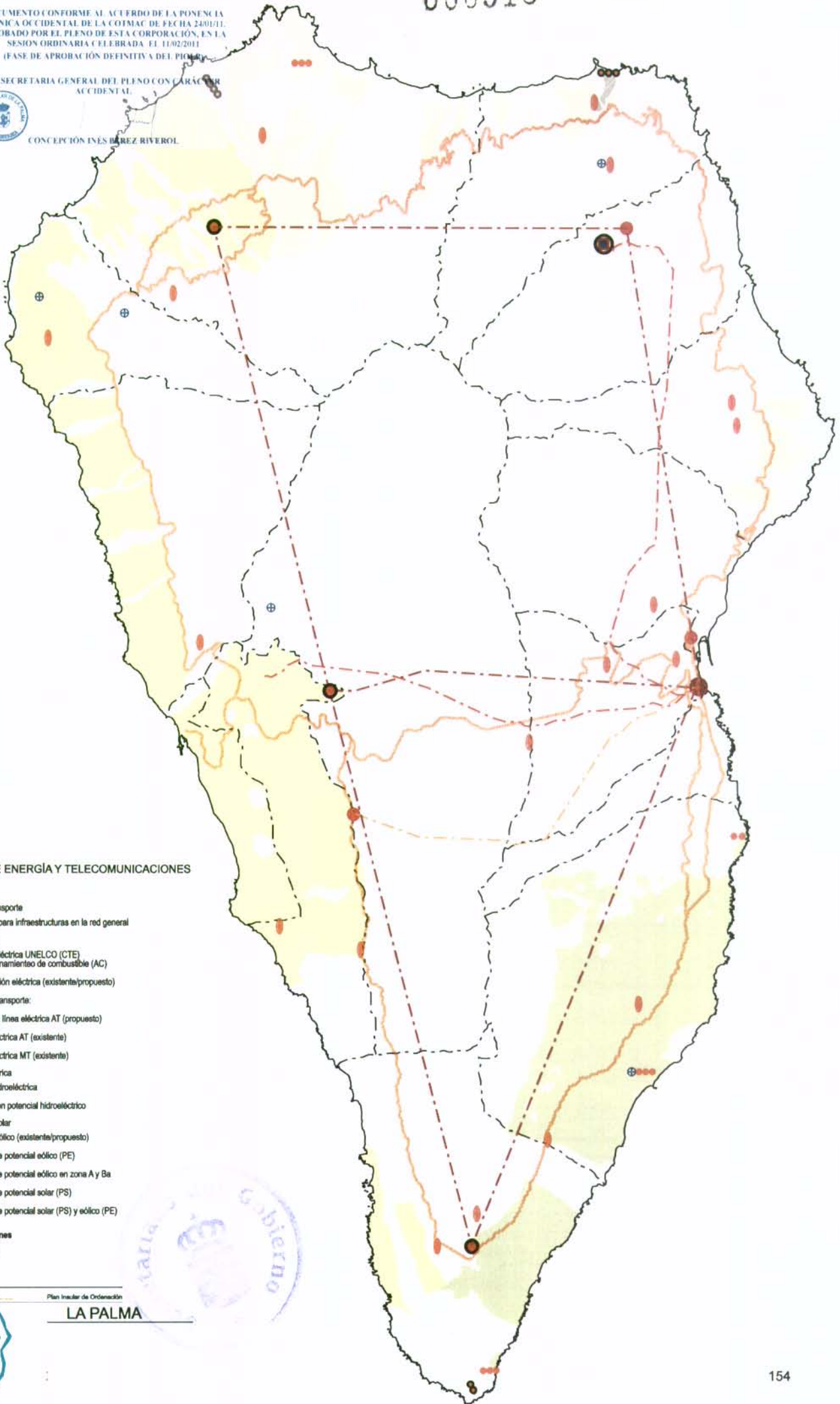


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENTIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS LÓPEZ RIVEROL



SISTEMA DE ENERGÍA Y TELECOMUNICACIONES

Energía

Corredores de transporte

Reserva para infraestructuras en la red general

Energía eléctrica

● Central eléctrica UNELCO (CTE) + Almacenamiento de combustible (AC)

● Subestación eléctrica (existente/propuesto)

Red de transporte:

--- Esquema línea eléctrica AT (propuesto)

--- Línea eléctrica AT (existente)

--- Línea eléctrica MT (existente)

Energía hidroeléctrica

● Planta hidroeléctrica

⊕ Balsas con potencial hidroeléctrico

Energía eólica y solar

●●● Parque eólico (existente/propuesto)

□ Ámbito de potencial eólico (PE)

□ Ámbito de potencial eólico en zona A y Ba

□ Ámbito de potencial solar (PS)

□ Ámbito de potencial solar (PS) y eólico (PE)

Telecomunicaciones

● Antenas

CABILDO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.3 Sistemas de Infraestructuras Técnicas

6.3.1 Sistema de Infraestructuras energéticas

6.3.1.1 El autoabastecimiento como objetivo general

El Plan Insular recoge como objetivo básico en materia de infraestructuras energéticas el contenido en el Acuerdo Institucional sobre Energías Alternativas adoptado por el Cabildo de La Palma el 10 de enero de 2007, cuya disposición primera dice:

Establecer como objetivo prioritario para La Palma –en el menor tiempo posible– la máxima autosuficiencia energética y la mínima dependencia de los combustibles fósiles. Con las tecnologías existentes es posible alcanzar este objetivo porque la Isla cuenta con recursos energéticos renovables (hidráulicos, energía solar y eólica) así como unas condiciones orográficas favorables para su almacenamiento.

La condición de insularidad, o de doble insularidad, condiciona el abastecimiento de materia prima y la producción de energía, generando una fuerte dependencia externa. Constituye uno de los objetivos prioritarios del Plan Insular la reducción al máximo de esta dependencia externa regulando la progresiva implantación de un modelo energético basado en el uso de fuentes de energía renovables y articulando los mecanismos necesarios para que ello sea ambiental y territorialmente viable en el menor tiempo posible.

Por su dimensión, situación geográfica, orografía, régimen de vientos y precipitaciones, La Palma ocupa una posición inigualable para el aprovechamiento de las energías renovables. Asimismo, la condición de Reserva Mundial de la Biosfera y la importante incidencia en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y en la Red Natura 2000, así como la voluntad de ensayar nuevos modelos de desarrollo sostenible, merecen la respuesta contundente que desde el Cabildo de La Palma se está planteando como objetivo de desarrollo mediante energías renovables. El citado Acuerdo Institucional sobre Energías Alternativas adoptado por el Cabildo de La Palma el 10 de enero de 2007, ha servido como base para establecer los objetivos y criterios de este Plan Insular en materia energética.

Los estudios incipientes confirman el gran potencial de la Isla para esta apuesta, particularmente en la explotación de la energía solar y eólica, utilizando el almacenamiento de los excedentes como energía potencial hidráulica para garantizar el suministro. La Palma cuenta con potencial solar, eólico e hidráulico, sin embargo se debe dejar abierta la opción a otras fuentes de energía, tales como la geotérmica, olas y la biomasa.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.3.1.2 Marco jurídico y de planeamiento para la ordenación de los sistemas energéticos.

Además de la legislación en materia de ordenación del territorio de aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias, este Plan Insular, en la ordenación del sistema de infraestructuras energéticas, se rige por el planeamiento vigente en la comunidad de Canarias en materia de energía, Plan Energético de Canarias (PECAN), y por la legislación sectorial aplicable, destacando:

- Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico.
- La Ley 40/1994, de 30 de diciembre, de ordenación del Sistema Eléctrico Nacional, que regula el marco jurídico aplicable a las instalaciones eléctricas.
- Decreto 2.617/1966, de 20 de octubre, sobre autorización de instalaciones eléctricas, modificado por el decreto 26/1996 de 9 de febrero.

Existe también un documento de planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016 a nivel nacional, aprobado por el Consejo de Ministros el 30 de mayo de 2008, que se refiere a la red de transporte y cuyo objetivo es garantizar la seguridad y la calidad del suministro energético a medio y largo plazo, permitiendo el crecimiento económico y preservando la competitividad global y la protección del medio ambiente, sin embargo este documento no contiene previsiones concretas para La Palma.

6.3.1.3 Fuentes renovables y potenciales en la Isla.

Considerando que la orografía de La Palma puede facilitar la ubicación de centrales hidroeléctricas de bombeo, se propone que, para conseguir un mayor aprovechamiento de energías renovables y disminuir el consumo de combustibles fósiles de la generación térmica actual, debe considerarse prioritario la implantación de este tipo de centrales, alimentadas con energía eólica. Las funciones dinámicas de regulación y de reserva, tienen una extraordinaria importancia en la explotación de las redes eléctricas. La capacidad de regulación deriva de la posibilidad de adaptar la oferta a la demanda en situaciones críticas sin provocar fallos de suministro. Se deben aprovechar las balsas existentes en la Isla completando el sistema para permitir los proyectos de turbinado y bombeo.

La existencia de desniveles importantes, junto con sistemas de transporte de agua y numerosos embalses y galerías, permite vislumbrar la posibilidad de instalar turbinas hidroeléctricas.

Para el funcionamiento de las centrales eléctricas de turbinado y bombeo se debe contar con una energía primaria de tipo renovable, que podría ser la eólica o solar, por lo que se debería



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
planificar el desarrollo de este tipo de parques teniendo en cuenta el mapa de potencial eólico y solar de la Isla.

La situación geográfica de la isla de La Palma es idónea para el aprovechamiento de la energía solar, debido a su baja latitud donde la radiación es mayor y, además, de mayor calidad, generalmente directa, por lo que permite su concentración. Este tipo de energía es la más respetuosa con el medio ambiente, inagotable y, en cierta medida, permite la generación distribuida sin necesidad de infraestructuras de transporte desde la producción al consumo por lo que se debe propiciar su paulatina implantación.

Paralelamente a la redacción del Plan Insular, el Gobierno de Canarias está redactando un Plan Territorial Especial de Infraestructuras Energéticas de la Isla de La Palma, con el objetivo, entre otros, de profundizar en las posibilidades de uso de energías renovables y su implantación en la isla, planteando como objetivo final el autoabastecimiento. En la redacción del documento está participando activamente el Cabildo Insular.

El Plan Insular se desarrollará paralelamente y en coordinación con el referido Plan Territorial Especial de Infraestructuras Energéticas el cual establecerá las directrices necesarias para la adecuada implantación del modelo energético propuesto, garantizando su integración territorial y la compatibilidad con otros usos. Este Plan Territorial Especial, de desarrollo del Plan Insular, es el que actualmente está tramitando el Gobierno de Canarias. A través del Cabildo Insular se ha mantenido la adecuada coordinación en el proceso de redacción de ambos planes, debiéndose mantener durante todo el proceso de tramitación de los mismos.

Así, los Planos de Ordenación y más concretamente los Planos P.4.03, de Sistema de Energía y Telecomunicaciones y el Plano P.4, de "Sistemas de Infraestructuras y equipamiento", señalan los ámbitos con mayor potencial eólico y solar. La delimitación de tan extensas áreas corresponde únicamente a la valoración de los potenciales reales, en ningún caso ha de interpretarse como la posibilidad de ubicar nuevas instalaciones sin el desarrollo del planeamiento específico así como de los correspondientes estudios de impacto ambiental y paisajístico. Las delimitaciones no tienen el valor de zona, si no de áreas preferentes para la implantación.

La delimitación de los ámbitos con potencial eólico y solar que se reflejan en los planos son una depuración de los ámbitos con potencial real (que siempre son muy superiores) fruto de la exclusión de ámbitos concretos donde, por razones de posición o valor ambiental, se han excluido las posibles implantaciones de parques eólicos o solares, entre los ámbitos excluidos se



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ ZHIVEROL

encuentran todos Espacios Naturales Protegidos, a excepción de un ámbito de Volcanes de Teneguía, donde existen instalaciones y cuyo planeamiento admite dicho uso.

El Plan Insular considera la implantación de la energía solar y eólica asociada a la hidráulica como las principales fuentes de energía renovable en los próximos años, sin embargo no impide la potenciación de la investigación y la explotación de otros potenciales energéticos, fomentando el estudio de potenciales y de tecnología de producción, entre las fuentes de posible desarrollo en el futuro contemos con la energía geotérmica, en relación al vulcanismo reciente de la Isla, o la distintas técnicas de aprovechamiento de las energías marinas.

La condición de insularidad de La Palma incrementa el interés de producción de biocombustibles a partir del aprovechamiento de biomasa forestal y agrícola, aunque es preciso profundizar de manera rigurosa en su viabilidad real a escala insular. El desarrollo de esta fuente de energía podría incidir indirectamente de manera positiva en los sectores agrarios más desfavorecidos y, consecuentemente, en el paisaje.

6.3.1.4 La incidencia del Plan Energético de Canarias

En el Plan de Medidas propuestas por el Plan Energético de Canarias, son de especial interés las referidas a la imprescindible integración de las infraestructuras energéticas en los instrumentos de planeamiento territorial, con especial referencia a los emplazamientos para generación y transportes eléctricos y a zonas de aprovechamiento de energías renovables, así como el objetivo de buscar la cohesión territorial y el desarrollo sostenible presente en las políticas del Gobierno de Canarias.

Se debe tener en cuenta, también, el apartado 7.2.6. del Plan Energético de Canarias que establece la necesidad de coordinación entre el Gobierno de Canarias y los Cabildos para la implantación de las infraestructuras planificadas en el marco de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Infraestructuras Energéticas favoreciendo la colaboración activa de las Administraciones para acelerar la ejecución efectiva de las infraestructuras energéticas planificadas.

En cuanto a la consideración del impacto sobre el sector energético derivado de las decisiones de ordenación del territorio, el Plan Energético de Canarias establece la necesidad de que el Plan Insular establezca las necesidades de suelo y de afecciones necesarias para garantizar a largo plazo el suministro de la energía que dicho espacio territorial pueda requerir.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.3.1.5 Producción y distribución de energía

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

6.3.1.5.1 La producción de energía térmica

Pese a la voluntad política y técnica de desarrollo de energías alternativas y a la aspiración de La Palma al autoabastecimiento energético, tanto las previsiones del Plan Energético de Canarias como la lógica evolución de las energías renovables nos indican que en un escenario de medio plazo no será posible prescindir de la energía termoeléctrica para satisfacer la creciente demanda de la Isla.

La mayor parte de estudios o documentos de planeamiento que han incluido en sus análisis y propuestas el tema energético, plantean la necesidad de traslado de la central de UNELCO. Tema que también se planteó en el documento de Avance de Plan Insular a través de diversas alternativas de ubicación. Los requerimientos de una nueva implantación y su incidencia en el modelo territorial, junto a la preferencia por el apoyo institucional por las energías renovables, incidieron en la decisión del Consejo de Gobierno del Cabildo de mantener el actual emplazamiento de UNELCO sin previsión de futuras ampliaciones.

El tratamiento de la central térmica debe asumir el doble reto de estar preparada para una producción suficiente para abastecer la totalidad de la demanda de la Isla y establecer pautas de producción limitada por la preferencia de consumo de energías renovables.

En la actualidad las instalaciones de la central permite el abastecimiento y la previsión de incrementos de demanda, pero para asumir el actual reto deberá contar con instalaciones más modernas y flexibles que permitan ajustar la producción a los requerimientos de cada momento y a las producciones variables de las fuentes alternativas.

El planteamiento de la no ampliación del ámbito ocupado por la central térmica responde a la previsión de esta modernización en las instalaciones sin comprometer más suelo o afectar a nuevas áreas territoriales. La elección de dicha opción se justifica por las posibilidades de incremento de producción de la central.

La actual central térmica de Los Guinchos cuenta con tecnología de bajo potencial. Actualmente está prevista la sustitución de algunos de sus generadores por otros de mayor potencial, así como la implantación de generadores de gas en sustitución de los Diesel. Ello implica la sustitución de los actuales generadores con potenciales reales de 4MW por otros de 15 MW o superiores, algunas de estas sustituciones han sido programadas para los próximos años. La tecnología actual permite la sustitución que deberá ajustarse a los incrementos de demanda



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

previstos. Las condiciones de las actuales instalaciones exigen este proceso de modernización que deberá atender a también a la necesidad de minimizar las emisiones de gases.

Central	Grupo	Tecnología	Pot. de Placa (MW)	Pot. Real (MW)
Los Guinchos	Diesel 6	Diesel	4,32	4,00
	Diesel 7	Diesel	4,32	4,00
	Diesel 8	Diesel	4,32	4,00
	Diesel 9	Diesel	5,04	4,50
	Diesel 10	Diesel	7,52	7,00
	Diesel 11	Diesel	7,68	7,00
	Diesel 12	Diesel	12,60	12,00
	Diesel 13	Diesel	12,60	12,00
	Diesel 14	Diesel	12,60	12,00
	Diesel 15	Diesel	12,60	12,00
	Gas Móvil 2	Gas	24,30	22,00
Total La Palma			108,54	100,80

Grupos de generación instalados por UNELCO-ENDESA en La Palma.

Fuente: Información del PTE de Ordenación de Infraestructuras Energéticas de La Palma, donde la fuente citada es: Endesa Generación.

La programación de la sustitución paulatina de los generadores de menor potencia ha de permitir doblar la productividad de las actuales instalaciones, mejorar la eficiencia energética y disminuir las emisiones a la atmósfera.

6.3.1.5.2 Subcentrales y redes

Los objetivos generales del Plan Insular relativos a garantizar la prestación de servicios en todo el territorio insular precisan, en materia de distribución de energía, de una estructura de subcentrales que garanticen la estabilidad de la distribución de energía en cada sistema funcional; estas centrales aparecen ubicadas indicativamente en los planos P.4.03 de Sistemas de energía y telecomunicaciones, y en el plano de ordenación P4 de "Sistemas de Infraestructuras y equipamiento". En los mismos planos se indican simbólicamente las principales redes de distribución de energía, distinguiendo entre alta y media tensión.

Las Normas establecen los criterios para la disposición de las redes de transporte y distribución de energía, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales, evitando el paso por las proximidades de los asentamientos residenciales o turísticos existentes o previstos y priorizando la preferencia de uso de los canales existentes, en especial los canales de las vías para la implantación de infraestructura eléctrica enterrada. Asimismo establecen orden de prioridades en relación al soterramiento de redes de distribución en el siguiente orden:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



- CONCEPCION INÉS FÉREZ RIVEROL
1. Núcleos urbanos y asentamientos, con preferencia a mayores densidades de población. En caso de afectaciones en suelo urbanizable el soterramiento de las líneas de suministro eléctrico es condición de urbanización obligada.
 2. Nuevas líneas, o tramos, que puedan relacionarse con actuaciones en la red viaria
 3. Líneas o tramos en Espacios Naturales Protegidos señaladas por los correspondientes Planes o Normas de ordenación como de riesgo.
 4. Líneas o tramos de mayor afectación paisajística señaladas por el planeamiento urbanístico o de Espacios Naturales Protegidos.
 5. Líneas o tramos que afecten a Espacios Naturales Protegidos.
 6. Líneas o tramos que afecten otros espacios de interés ambiental.
 7. Restantes líneas.

En los ámbitos de interés ambiental, incluidos los Espacios Naturales Protegidos, la prioridad de soterramiento de las líneas debe valorarse en relación a los posibles efectos ambientales derivados de las obras de soterramiento y mantenimiento frente a la conservación de las líneas aéreas.

Las Normas indican también las preferencias por la repotenciación de las líneas a la implantación de nuevas.

6.3.2 Sistema de Infraestructuras de Telecomunicaciones

6.3.2.1 Objetivos y consideraciones generales.

La mejora del sistema de telecomunicaciones de La Palma constituye un paso imprescindible para posibilitar la mayor integración de la población de La Palma a la sociedad de la información. Los criterios definidos en la Directriz de ordenación General 103 relativos a la prioridad de mejorar las redes de telecomunicaciones concuerdan con los expresados a nivel nacional por el Plan Avanza para:

- La Ciudadanía:
 - Aumentar la proporción de hogares equipados y que usan las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) de forma cotidiana.
 - Incrementar el conocimiento de los beneficios de la sociedad de la información entre los ciudadanos, así como la proporción de personas que utilizan las tecnologías de la información y la comunicación en su vida diaria.
- La Economía:
 - Incrementar el grado de adopción de las tecnologías de la información y la comunicación por parte de las pequeñas y medianas empresas, en los procesos de negocio, por ejemplo impulsando la implantación de la factura electrónica.
 - Incrementar el porcentaje de empresas conectadas a la banda ancha.
- Los Servicios Públicos Digitales:
 - Conseguir una administración electrónica completamente desarrollada.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN EN ESTE ORDEN

- Garantizar el derecho de ciudadanos y empresas a relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas.
- Transformar una educación basada en modelos tradicionales en una educación cimentada en la Sociedad de la Información.
- El Contexto Digital:
 - Extender las infraestructuras de telecomunicaciones en áreas con demanda desatendida.
 - Extender la banda ancha y la movilidad.
 - Aumentar el grado de concienciación, formación y sensibilización de los ciudadanos, empresas y Administraciones Públicas, en materia de seguridad de las tecnologías de la información y la comunicación.
 - Impulsar la identidad digital.

La ordenación de las telecomunicaciones en La Palma para desarrollar los anteriores objetivos precisará de la ampliación y mejora de los sistemas de telecomunicaciones y de la cobertura insular. Todo ello se considera imprescindible para la sociedad palmera, para la competitividad económica y para la disponer de una oferta turística de calidad. Las particulares condiciones de distribución de la población en la Isla hacen imprescindibles la calidad de las redes de telecomunicaciones para mejorar los niveles educativos, ampliar el potencial de formación de nuevas empresas, contribuyendo con ello a igualar las oportunidades para todos los habitantes de la Isla, con independencia de su lugar de residencia o del de la implantación de la actividad económica.

Las actuales instalaciones se consideran insuficientes dadas las condiciones orográficas de La Palma. En los planos de información se analizan las coberturas de las antenas mediante mapas de cuencas visuales que nos aproximan a las actuales coberturas de las antenas de la red TETRA (Terrestrial Trunked Radio) instaladas, mostrándonos amplias áreas donde la topografía accidentada se impone a la cobertura homogénea del territorio. Esta dificultad no sólo afecta a las grandes antenas sino que también dificulta el sistema de distribución y repetición.

6.3.2.2 El plan Territorial Especial de Ordenación de Telecomunicaciones de La Palma

El Plan Insular prevé la redacción de un Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones, con el objetivo básico de garantizar la cobertura para toda la Isla. Se considera uno de los planes de desarrollo del Plan Insular cuya redacción es más urgente dado que se trata de una infraestructura con capacidad para homogenizar diversos ámbitos de la Isla, en especial los extremos Norte y el Sur, donde se presentan mayores deficiencias.

En las fases precedentes, de Información y Avance de Plan Insular, se ha observado la preocupación de los Ayuntamientos por la ordenación de las infraestructuras de telecomunicaciones, particularmente en lo que se refiere a las instalaciones más "próximas"



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

capaces de generar impactos paisajístico u otro tipo de molestias, por lo tanto, el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones que ordene este sistema deberá atender también a los criterios de implantación de las redes de distribución, en particular aquellas instalaciones que se localizan en las proximidades de los núcleos de población o en el interior de los propios núcleos.

Las condiciones de implantación deberán atender también a los valores naturales y ambientales del territorio, garantizando los mínimos impactos tanto de implantación como de funcionamiento.

Los planos del PIOLP reflejan esquemáticamente la disposición de las antenas existentes. En los planos del Avance de Plan Insular se proponía la ubicación de nuevas antenas en las áreas que en la actualidad presentan mayores deficiencias de cobertura, sin embargo, en versiones posteriores se han suprimido las antenas propuestas, dejando la opción de que el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones opte por las soluciones más adecuadas a los problemas particularizados de los distintos ámbitos de la Isla. Así, en los planos P.4.03, de "Sistema de energía y telecomunicaciones" aparecen únicamente las antenas existentes.

6.3.3 Condiciones de ordenación de las telecomunicaciones

El objetivo del Plan Insular, en tanto no se apruebe el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones, es minimizar las nuevas instalaciones, aprovechando en lo que sea posible las actuales e incorporando las nuevas antenas a los mástiles existentes. Dicha medida, contenida en el documento aprobado inicialmente responde a la voluntad de no condicionar el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones en la distribución.

A partir de los informes y consultas correspondientes al periodo de información pública del documento aprobado inicialmente se constató que dichas medidas eran excesivamente restrictivas y que podían perjudicar actuaciones ya previstas y que persiguen idénticos objetivos que el Plan Insular. Por este motivo se han modificado las normas, atendiendo a la posibilidad de disponer de nuevas instalaciones, que se considerarán provisionales en tanto no se apruebe el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones que será el que, definitivamente, proceda a la ordenación que ha de garantizar los objetivos de cobertura definidos por este Plan Insular.



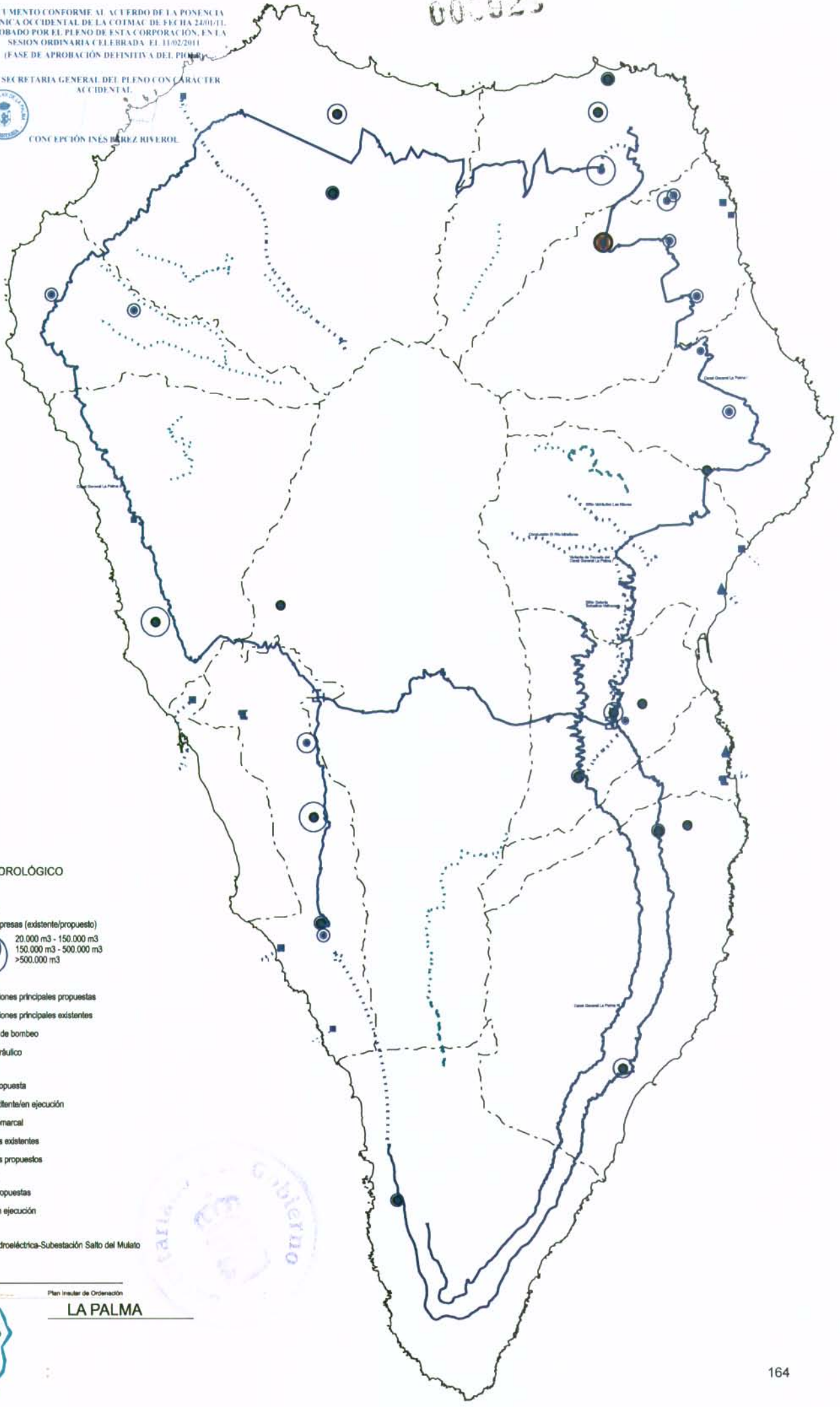
000923

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COMIAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER ACCIDENTAL



CONCEPCION INES PAREZ RIVEROL



SISTEMA HIDROLÓGICO

Hidrológico

Almacenamiento

- Balsas y presas (existente/propuesto)
- 20.000 m³ - 150.000 m³
- 150.000 m³ - 500.000 m³
- >500.000 m³

Distribución

- Conducciones principales propuestas
- Conducciones principales existentes

▲ Estación de bombeo

□ Nodo hidráulico

Saneamiento

- EDAR propuesta
- EDAR existente/en ejecución
- EDAR comarcal

--- Emisarios existentes

--- Emisarios propuestos

Red de incendios

- Redes propuestas
- Redes en ejecución

● Planta hidroeléctrica-Subestación Salto del Mulato



CABILDO ISLEÑO

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.4 Sistema Hidrológico

El sistema hidrológico incluye la totalidad de las aguas terrestres y costeras, superficiales y subterráneas, con independencia de su origen; incluye acuíferos, cursos de agua, barrancos y cauces de desagüe natural, permanentes o estacionarios, así como todas las instalaciones artificiales para el almacenamiento y distribución tendentes al mejor aprovechamiento del agua en la Isla, tales como balsas, depósitos, redes de transporte, redes de regadío, etc.

6.4.1 Base jurídica para el desarrollo de la ordenación hidrológica

La ordenación del sistema hidrológico de La Palma deberá adaptarse a la Directiva Marco Europea, Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y a la legislación estatal derivada de ella, así como a la legislación canaria mediante la redacción de un Plan Hidrológico Insular, de acuerdo con el Art. 13 de la citada Directiva.

Se acuerdo con lo establecido en la Directriz de Ordenación General 26.1 el Plan Hidrológico Insular se formalizará como un Plan Territorial Especial.

Además de la propia directiva es de aplicación la siguiente legislación:

- Real Decreto Ley 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Aguas, modificado por legislación posterior.
- Ley 10/2001 de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional. Modificada por la Ley 11/05.
- Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica.
- Decreto 276/1993, de 8 de octubre, de Reglamento sancionador en materia de aguas.
- Decreto 174/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del dominio público hidráulico.
- Decreto 86/2002, de 2 de julio, por el que aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.
- Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas de Canarias.

6.4.2 La ordenación Hidrológica vigente y la propuesta del Plan Insular

La ordenación hidrológica actual proviene del vigente Plan Hidrológico Insular aprobado por el Decreto 166/2001, de 30 de julio. El contenido y propuestas del Plan Hidrológico, así como su grado de desarrollo, se describen en los Planos y Memoria de Información 1.5.03. "Plan Hidrológico: Síntesis de las Principales Propuestas".



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La ordenación hidrológica que se presenta en el plano P.4.04 de "Sistema Hidrológico" concuerda con los criterios y propuestas elaborados por el Consejo Insular de Aguas en los trabajos previos a la redacción del Plan Hidrológico. Contemplan mejoras y nuevas instalaciones de regadío, nuevas balsas y puntos de almacenamiento de agua, al objeto de garantizar el suministro de agua a los consumidores y usuarios de la Isla. Recoge también consideraciones derivadas del Estudio Informativo de las necesidades y funcionalidad de la infraestructura en materia de riegos de la comarca de Santa Cruz de La Palma, Breña Alta, Breña Baja y Villa de Mazo, además de nuevos proyectos de próxima ejecución redactados por el Consejo Insular de Aguas.

Entre todas las actuaciones se consideran prioritarias aquellas destinadas a evitar las pérdidas y garantizar el máximo aprovechamiento del agua.

De acuerdo con los informes, consultas y alegaciones recibidos en el período de información pública del documento de Plan Insular aprobado inicialmente, se especifica, en las Normas, la admisión de las obras previstas con anterioridad a la aprobación del Plan Insular, igualmente se admiten las obras de mantenimiento y reparación de las balsas, depósitos, conductos u otras instalaciones hidráulicas, así como las ampliaciones de la redes de regadío que no afecten a zonas A o Ba PORN.

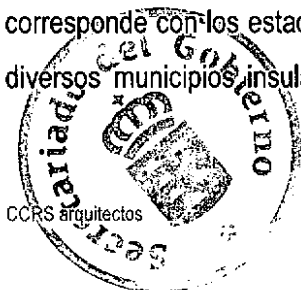
El Plan Insular recoge únicamente aquellas instalaciones y redes con incidencia en el conjunto de la Isla y que deben garantizar los objetivos de suministro definidos por el Plan Insular.

6.4.3 Plan Hidrológico Insular

En cumplimiento de la Directiva europea 2000/60/CE y legislación estatal concordante es necesario la redacción de un Plan Hidrológico de Cuenca, en nuestro caso Plan Hidrológico Insular. De acuerdo con la legislación vigente y los propios objetivos de este Plan Insular, en Plan Hidrológico Insular establecerá medidas y las obras hidráulicas necesarias para garantizar la máxima protección y aprovechamiento del recurso hídrico.

En aplicación de la legislación vigente, la ordenación de los recursos hídricos de la Isla corresponde al Plan Hidrológico, por lo tanto, éste será prevalente en lo que se refiere a la ordenación de dichos recursos.

Dado que la Isla presenta balances anuales positivos, no se ha considerado la escasez de agua como un problema relevante, sin embargo, no debemos olvidar que el balance total no se corresponde con los estacionales, y que la distribución del acceso al agua es desigual entre los diversos municipios insulares. El nuevo Plan Hidrológico deberá contemplar la necesidad de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

minimizar las pérdidas y de mejorar el almacenamiento y distribución sin descartar otras medidas de producción como la desalación o el aprovechamiento de aguas recicladas. Asimismo, de acuerdo con las Directrices de Ordenación, las actuaciones consumidoras de agua deberán contemplar otras de previsión de plantas de desalación u otras medidas de autoabastecimiento. El Plan Hidrológico Insular deberá ajustarse a los criterios de preferencia y definición de prioridad para usos y demandas establecidos en el artículos 36 de la Ley de Aguas de Canarias que son:

- Abastecimiento de la población, incluidas las industrias de poco consumo de aguas conectadas a la red municipal, dentro de los módulos que reglamentariamente se establezcan en base a la población de derecho.
- Regadíos y usos agrícolas dentro de los módulos de consumo según cultivos y zonas, en los términos que reglamentariamente se establezcan.
- Usos industriales y turísticos.
- Usos recreativos.
- Otros usos y aprovechamientos.

Además de estas prioridades, el Plan Insular establece objetivos para la ordenación hidrológica de la Isla concordantes con la legislación vigente y con el modelo territorial propuesto. Estos objetivos complementarios a desarrollar por el Plan Hidrológico son:

- a. Determinación de los caudales ecológicos.
- b. El cierre del anillo insular.
- c. La optimización del trasvase Este-Oeste.
- d. La preservación de los sistemas de almacenamiento existentes, atendiendo a su valor funcional etnográfico y paisajístico.
- e. Fomento y ordenación del uso de las aguas depuradas.
- f. Previsión de alternativas de producción industrial de agua. Dicha producción no se considera necesaria en la actualidad y no está prevista en el Plan Hidrológico vigente, sin embargo es conveniente que el nuevo Plan Hidrológico no cierre esta posibilidad, contemplada en la Directriz de Ordenación General 26 3. h), que podría ser exigible en caso de implantaciones consumidoras que pudieran perjudicar a los actuales usuarios, así como garantizar que la Isla pueda afrontar situaciones de carencia no previstas en la actualidad.
- g. La preservación de las aguas superficiales y subterráneas.
- h. Coordinación entre el principio de gestión pública del agua y las organizaciones privadas dedicadas tradicionalmente a su gestión privada.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVERO

- i. La articulación de la explotación y gestión de los recursos hídricos, la gestión de la demanda, el máximo aprovechamiento de los recursos y la protección de los recursos ambientales, en especial en los espacios que cuentan con protección.
- j. El Plan Hidrológico contemplará también la previsión de pares de balsas con potencial hidroeléctrico, objetivo que también deberá asumir el Plan Territorial Especial de Infraestructuras Energéticas de la Isla de La Palma, coordinado con el Plan Hidrológico.

De acuerdo con el Informe del Consejo Insular de Aguas en relación al documento aprobado inicialmente las Normas del Plan Insular se ha modificado lo que se refiere a la determinación de los caudales ecológicos. Según el mencionado informe, los caudales ecológicos en las islas, y en particular en el caso de la isla de La Palma, no comparten las características de los caudales de los ríos peninsulares, de aquí que no se considere adecuado el 10% que se establecía en las Normas, igualmente, existen métodos más adecuados para el cálculo del caudal ecológico que se definía en las Normas. Por ello se ha modificado el artículo correspondiente remitiendo el cálculo del caudal ecológico al Consejo Insular de Aguas y su regulación al Plan Hidrológico. Los caudales ecológicos fijados como Norma de aplicación directa se mantienen transitoriamente hasta la aprobación definitiva del Plan Hidrológico.

En relación al mismo informe, se han modificado en las Normas algunos conceptos o parámetros con la finalidad de ajustarlos a la legislación vigente y a las competencias específicas del Consejo Insular de Aguas o del planeamiento hidrológico.

6.4.4 Almacenamiento

La infraestructura de almacenamiento en La Palma, caracterizada por la presencia de numerosos embalses y estanques de poca capacidad y en su mayoría de iniciativa privada, cuenta actualmente con una capacidad media del 20% del volumen anual de demanda hídrica.

En el plano P.4.04, "Sistema Hidrológico" se indican únicamente aquellas balsas, conducciones y otras instalaciones hidráulicas que deben garantizar el suministro para consumo y uso de la Isla.

En la participación pública del Avance se presentaron numerosas sugerencias, por parte de Ayuntamientos y particulares, de inclusión de otras balsas. El criterio empleado es que el plano represente únicamente aquellas balsas existentes o propuestas que han de garantizar el suministro para consumo y uso a nivel insular, según criterio del Consejo Insular de Aguas.

En el plano P.4.04, "Sistema Hidrológico", se representan simbólicamente las principales balsas, con indicación de las capacidades reales o previstas.

Las balsas existentes de mayor capacidad en la Isla son:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La Laguna de Barlovento, en dicho municipio.

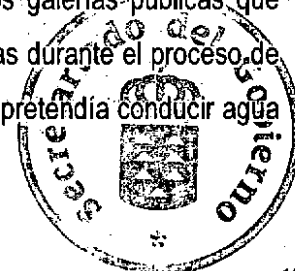
- Las balsas de Adeyahamen, Bediesta, Las Lomadas y Los Galguitos en San Andrés y Sauces.
- Balsas de La Galga y Llano Remón, en Puntallana.
- Balsa El Campo y Montaña del Arco, en Puntagorda.
- Aduares en Breña Alta.
- Las balsas de Dos Pinos y Cuatro Caminos, en Los Llanos de Aridane.

Se proponen, de acuerdo con los planes y proyectos mencionados, una serie de embalses, balsas y depósitos de alta capacidad en diversos puntos de la Isla:

- Balsa de El Salto (en proyecto), y balsa Los Camachos (que se complementa con los aerogeneradores propuestos para la producción de energía hidráulica), en Barlovento.
- Balsa de Montaña de Tenagua, en Puntallana.
- Depósito de San Miguel (en proyecto), Balsa de San Isidro y Balsa de Aduares (complementaria a la existente con mayor capacidad) en Breña Alta. En este municipio se dispone también el Nodo Hidráulico de Aduares.
- Balsa de La Rosa, La Hoya y Balsa de Tigalate, en Villa de Mazo.
- Balsa de Cola de Fuencaliente, en este municipio.
- Balsa de Los Campitos y de Tamanca en Los Llanos de Aridane. En este municipio se dispone también el Nodo Hidráulico de Hermosilla.
- Sistema Presa de La Viña, en El Paso.
- Balsa de Vicario, en Tijarafe.
- Balsas de San Antonio y La Sora en Garafía.

6.4.5 Conducciones

La estructura de conducción de aguas consiste básicamente en canales, ejes colectores o distribuidores, dispuestos en función de la relación producción-consumo, es decir, en sentido Norte-Sur. Esta estructura se encuentra dividida entre la vertiente oriental y occidental, cada una con su canal respectivo: el Canal General La Palma I (Barlovento- Fuencaliente), Canal General La Palma II (Barlovento- Los Llanos de Aridane) y Canal General La Palma III (Santa Cruz de La Palma - Fuencaliente). Para la optimización del sistema se proponen mejoras en los tramos y se enfatiza la gestión por parte del Consejo Insular de Aguas de las dos galerías públicas que sustituyeron el proyecto del túnel trasvase Este-Oeste, al alumbrar aguas durante el proceso de ejecución e impedir la continuación de la obra. Con el túnel trasvase se pretendía conducir agua



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

desde el Canal General La Palma I a la altura de Las Breñas, hacia el Valle de Aridane, con la finalidad de satisfacer el déficit de la vertiente occidental con los excedentes de la vertiente oriental. Los objetivos quedan cubiertos con los caudales de las galerías. Se consideran estratégicos los Nodos Hidráulicos de Aduares y de Hermosilla donde se emplaza la boca Este y Oeste de las respectivas conducciones, la central de bombeo, depósitos de almacenamiento y puntos de telecontrol.

6.4.6 Saneamiento

La propuesta de saneamiento, se centra fundamentalmente en los núcleos más poblados de la Isla.

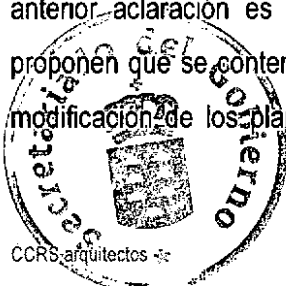
Se plantean nuevas depuradoras (algunas de ellas en ejecución) y la mejora y mantenimiento de las existentes en los núcleos urbanos de:

- Puerto Naos y El Remo, en Los Llanos de Aridane.
- Puerto de Tzacorte.
- Barranco Seco, en el límite de Santa Cruz de La Palma.
- Los Sauces y San Andrés, en el municipio de San Andrés y Sauces.
- Tijarafe.
- Santo Domingo de Garafía.

Las EDAR comarcales que dan servicio a varios municipios:

- Los Llanos, comarcal al servicio de Los Llanos y El Paso.
- Breña Baja, comarcal al servicio de Breña Alta, Breña Baja y Villa de Mazo.

La reutilización de aguas residuales urbanas, sometidas a una depuración secundaria, es también una de las propuestas que forman parte del Plan Hidrológico, orientada a complementar el sistema de saneamiento de Santa Cruz, Las Breñas, y del Valle de Aridane (Los Llanos, Tzacorte y El Paso). La depuración de todas las aguas residuales, así como la programación de la reutilización de aguas depuradas, debe contemplarse en la programación del plan a medio plazo, dado que el crecimiento de la población, el incremento del turismo, y la previsión de instalaciones consumidoras de agua, deben equilibrarse con una optimización de su aprovechamiento. Por ello, con independencia de las estaciones depuradoras que aparecen en los planos, este objetivo de depuración cubre las depuradoras de cada uno de los municipios. La anterior aclaración es necesaria dado que algunos municipios, concretamente Puntagorda, proponen que se contemple la depuradora municipal en el Plan Insular, dado que el criterio de modificación de los planos y textos relativos al sistema hidrológico se remiten únicamente al



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIONES PÉREZ RIVEROL

informe del Consejo Insular de Aguas y que la citada depuradora no aparece en dicho informe, los planos del Plan Insular no la reflejan.

6.4.7 Actuaciones en materia de regadíos

El Plan Insular recoge las infraestructuras hidráulicas, existentes o previstas, cuyo objetivo es garantizar el abastecimiento insular, es decir, las principales balsas de almacenamiento y las conducciones principales, como se indica en los correspondientes apartados de almacenamiento y distribución. Sin embargo, el informe del Consejo Insular de Aguas indica una serie de actuaciones en materia de regadío que considera de importancia para la política de mejora de esta infraestructura. Dada la importancia de dichas instalaciones y la repercusión en la mejora de la agricultura se recoge el listado de las actuaciones previstas en materia de regadío, pese a que no vienen indicadas en los planos. Las actuaciones distinguen las siguientes líneas:

- A. Mejora de la eficiencia de los actuales regadíos.
- B. Mejora de la calidad de los recursos disponibles.
- C. Utilización de nuevos recursos para regadío.
- D. Nuevos regadíos.

Que se concretan en las diversas zonas:

1. Zona Oeste. El Paso, Los Llanos de Aridane y Tazacórtex:

A. Mejora de la eficiencia de los actuales regadíos.

- Red de riego Los Barros - Los Pedregales
- Red de riego de la balsa de Los Dos Pinos. Hidrantes de 2ª fase.
- Red de riego de la Comunidad de Regantes La Cruz-Bermeja.
- Ampliación de la red de riego de El Paso.
- Depósito de cabecera de la red de riego La Cruz-Bermeja.

C. Utilización de nuevos recursos para regadío.

- Balsa de Los Campitos.
- Balsas en el Barranco de Las Angustias.
- Balsa para la red de El Paso.
- Cerramiento de varias galerías.
- Cerramiento de galerías de La Caldera.

2. Zona Noroeste: Tijarafe, Puntagorda y Garafía:

A. Mejora de la eficiencia de los actuales regadíos.

- Modernización de la red de riego de la Cooperativa "La Prosperidad".



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

7. Red primaria de distribución desde la Balsa de Montaña del Arco.

- Mejoras del Canal General de La Palma II.

C. Utilización de nuevos recursos para regadío.

- Balsa de las Soras
- Balsa de San Antonio
- Cerramiento de galerías

3. Zona Noreste, Barlovento, San Andrés y Sauces y Puntallana:

A. Mejora de la eficiencia de los actuales regadíos.

- Red de riego en Barlovento
- Modernización de la red de la Comunidad de regantes de Los Sauces.

C. Utilización de nuevos recursos para regadío.

- Balsa de El Salto.
- Cerramiento de galerías.

4. Zona Este. Santa Cruz de La Palma, Breña Alta, Breña Baja y Villa de Mazo:

A. Mejora de la eficiencia de los actuales regadíos.

- Redes de riego de San Miguel y de Hoya Limpia.
- Red de riego en Velhoco, Buenavista, Lomo Grande.
- Red de riego de Lodero y San Simón.
- Mejoras en la actual red de riego de Aduares.
- Mejoras en los regadíos de Mirca, La Dehesa y El Planto.
- Completar la red de San Isidro, La Montaña, La Rosa.
- Redes a presión en las medianías de Villa de Mazo.
- Red de riego en Botazo.
- Red de riego en Tagoja y Lomo Espanta.
- Sifón galería El Torbellino - Velhoco.
- Conducción El Río - Miraflores.

C. Utilización de nuevos recursos para regadío.

- Balsa de Aduares.
- Balsa La Rosa.
- Balsa de Caldereta de Tigalate.
- Balsa de San Isidro.
- Sifón galería Hidráulica Las Nieves - Canal La Palma III.

5. Zona Sur. Fuencaliente:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



C. Utilización de nuevos recursos para regadío.

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Balsa de La Caldereta.

6. Para toda la Isla:

A. Mejora de la eficiencia de los actuales regadíos.

- Completar la red de estaciones agrometeorológicas

6.5 Sistema de Gestión de Residuos

6.5.1 Planteamientos generales para la Gestión de Residuos

En la actualidad la gestión de residuos en La Palma está en proceso de adaptación a las nuevas tecnologías, ello ha incidido en la obsolescencia del actual Plan de Residuos.

En el período de redacción de este Plan Insular se ha iniciado la redacción del Plan Territorial Especial de Residuos, según criterios establecidos en la Directriz de Ordenación General 43, y que comparte objetivos con los que se han desarrollado durante la tramitación del Plan Insular.

Dada la coincidencia en la tramitación del Plan Territorial Especial de Residuos y el Plan Insular, con la finalidad de evitar posibles contradicciones y por el mayor grado de desarrollo que corresponde al Plan Territorial Especial, el Plan Insular remite la ordenación a dicho plan.

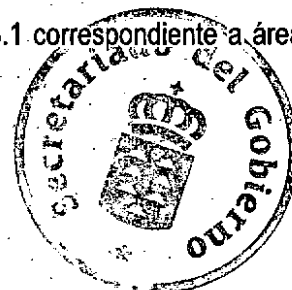
Coincidiendo en los objetivos generales, el Plan Insular mantiene, en sus planos de ordenación, la ubicación de aquellas instalaciones existentes o con proyecto, las restantes instalaciones las ubicará el citado Plan Territorial Especial.

Con la finalidad de mejorar la recogida y tratamiento de residuos el Plan Insular formula un conjunto de objetivos con la finalidad de garantizar la gestión de los residuos de toda la Isla, debiendo tener presente la valoración energética.

- Se clausuran todos los vertederos, normalmente vinculados a centros de acumulación de chatarras y depósito de residuos sólidos urbanos, todos ellos serán regenerados:

Las instalaciones jerárquicas previstas son las siguientes:

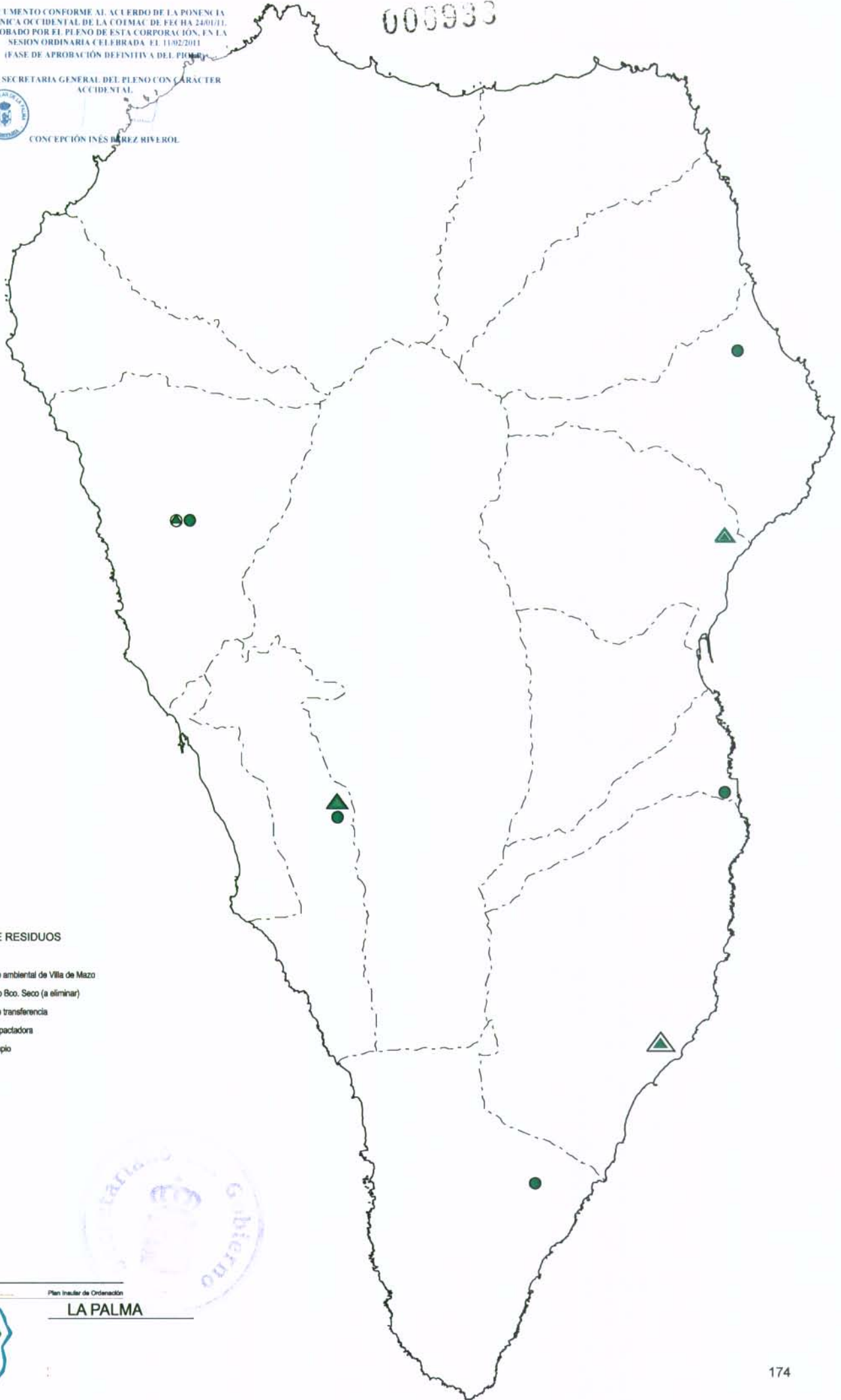
- El Complejo Medioambiental de Mazo, cuyo cometido es la centralización y tratamiento de la totalidad de los residuos de la Isla. Los residuos especiales, cuyo tratamiento no esté previsto en el centro deberán gestionarse separadamente por parte del Cabildo. El actual centro y las reservas de suelo para su ampliación y dotación de nuevos servicios es una reserva de suelo del PIOLP, incluida en la zona D3.1 correspondiente a áreas especializadas de infraestructuras y equipamientos.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL.








CONCEPCIÓN INÉS BARRERO RIVEROL



SISTEMA DE RESIDUOS

Residuos

-  Complejo ambiental de Villa de Mazo
-  Vertedero Bco. Seco (a eliminar)
-  Planta de transferencia
-  Autocompactora
-  Punto limpio



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Planta de almacenamiento de residuos en la vertiente Oeste, concretamente en el polígono industrial de Callejón de La Gata, en Los Llanos de Aridane.

- Plantas autocompactoras, que el Plan Territorial Especial de Residuos localizará donde proceda.
- Puntos Limpios, que el Plan Territorial Especial de Residuos localizará donde proceda. En el plano se reflejan los puntos limpios de los municipios de Fuencaliente (propuesto), Breña Baja (en proyecto), Puntallana (existente), Tijarafe (existente), y Los Llanos de Aridane (existente). El Plan Territorial Especial de Gestión de Residuos podrá concretar la posición de los puntos limpios propuestos. La localización de las reservas de suelo para puntos limpios atenderá a la accesibilidad desde las principales vías y a la proximidad a los principales centros emisores de residuos.
- Puntos limpios móviles, adaptables a las necesidades concretas de los municipios, que se consideran especialmente indicados dada la dispersión de población en la mayoría de los municipios.

Los puntos limpios móviles constituyen un sistema de recogida selectiva ampliable a cualquier ámbito de la Isla, cuando se quiera aproximar medios de recogida selectiva a los ciudadanos, sin embargo, la previsión de puntos limpios móviles en el Noroeste y Noreste de la Isla se considera prioritaria y forma parte de la propuesta del Plan Insular para los ámbitos con población escasa y con predominio a la dispersión, donde un punto limpio fijo exigiría grandes desplazamientos y podría dificultar la justificación de la necesidad de puntos limpios móviles.

El Plan Insular establece este sistema básico que podrá completarse a partir de las estrategias y programas del Cabildo de La Palma de recogida selectiva y gestión de residuos. Como administración más próxima a los ciudadanos, los ayuntamientos juegan un papel básico en la difusión de la necesidad de controlar la generación de residuos y la necesaria contribución de todos ellos a la gestión.

6.5.2 Clausura y regeneración de vertederos.

La incineradora y vertederos, todos ellos a clausurar y regenerar, se consideran espacios a recuperar con la posible implantación de nuevos usos, vinculados a la conservación de la naturaleza y la educación ambiental. De acuerdo con lo que establece la Directriz de Ordenación General 41.8 el Plan Territorial Especial de Residuos contendrá un programa de clausura y sellado de vertederos incontrolados.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS DEL REZ RIVEROL

La clausura de vertederos permite el aprovechamiento de los accesos existentes, así como la implantación de actividades vinculadas al medioambiente, recreación o turismo en áreas que ocupan una buena posición, actualmente ya alteradas. En algunos casos este Plan Insular propone usos concretos, en otros será los Planes Generales quienes establezcan los usos, que serán adecuados a la zona OT en que se han incluido. Entre los previstos por el Plan Insular contamos con:

- La antigua planta incineradora de Mendo, donde el aprovechamiento de los accesos y del áreas transformada por las instalaciones de la antigua planta incineradora da la oportunidad de su reconversión a instalaciones de carácter recreativo, de contacto con la naturaleza (observación del cielo a nivel turístico) y/o de previsión de centros de formación deportiva especializados (parapente, etc.).
- El vertedero de Barranco Seco, se mantendrá activo hasta la puesta en funcionamiento del nuevo Complejo. A partir de la puesta en servicio de las instalaciones de Villa de Mazo se establecerá el programa de recuperación del vertedero de Barranco Seco y su adecuación al uso de espacio libre público.

El Plan Insular considera la transformación de Barranco Seco como un caso especial y así queda reflejado en los diversos planos del Plan Insular, por un lado se reconoce su papel actual como vertedero y por otro su destino final como espacio libre público que por su posición deberá tener la consideración de conector ecológico con actividad tradicional (Bb1.1). La transformación de Barranco Seco precisará de un período de transición entre su situación actual como vertedero a su destino final, en esta transición se admiten usos relacionados con el sistema de gestión de residuos que deberá determinar, ordenar y programar el Plan Territorial Especial de Residuos, que establecerá el régimen provisional hasta la completa restauración de la conectividad ecológica del barranco.

6.5.3 Características funcionales de la gestión de residuos.

El nuevo esquema de la gestión de residuos concentra el tratamiento en el Complejo Medioambiental de Mazo, que deberá contar con las instalaciones previstas por la Directriz de Ordenación General 41, como mínimo: plantas de clasificación y recuperación de envases y otros productos reciclables, plantas de compostaje y plantas de valorización energética de residuos. El Plan Insular ha previsto y reservado suelo con el fin de aumentar la capacidad de sus instalaciones y la posibilidad de acoger nuevos servicios, tales como el crematorio de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

animales y aumentar la capacidad del vaso de vertido. La planta de almacenamiento de Callejón de Gata actúa como centro de transferencia al servicio del Oeste de la Isla, y puede actuar como centro especializado en la recogida y gestión de residuos agrícolas, en especial en las recuperación de residuos con posibilidad de reutilización, tales como producción de compost o biogás.

De acuerdo con lo que establece la Directriz de Ordenación General 41.3, en relación a los criterios mínimos que el planeamiento insular debe observar para prever las reservas de suelo destinados a infraestructuras para la gestión y tratamiento de residuo, las principales plantas de gestión y tratamiento de residuos se hallan fuera de los Espacios Naturales Protegidos, y mantienen una distancia mínima de 500 metros respecto a los núcleos urbanos y de 250 metros respecto de asentamientos rurales o agrícolas. Igualmente, las principales plantas de gestión de residuos cuentan con accesibilidad directa desde la Red Insular y se han establecido condiciones de accesibilidad para las restantes instalaciones que deberá localizar el Plan Territorial Especial de Residuos.

Los Puntos Limpios y las Autocompactoras que disponga el Plan Territorial Especial de Residuos, en el Noroeste y Noreste de la Isla, deben permitir una autogestión en los distintos municipios, especialmente en la zona Norte y Oeste de la Isla con puntos de recogida previos al traslado de los residuos al Complejo Medioambiental de Mazo. La localización preferente para los puntos limpios será en las proximidades de las áreas de mayor producción de residuos, así como su accesibilidad en relación a los núcleos y asentamientos a los que preste servicio.

Este esquema de distribución de Puntos Limpios, Plantas de Transferencia y Autocompactoras cubre el ámbito insular, sin embargo el servicio presenta mayores distancias de acceso a los Puntos Limpios en el caso de los municipios del Norte: Barlovento, Puntagorda y Garaffa. Para facilitar el reciclaje se propone la previsión de unidades móviles, (camionetas con las mismas facilidades de reciclaje selectivo de materiales que los puntos limpios) que pueden acercar este servicio a las zonas más alejadas de los puntos limpios existentes.

6.5.3.1 La gestión de residuos.

El Cabildo Insular es el responsable de la gestión de residuos y de las correspondientes instalaciones para llevarlo a cabo, los Ayuntamientos proporcionarán el suelo adecuado para las instalaciones que le correspondan, de acuerdo con la previsión del Plan Territorial Especial Residuos de La Palma.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.5.3.2 La gestión de los residuos de construcción y demolición

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

El reciclaje de residuos de demolición y construcción se considera importante desde el punto de vista general de los objetivos de gestión de residuos y desde el de ahorro de recursos extractivos. Desde este doble objetivo se dará prioridad a la utilización de material reciclado en las obras públicas y privadas de la Isla.

Las características de la gestión de los residuos de construcción y demolición son distintas a otros tipos de residuos dado que esta gestión se lleva a cabo a través de empresas privadas, convirtiendo una actividad de reciclaje en una actividad económica, necesaria y valorada desde el planteamiento de gestión de residuos y de los objetivos de este Plan Insular en general. La consideración de actividad económica significa que las instalaciones no se considerarán en el sistema de infraestructuras, excepto en el caso de gestión pública o que cumplan con un cometido especial en programas públicos de recuperación de áreas degradadas, en cuyo caso podrán ser concesiones provisionales como parte del proyecto de restauración.

El Plan Insular establece condiciones normativas para las instalaciones existentes u otras nuevas implantaciones que contribuyan a la regeneración de áreas degradadas; en especial antiguas canteras o vertederos que precisan de intervenciones de recuperación, aportaciones de material y ejecución de proyectos de restauración. En este caso los RCD condicionarán su actividad al establecimiento de etapas y plazos de recuperación de las áreas degradadas.

La implantación de RCD en áreas de actividad económica o vinculadas a la recuperación de algún espacio degradado deberán estar especialmente previstas y reguladas en los Planes Generales.

El Plan Territorial Especial de Residuos podrá disponer nuevas condiciones para la implantación de plantas RCD. En ningún caso estas actividades se admitirán en zonas A o Ba PORN.

6.5.3.3 Residuos especiales

Para aquellos residuos cuya gestión no está prevista en el Complejo Medioambiental de Mazo y que no dispongan de un plan de reciclado o eliminación gestionado por el Gobierno de Canarias, el Cabildo podrá establecer mecanismos de gestión especiales, contratos o convenios con entidades públicas o privadas a fin de garantizar su correcto tratamiento en la Isla o fuera de ella. En este caso se pueden hallar materiales voluminosos o peligrosos, entre otros.

CCRS arquitectos



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

6.6 Sistema de Equipamientos y Dotaciones

6.6.1 Competencias y contenido del Plan Insular

La competencia para la planificación y gestión de los grandes sistemas de equipamientos corresponde al Gobierno de Canarias a través de las Consejerías competentes en la planificación y gestión correspondiente.

Sin perjuicio de las competencias y de las determinaciones de la planificación de equipamientos a nivel de Canarias, el Plan Insular establece unas prioridades de localización de equipamientos relacionadas con el modelo insular de referencia y con los objetivos definidos para este Plan Insular, en particular el de aproximar los servicios a la población, con independencia de su lugar de residencia en la Isla.

El objetivo del Plan Insular es la localización de los equipamientos de carácter insular, para los cuales la centralidad y accesibilidad son condiciones determinantes en la mayoría de los casos, pero el objetivo de mejorar el servicio a la totalidad de la población hace imprescindible la previsión de equipamientos intermunicipales, así como la garantía de acceso a los principales equipamientos desde los puntos más alejados de la Isla, a través de medios de transporte adecuados.

Los análisis realizados en las etapas de información y diagnóstico nos muestran el desequilibrio en lo que se refiere a servicios básicos, existente entre los ámbitos centrales de la Isla y sus extremos Sur y, principalmente, Norte.

Admitiendo esta distribución como lógica en relación a la distribución de la población y la localización de los puntos con mayor accesibilidad, el objetivo de dotar a todos los habitantes de la Isla de mejor acceso a los equipamientos básicos, nos lleva a potenciar los equipamientos de carácter intermunicipal, con servicio a varios municipios, incluso en los casos en que una determinada dotación básica no sea estrictamente justificable desde la lógica de la población a la que presta servicio.

Los equipamientos plurimunicipales se estructuran en base a los sistemas funcionales, que constituyen las unidades territoriales de referencia en este Plan Insular.

La previsión de equipamientos intermunicipales, particularmente en los municipios del Norte, debe contar con la asistencia de un servicio de transporte público.

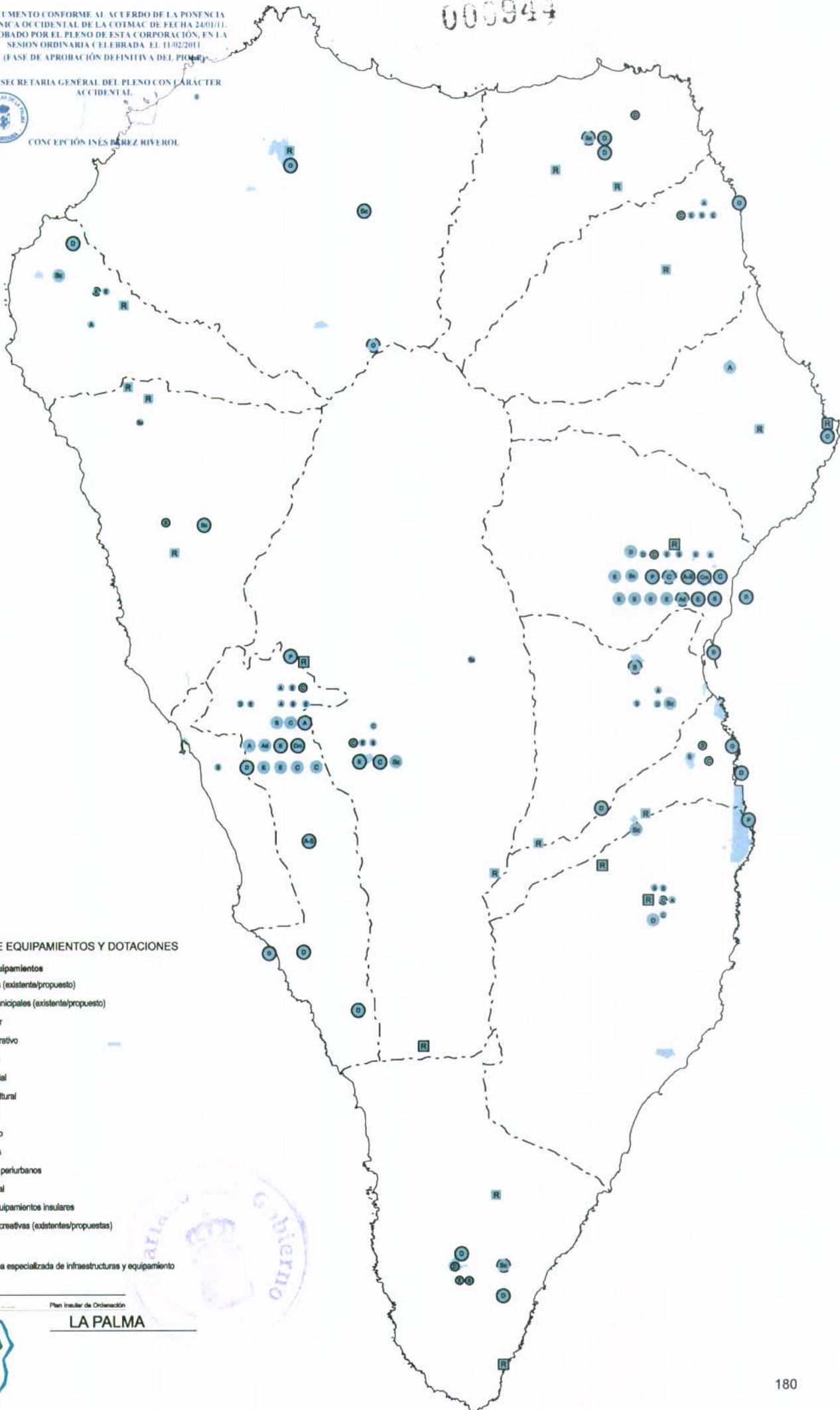


DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER ACCIDENTAL



CONCEPCION INES PAREZ RIVEROL



SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES

Dotaciones y equipamientos

- Insulares (existente/propuesto)
- Supramunicipales (existente/propuesto)
- Potenciar
- Ad Administrativo
- S Sanitario
- A Asistencial
- C Socio-cultural
- E Docente
- D Deportivo
- Sc Servicios
- P Parques periurbanos
- Cm Comercial
- O Otros equipamientos insulares

■ Áreas recreativas (existentes/propuestas)

Zona OT

■ D3.1 Área especializada de infraestructuras y equipamiento

CABILDO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.6.2

Objetivos y criterios de distribución insular de los equipamientos

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La ordenación de los equipamientos y dotaciones al servicio de la Isla y de los sistemas funcionales (equipamientos insulares y plurimunicipales) se fundamenta en los análisis realizados en las fases de información y avance, cuyas conclusiones en lo que se refiere al nivel de servicio fueron:

- Se considera aceptable la cobertura de las necesidades básicas a nivel general de la Isla.
- Existe un buen nivel de equipamientos básicos, prácticamente en todos los municipios (colegios, pistas deportivas, consultorios...).
- Predominan los municipios que no alcanzan la población suficiente para acceder a un segundo nivel de equipamientos, tales como el instituto, instalaciones deportivas especializadas con alto nivel de servicio o centros de salud.
- Estas condiciones han incidido en la concentración de equipamientos, que hoy pueden considerarse básicos, en las ciudades principales, siendo escasas las instalaciones de equipamientos de servicios intermunicipales fuera de los ámbitos de mayor concentración de la población.

A partir de estas conclusiones se establece como objetivo de este Plan Insular potenciar la implantación de equipamientos de servicio intermunicipal que faciliten en acceso a todos los habitantes de la Isla, aproximando los equipamientos a la población.

Se ha considerado prioritarios los equipamientos de carácter intermunicipal que garanticen niveles intermedios en: educación, sanidad, cultura y deporte.

En todos estos casos, se ha priorizado el nivel de proximidad y servicio exigible a estos equipamientos por encima del estándar teórico o del número de habitantes que justifica dicha instalación en las previsiones de las correspondientes Consejerías.

Se ha valorado la posible complementariedad de estos equipamientos, así como su capacidad para configurar áreas de referencia con ciertas condiciones de centralidad, con efectos positivos en las dinámicas de los núcleos en que se disponen. Por ello se aconseja la disposición de los equipamientos plurimunicipales en áreas urbanas y en las proximidades de intercambiadores de transporte público local.

Los equipamientos de carácter insular, aquellos cuyo nivel de servicio abarca la totalidad de la Isla o una de las dos vertientes, siguen disponiéndose preferentemente en las ciudades de Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane, siguiendo también criterios de facilidad de acceso y servicio a la mayor población posible.

Planeamiento de los equipamientos



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

De acuerdo con la Directriz de Ordenación General 79.1, la ordenación de los emplazamientos para los grandes sistemas generales públicos se llevará a cabo mediante Planes Territoriales Especiales, según las propias Directrices de Ordenación General y las disposiciones del Plan Insular.

De acuerdo con lo anterior, podrán redactarse los Planes Territoriales Especiales de los grandes sistemas públicos que incluyen: Servicios Sociales, Sistema Público de Empleo, Educación, Salud, Deportes, I+D y Protección Civil.

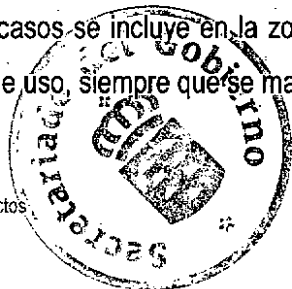
Los Planes Generales de los municipios deben ordenar y reservar el suelo para los equipamientos locales que correspondan. Estos equipamientos de nivel local no se reflejan en los documentos del Plan Insular (excepto para su análisis en el documento de información) dado que se trata de servicio y competencia local.

El Plan Insular propone y localiza los equipamientos insulares e intermunicipales, que han de servir respectivamente al conjunto de la Isla y a los sistemas funcionales definidos por este Plan Insular.

Los Planes Generales deberán reservar suelo para los equipamientos que señala el Plan Insular, tanto si en los planos de ordenación viene expresado mediante una zona o un símbolo. En el primer caso se establece una relación directa entre el equipamiento y la posición territorial (reserva para ampliación de Hospital...). Cuando se representa mediante un símbolo los Planes Generales también deberán reservar suelo, incluyendo la formulación de su obtención, tanto si su localización es en suelo urbano, como sucede en la mayoría de los casos, como urbanizable o rústico. En los casos en que se localice en suelo urbanizable el plan deberá establecer condiciones para que el Plan Parcial obtenga el correspondiente suelo de cesión a través de la gestión del Plan Parcial.

La ordenación de equipamientos y dotaciones de nivel insular y plurimunicipal se establece en el plano P.4.06, donde aparecen los equipamientos, mayoritariamente mediante representación simbólica y posición aproximada. En algunos casos el Plan Insular incluye reservas para equipamientos en posiciones precisas, en cuyo caso se incluye el correspondiente ámbito en la zona D3.1; Área Especializada en Infraestructuras y Equipamientos. La coincidencia entre símbolo y área no ha de representar necesariamente que la totalidad del suelo incluido en la zona D3.1. deba destinarse al correspondiente equipamiento, salvo que se indique específicamente en esta Memoria.

En otros casos se incluye en la zona D3.1 equipamientos existentes, que en un futuro podrían cambiar de uso, siempre que se mantengan como equipamientos insulares.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Fruto de las consultas a los Ayuntamientos se ha modificado la distribución de equipamientos culturales, educativos y deportivos en el sistema funcional Noroeste, se han suprimido las previsiones de equipamientos de carácter intermunicipal dada la preferencia de los de carácter municipal por parte de estos Ayuntamientos. Las razones de distancia y la resistencia a los desplazamientos en dirección norte han sido los argumentos que han justificado la renuncia a los equipamientos intermunicipales previstos en el documento aprobado inicialmente.

6.6.3 Propuesta de distribución territorial de equipamientos insulares e intermunicipales

6.6.3.1 Equipamientos administrativos

Los principales equipamientos administrativos a nivel insular y sus correspondientes servicios, se hallan en las ciudades de Los Llanos de Aridane y, principalmente, en Santa Cruz de La Palma. Para todos ellos se contempla la mejora de las instalaciones existentes. Los correspondientes Planes Generales reservarán espacio para las futuras ampliaciones del Cabildo Insular, Juzgados, Marina, y Guardia Civil, entre otros.

6.6.3.2 Equipamiento Sanitario

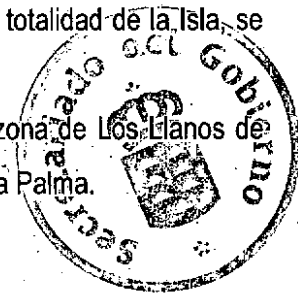
La propuesta de ordenación insular del Equipamiento Sanitario se adapta a las previsiones del Gobierno de Canarias, así como a los criterios y normas de la correspondiente Consejería.

Pese a que la población de las dos vertientes alcanzará los mínimos necesarios para la previsión de dos hospitales, el Hospital General existente se considera suficiente para dar respuesta a las necesidades sanitarias del conjunto de la Isla. Se opta por el mantenimiento de un hospital único que ha de permitir la concentración de servicios y la optimización de las instalaciones, de personal y de formación. El PIOLP reserva suelo que garantice la posibilidad de futuras ampliaciones, con incorporación de especialidades que en este momento no existen o que pudieran resultar deficitarias.

La ordenación sanitaria contempla: Hospitales, Centros de Salud y Consultorios Periféricos. La actual distribución en la Isla es:

El Hospital General se sitúa en Breña Alta, y su ámbito de servicio es la totalidad de la Isla, se mantiene como único hospital y se reserva suelo para su ampliación.

Está previsto un Centro Especializado de Atención de Urgencias en la zona de Los Llanos de Aridane y un Centro Comarcal de Atención Urgencias en Santa Cruz de La Palma.



EQUIPAMIENTOS (EXISTENTES Y NECESARIOS)

		ZONA NE			ZONA NO			ZONA E			ZONA O			ZONA S	
		Barbovento 2.472	Puntallana 2.603	San Andrés y Sauces 5.637	Garafía 2.203	Puntacorda 1.951	Tijarafe 3.265	Brea Alta 7.314	Brea Baja 4.738	Santa Cruz de La Palma 20.995	Los Llanos 22.078	El Paso 7.822	Tazacorte 6.109	Fuencaliente 2.097	Consultorio
SANITARIO	Municipal	Población estimada 2014													
	Consultorio Pariférico	E													
	Intermunicipal	E		Centro de Salud	Centro de Salud		Centro de Salud		Centro de Salud	Centro de Salud	Centro de Salud	Centro de Salud			
	Insular	E							Hospital						
DOCENTE	Intermunicipal	E		IES, Escuela Insular de Música		IES, Escuela Insular de Música		IES	IESx3, Escuela Insular de Música	IESx3, Escuela de Capacitación Agraria, Escuela Insular de Música	IES				
	Insular	E							Escuela Oficial de Idiomas, Centro de Profesores, Escuela de Arte	Escuela Oficial de Idiomas, Centro de Profesores					
	Enseñanza universitaria (100.000), Otros	E							Enseñanza Universitaria	Enseñanza Universitaria	Enseñanza Universitaria				
SOCIO-CULTURAL	Intermunicipal	E													
	Insular	E		Centro Cultural	Centro Cultural			Centro Cultural	Centro Cultural	Centro Cultural	Centro Cultural				
	Equipo de teatro, Museo Arqueológico	E						Teatro	Auditorio, Museo Arqueológico						
DEPORTIVO	Intermunicipal	E						Complejo		Complejo	Complejo				
	Insular	E						Equip Turístico	Puerto Deportivo	Puerto Deportivo x2	Equip Turístico+ Puerto Deportivo				
	Equipamiento turístico, Puerto deportivo	E													
SERVICIOS	Intermunicipal	E													
	Insular	E		Extinción		BRIF		CECOPIN	Cementerio Comarcal			Matadero			
	Extinción de incendios, Matadero, Crematorio	E													
ADMINISTRATIVO	Intermunicipal	E													
	Insular	E							Policia, Juzgados, Cabildo	Policia, Juzgados					
	Cabildo, Juzgados, Policía	E													
ASISTENCIAL	Intermunicipal	E													
	Insular	E													
	Programa asistencial	E							Centro Socioasistencial	Sin concretar					

SECRETARÍA GENERAL DEL GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS
 CONSEJO DE APROBACIÓN DELEGADA DEL REGLO
 VILLA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
 11 de febrero de 2011

DOCUMENTO CONFORME AL ACTUANDO DE LA PODERANCIA LEGISLATIVA DEL GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS
 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA DE FEBRERO DE 2011

000048



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
La mayoría de los municipios disponen de Centro de Salud. La distribución territorial y de servicios es la siguiente:

- Centro de Salud de Santa Cruz de La Palma, que sirve además al municipio de Puntallana.
- Centro de Salud de San Andrés y Sauces, que sirve además al municipio de Barlovento.
- Centro de Salud de Breña Alta.
- Centro de Salud de Villa de Mazo, que sirve además al municipio de Fuencaliente.
- Centro de Salud de Los Llanos de Aridane.
- Centro de Salud de El Paso.
- Centro de Salud de Tazacorte.
- Centro de Salud de Tijarafe, que sirve además al municipio de Puntagorda.
- Centro de Salud de Garafía.

Existen Consultorios Periféricos en los municipios que no cuentan con Centro de Salud que son los siguientes: Breña Baja, Fuencaliente, Barlovento, Puntagorda y Puntallana.

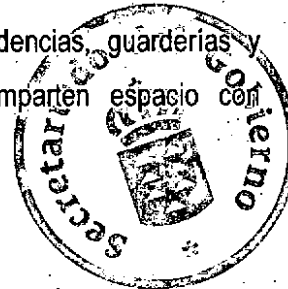
Se propone, por razones de población, en el caso de San Antonio de Breña Baja, o de posición, en el caso de Fuencaliente, la sustitución del Consultorio Periférico por Centro de Salud:

- Centro de Salud de San Antonio de Breña Baja.
- Centro de Salud de Fuencaliente.

6.6.3.3 Equipamiento Asistencial

Si analizamos los estándares aplicables para la previsión de equipamientos asistenciales llegamos a la conclusión que únicamente las ciudades de Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane cuentan con la masa poblacional que precisa la previsión de espacio para dichos servicios.

Este dimensionado posible contrasta con la necesidad de previsión de equipamiento asistencial al alcance de todos los ciudadanos, siendo en este tipo de equipamientos donde la proximidad se convierte en un factor de mayor importancia, siendo además, los servicios asistenciales, una necesidad creciente para ofrecer servicios adecuados a los ciudadanos que más lo precisan. En este sentido se considera adecuado conservar la tradición municipal de implantación de diversos servicios asistenciales (que dan servicio a poca población) relacionados con otros equipamientos. En algunos municipios los centros de ancianos, residencias, guarderías y asistencia social se presentan como equipamientos sociales o comparten espacio con equipamientos culturales.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Los Planes Generales deben reservar suelo para que los Ayuntamientos puedan garantizar los equipamientos asistenciales (o socio asistenciales) necesarios en función de las características de la población, concretando y dimensionando los servicios a cubrir.

Como equipamiento asistencial existente, cabe destacar el Centro de Personas con Discapacidad de Triana, en Los Llanos de Aridane.

En la categoría de sanitario-asistencial destaca el Centro Socio-Sanitario localizado en el antiguo Hospital de Las Nieves, en Santa Cruz de La Palma.

Se ha incluido en la categoría asistencial a nivel insular las instalaciones de:

- ISONORTE, en Puntallana, con servicios ocupacionales a personas con riesgo de exclusión social.

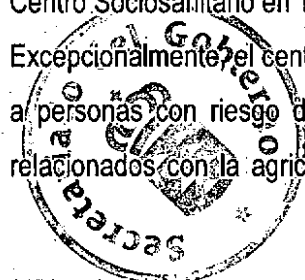
Se consideran instalaciones de carácter plurimunicipal:

- Centro Ocupacional en San Pedro de Breña Baja.
- Centro Ocupacional de Garehagua, en Villa de Mazo.
- Centro Ocupacional La Tisera, en San Andrés y Sauces.
- Centro Ocupacional La Traviesa en Garafía.
- Centro Ocupacional Taburiente, en Los Llanos de Aridane.
- Centro de día Acetina, en Los Llanos de Aridane.
- Centro de día Dorador, en Santa Cruz de La Palma.

Desde el Plan Insular, y sin una precisión de usos, se establece la previsión de reservas de suelo para equipamientos asistenciales a nivel insular, capaces de albergar usos diversos o alternativos, en Santa Cruz de La Palma y en Los Llanos de Aridane. La disposición de estos equipamientos es preferentemente urbana. Los usos que deben contemplarse prioritariamente a nivel insular son de residencia asistida de ancianos y de asistencia social, en ambos casos se considera preferible la distribución en varias entidades por motivos de proximidad y de especialización. También se dispone un centro Sociosanitario en Todoque, los Llanos de Aridane, fruto de una alegación estimada.

Los equipamientos sociales y asistenciales se localizan principalmente en áreas urbanas, donde cuentan con mayores posibilidades de acceso y de servicio a la población, excepcionalmente el Centro Sociosanitario en Todoque corresponde a un asentamiento rural.

Excepcionalmente, el centro ISONORTE se dispone en suelo rústico, y su programa de atención a personas con riesgo de exclusión social cuenta con usos diversificados, algunos de ellos relacionados con la agricultura y ganadería y otros con labores de producción artesana o de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

reciclaje de residuos. El Plan Insular valora el servicio insular que han venido desarrollando estas instalaciones, cuyos usos y espacios relacionados vendrán determinados por el Plan General de Puntallana, contemplando los usos mencionados.

6.6.3.4 Equipamiento Sociocultural

La mayor parte de los municipios disponen de centros culturales o socioculturales; Casa de La Cultura, Centros de Artesanía, Museo Local o Aula de Música, que, en general, resultan suficientes para albergar los servicios y actividades locales, tales como actos públicos o representaciones teatrales, exposiciones y biblioteca. En algunos municipios las dependencias socio culturales pueden tener un uso asistencial y viceversa.

Aparte del mantenimiento y potenciación de los centros culturales locales, la mejora de los niveles de vida y culturales de la Isla, así como la necesidad de ofrecer mayores atractivos y diversidad a la oferta turística, hace imprescindible la previsión de una mayor oferta cultural.

Entre los centros existentes o previstos destaca:

- Auditorio en Los Llanos de Aridane.
- Centro de Convenciones y Congresos en Santa Cruz de La Palma.
- Recinto Ferial en El Paso, que puede incluir la antigua fábrica de tabaco.

Desde una óptica intermunicipal, se proponen centros culturales, que incluyan como mínimo espacio para exposiciones, sala de espectáculos y biblioteca. La posición de estos centros se relaciona con los institutos u otras instalaciones docentes a fin de facilitar la diversidad de usos, como servicio cívico y complemento a las actividades docentes. Se han previsto centros socioculturales en:

- Santa Cruz de La Palma.
- Los Llanos de Aridane.
- Breña Baja.
- San Andrés y Sauces.
- En El Paso se potencia el centro sociocultural existente.
- En Villa de Mazo se potencia el centro sociocultural existente.

Entendemos que las poblaciones de menor tamaño deberán incluir programas de equipamientos culturales de carácter municipal, así como determinar políticas de recuperación y modernización de los equipamientos culturales existentes, tales como teatros o museos.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



En la Memoria de Información se incluye un listado de los centros existentes y previstos en cada municipio. Destacamos las tendencias recientes de recuperación del patrimonio cultural existente, particularmente en lo que se refiere a la recuperación de antiguos teatros:

- Teatro Circo de Marte, en Santa Cruz de La Palma;
- Teatro Chico, en Santa Cruz de La Palma.

Y museos:

- Museo de Bajada de La Virgen, en Santa Cruz de La Palma.
- Museo del Arte Sacro, en Santa Cruz de La Palma.
- Museo de Arte contemporáneo, en Santa Cruz de La Palma.
- La Casa Roja, en Villa de Mazo.
- Museo Arqueológico Benahoarita en Los Llanos de Aridane.
- Museo de la Seda en El Paso.

Cabe señalar el valor cultural de algunos Parques Arqueológicos, incluidos en otros sistemas insulares dado que constituyen lugares más complejos que los que corresponde estrictamente a un equipamiento cultural, entre ellos desatacan los Parques Arqueológicos de La Zarza - La Zarcita en Garafía y Belmaco en Villa de Mazo, el futuro Parque Arqueológico de La Cueva El Tendal en San Andrés y Los Sauces, asimismo se reconoce el potencial cultural del futuro Centro de Visitantes en El Roque de Los Muchachos.

Además de los equipamientos culturales y sociales de importancia insular los municipios dispondrán de centros culturales o socioculturales, a nivel local, preferiblemente relacionados con otros equipamientos educativos o deportivos.

6.6.3.5 Equipamiento Docente Básico

Los niveles básicos obligatorios de educación están cubiertos en toda la Isla. La mayoría de municipios (y en algunos casos otros asentamientos poblacionales no centrales del municipio) disponen de centros para los primeros niveles de enseñanza primaria.

La enseñanza secundaria también está cubierta en la totalidad de la Isla, a excepción de Garafía y Fuencaliente que, si bien tienen cubierto el primer ciclo de ESO (1º y 2º), no tienen el segundo ciclo (3º y 4º).

Si bien el acceso a la enseñanza secundaria está garantizado por los Centros de Enseñanza Obligatoria (CEO) y los Institutos de Enseñanza Secundaria (IES) presentes en cada uno de los ámbitos territoriales, algunos de los desplazamientos exigidos son muy largos para tratarse de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
acceso a equipamiento educativo. Los IES generalmente integran ciclos de formación profesional.

El objetivo del Plan Insular es una distribución homogénea de los centros para la enseñanza secundaria (IES y CEO) en posiciones que permitan el acceso a los mismos en desplazamientos lo más cortos posible y asistidos por transporte público.

El Plan Insular concreta la propuesta con la disposición de un centro, como mínimo, en cada ámbito territorial, a excepción del ámbito Sur, Fuencaliente, que no cuenta con suficiente población, donde se propone, como mínimo, completar la enseñanza básica.

Los Institutos de Enseñanza Secundaria existentes en la Isla son los siguientes:

Breña Baja:

- IES Las Breñas.

Los Llanos de Aridane:

- IES Eusebio Barreto Lorenzo.
- IES José María Pérez Pulido.
- IFPA Los Llanos de Aridane, (Escuela de Capacitación Agraria).

En Los Llanos de Aridane está previsto un nuevo Centro Integrado de Formación Profesional.

El Paso:

- IES El Paso.

Puntagorda:

- IES Puntagorda.

San Andrés y Sauces:

- IES Cándido Marante Expósito.

Santa Cruz de La Palma:

- Escuela de Arte Santa Cruz de La Palma.
- IES Alonso Pérez Díaz.
- IES Luís Cobiella Cuevas.
- IES Virgen de Las Nieves.

Villa de Mazo:

- IES Villa de Mazo.

Fuencaliente

- Se propone un nuevo IES en Fuencaliente

Los Centros de Enseñanza Obligatoria existentes en la Isla son los siguientes:

Barlovento:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CEO Barlovento.

CONCEPCION INES PÉREZ RIVEROL

Tijarafe:

- CEO Tijarafe.

Tazacorte:

- CEO Juan XXIII.

Santa Cruz de La Palma:

- CEO Santo Domingo de Guzmán, (concertado).

Los Llanos de Aridane:

- CEO Sagrada Familia, (concertado).

Los Centros de Profesores existentes se sitúan en Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane.

Existen Escuelas Oficiales de Idiomas en Santa Cruz de La Palma y en Los Llanos de Aridane.

La Escuela Insular de Música tiene sedes en los municipios de Santa Cruz de La Palma, Los Llanos de Aridane, Puntagorda y San Andrés y Sauces.

Santa Cruz de La Palma cuenta con dos establecimientos educativos existentes de carácter insular:

- Residencia Escolar San José.
- Escuela Insular de Educación Especial El Dorador.

Los centros relacionados se consideran suficientes para dar servicio a la Isla.

6.6.3.6 Estudios Universitarios

Es previsible que en los años de desarrollo de este Plan Insular no se alcance la población mínima que requiere reservas para la enseñanza superior universitaria. Sin embargo, datos de población y de movimiento de población aconsejan la previsión de estudios universitarios y de postgrado, así como un esfuerzo para iniciar enseñanzas superiores incluso en el caso que no se alcance el umbral de población que precisa de dichas reservas.

La posibilidad de cursar estudios superiores en la Isla puede incidir positivamente en la retención de los jóvenes palmeros, e incluso en la atracción de otros procedentes de la Comunidad Canaria o de la Península. La implantación de estudios universitarios incidirá especialmente en la oferta de aquellas especialidades vinculadas con las actividades económicas predominantes en la Isla (agricultura, ganadería, economía, turismo, ciencias relacionadas con la naturaleza y su condición de Reserva de la Biosfera: astronomía, geología-vulcanología, ciencias del mar,



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ BILROD

medio ambiente o naturaleza...) con un planteamiento especializado que aporte profesionales capacitados para la aplicación de su formación en la propia Isla.

La implantación de estudios universitarios y de postgrado en La Palma tendrá carácter de equipamiento insular, estarán vinculados a otras universidades públicas canarias, o a centros privados reconocidos, su localización en la Isla se justificará por la integración en el territorio y a sus problemas y cualidades específicas. Se considera prioritaria la localización urbana, integrada en la ciudad o ciudades, como elemento calificador de las mismas. Las localizaciones preferentes son Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane.

También se prevé la reserva de suelo para la implantación de un Centro Educativo en El Paso, preferentemente de estudios superiores y vinculado a las actividades económicas propias de la Isla o específicas del nuevo sector industrial.

Complementariamente a la enseñanza universitaria, se considera importante la implantación de enseñanzas de formación profesional específicamente dirigidas a aquellos temas que se pretenden impulsar, coincidentes con el mantenimiento de las tradiciones artesanas de la Isla y con las especialidades ya en relación a las enseñanzas universitarias. En este aspecto destaca el Centro de Capacitación Agraria de Los Llanos de Aridane. Otros centros existentes que se ajustan, o disponen de potencial, para satisfacer estos requerimientos, por tratarse de centros complejos donde la potenciación de su carácter educativo viene vinculado al desarrollo de actividades económicas tradicionales, se han incluido en "otros sistemas insulares" como lugares de interés, todos ellos pueden reforzarse a nivel cultural y educativo, principalmente en la formación de profesionales en las actividades tradicionales como en los casos de:

- Las Bodegas Comarcales, en Puntallana y Tijarafe
- Bodega Comarcal del Noroeste de La Palma y Casa de La Miel en Tijarafe.
- El Vivero Insular, en Puntallana
- El Museo de La Seda, en El Paso
- La Escuela Insular de Artesanía en Villa de Mazo

Junto a otras referencias que aparecen como lugares de interés.

6.6.3.7 Equipamiento deportivo

En general todos los municipios cuentan con instalaciones deportivas de carácter local, especialmente pistas y campos deportivos. Dichas instalaciones se hallan en estado aceptable de conservación y equipamiento, pero ofrecen posibilidades limitadas de prácticas deportivas.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Las instalaciones locales, así como el carácter de las mismas, en el caso que se destinen al servicio local se ordenarán de acuerdo a las disposiciones de los Planes Generales.

Se proponen aquellas instalaciones que se consideran de servicio general a nivel de la Isla y aquellas otras que han de garantizar el acceso a las prácticas deportivas de los habitantes de los municipios menos poblados o peor comunicados con las ciudades centrales. En estos casos, la propuesta no obedece estrictamente a unos estándares de relación población-equipamiento, sino a la voluntad de homogeneizar el nivel de servicio y el acceso a las dotaciones deportivas a todos los habitantes de la Isla, en una posición lo más próxima posible a su lugar de residencia.

Equipamientos Deportivos de Interés Insular

- Puertos deportivos e instalaciones de deportes acuáticos:
 - Puerto de Maldonado en Santa Cruz de La Palma y Puerto de Santa Cruz de La Palma.
 - Los Cancajos, en Breña Baja.
 - Puerto Naos, en Los Llanos de Aridane.
- Campos de golf propuestos por el Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística, localizados en los municipios de:
 - Fuencaliente.
 - Los Llanos de Aridane.
 - Puntagorda.
 - Barlovento.
 - Breña Alta.

▪ Equipamientos deportivos en el medio natural

Se consideran también de interés insular aquellas instalaciones deportivas que tengan como finalidad potenciar e incentivar la práctica de senderismo, parapente, ciclismo de montaña, submarinismo, espeleología..., así como aquellas otras actividades que tengan como marco de referencia el conjunto de la Isla, y que aprovechen las condiciones naturales y paisajísticas de la misma, siempre que su práctica no suponga la alteración de los recursos naturales. Se aconseja la integración de las entidades que promueven y organizan dichos deportes, a fin de facilitar la práctica segura y el acceso a actividades diversificadas tanto a la población de La Palma como a los turistas.

- Complejos Polideportivos Intermunicipales



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

Se propone la instalación de complejos polideportivos, que incluyan pabellón y piscina cubierta, a nivel intermunicipal para aquellos municipios o grupos de municipios que no dispongan de equipamientos que permitan prácticas tuteladas, diversificadas y que ofrezcan alternativas de practicas deportivas abiertas a todas las edades, así como aquellas destinadas a personas que por su edad o estado de salud precisan de prácticas deportivas especiales; de recuperación, terapéuticas, etc.

Los complejos polideportivos municipales que pueden asumir funciones de carácter supramunicipal, existentes o en construcción se localizan en:

- Breña Alta (existente). Al servicio a los municipios de Breña Baja, Villa de Mazo.
- Santa Cruz de La Palma. Instalación deportiva.
- Los Llanos de Aridane (en construcción). Al servicio de los municipios de Tazacorte y El Paso.
- Centro deportivo de Miraflores, de carácter insular, en Santa Cruz de La Palma.

Está prevista la construcción de nuevos complejos en:

- Barlovento. Al servicio de los municipios de San Andrés y Sauces y Puntallana.
- Fuencaliente.

Los complejos citados contarán, como mínimo, con gimnasio, pistas polideportivas y piscina cubierta, con la finalidad de ofrecer servicios relacionados con la práctica del deporte y la salud.

Se han previsto otros equipamientos deportivos especializados de interés insular:

- Campo de tiro en Fuencaliente
- Circuito Automovilístico en Villa de Mazo
- Área de Tecnificación deportiva en Barlovento
- Instalaciones de Parapente en Los Llanos de Aridane
- Instalaciones para Karts en Los Llanos de Aridane

6.6.3.8 Servicios

Se incluye en la categoría de servicios una serie de equipamientos y dotaciones insulares que desarrollan funciones específicas a nivel insular, entre ellas se ha destacado por su importancia la red de servicios de prevención de incendios que incluye diversas instalaciones existentes y/o propuestas:



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Servicios de Prevención de Incendios y Parques de Bomberos

CONCEPCION INÉS SÁENZ RIVEROL

Con independencia de la necesidad de localización de parques de bomberos en los municipios con más de 5.000 habitantes, el conjunto de la Isla precisa de unas instalaciones distribuidas territorialmente, que además del posible servicio municipal o intermunicipal, puedan atender a emergencias insulares, especialmente incendios forestales.

Contamos con parques de bomberos urbanos en:

- Breña Alta, junto al CECOPIN.
- Santa Cruz de La Palma, en La Portada.
- Los Llanos de Aridane, en La Laguna.
- Puntagorda.
- San Andrés y Sauces.
- Garafía (no operativo).

Las dotaciones específicamente destinadas a prevención y extinción de incendios forestales son:

- Base Aérea Insular de Medios para la Brigada de Refuerzos contra Incendios Forestales (BRIF), en el municipio de Puntagorda. Su ámbito de actuación es autonómico.
- Centro de Coordinación Operativa Insular de Emergencias, (CECOPIN), en Breña Alta.
- Existen Garajes y Casas Forestales en los siguientes municipios:
 - Fuencaliente, (Garaje y Casa Forestal).
 - El Paso, junto al Centro de Visitantes de La Caldera, (Garaje y Casa Forestal).
 - Tijarafe, en Bellido, (sólo Garaje).
 - Garafía, Roque Faro, (Garaje y Casa Forestal).
 - Barlovento, (Garaje en zona industrial y Casa Forestal en casco urbano).

Además de los centros existentes, el PIOLP dispone centros, coordinados con los parques de bomberos e instalaciones contra incendios forestales, donde se desarrollan programas de prevención compatibles con otras labores de conservación de la naturaleza.

Estos servicios de prevención con parques de bomberos se consideran equipamientos insulares, y complementan las dotaciones existentes, entre los emplazamientos propuestos, los dos primeros se consideran prioritarios. Los parques se localizan en los municipios de:

- Garafía.
- Fuencaliente, donde se potencian instalaciones existentes.
- Barlovento, donde se potencian instalaciones existentes.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Otros servicios insulares

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Se incluyen como equipamientos de servicios a nivel insular, existentes:

- Matadero en El Paso
- Cementerio comarcal de Breña Baja
- Laboratorio Insular en Santa Cruz de La Palma

Propuestos:

- Albergue insular de animales en Tijarafe

6.6.3.9 Parques, Espacios Libres y Áreas Recreativas

La previsión de parques y jardines, urbanos o periurbanos, corresponde al planeamiento general de los municipios. La función de ciertas áreas recreativas y la propia relación de gran parte de la población con el espacio rural y la naturaleza hacen que la previsión de parques y áreas de juego se tienda a asociar a los entornos urbanos. Sin embargo, en aplicación de la Directriz de Ordenación General 115 este Plan Insular localiza Parques Periurbanos como espacios de referencia próximos a las áreas más pobladas.

Los parques periurbanos se localizan en áreas que el Plan Insular reconoce cierto valor paisajístico en los municipios de Los Llanos de Aridane (al Noreste del núcleo urbano) y Santa Cruz de La Palma (Los Peregrinos). En ambos casos se trata de posiciones contiguas a las áreas de mayor concentración de población, donde la creación de un parque periurbano responde al múltiple objetivo de facilitar el acceso de la población a zonas próximas y de interés, a la preservación de dichas zonas frente a otros usos periurbanos y la atracción de actividades, preservando áreas con mayor interés ambiental.

Los correspondientes Planes Generales precisarán la delimitación, y éstos o los proyectos por ellos indicados, ordenarán los parques periurbanos atendiendo a: la creación o mejora de los accesos, la previsión de aparcamientos y de áreas de actividad recreativa y deportiva al aire libre. Dichas instalaciones se delimitarán espacialmente y constituirán la "puerta del parque", en cuyo interior sólo se ordenarán los posibles recorridos, puntos de información y servicio, conservando las características del paisaje y las actividades tradicionales.

La ordenación de los parques periurbanos corresponde a los Ayuntamientos de los correspondientes municipios en colaboración con el Cabildo de La Palma.

Los parques periurbanos propuestos responden a criterios distintos:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN DEL PLENO

- Parque Periurbano de Los Llanos de Aridane - El Paso, se localiza en un zona de protección paisajística, al norte de estas poblaciones, donde conviven actividades agrícolas y ganaderas tradicionales con áreas de valor natural. Se propone la localización de un área recreativa y un aparcamiento junto al camino de acceso, que constituirá el núcleo del parque rural periurbano. A partir de este centro, donde se concentran los servicios, el parque se ordenará estableciendo recorridos y pequeñas áreas de descanso en el paisaje agrícola. Excepto en el área recreativa la ordenación del parque no debe afectar la actividad agrícola o agropecuaria en la que se apoya. Los recorridos pueden especializarse para caminar o para bicicletas. Se considera un parque que debe admitir un uso intensivo en el área recreativa y moderado en los recorridos rurales.

La ordenación del Parque Periurbano de Los Llanos de Aridane - El Paso deberá ser clasificado como tal por el planeamiento urbanístico y remitido a un Plan Territorial Especial por afectar a dos municipios.

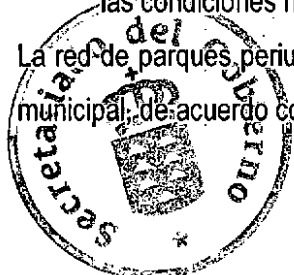
- Santa Cruz de La Palma, Parque Periurbano de los Peregrinos, se localiza al Noroeste de la ciudad de Santa Cruz de La Palma, en una posición periférica en relación a la ciudad. Este parque está previsto por el planeamiento municipal, donde ha de facilitarse diversas actividades deportivo-recreativas y áreas de descanso. Se considerará un parque que debe admitir un uso intensivo.

El Plan General de Santa Cruz de La Palma clasificará dicho ámbito como Parque Periurbano y establecerá las condiciones de desarrollo mediante proyecto.

- Parque Periurbano de Las Mareta, entre el aeropuerto y el mar. El objetivo del parque es la recuperación de un área actualmente degradada, que ha sufrido la influencia de las obras del aeropuerto. Se considera un ámbito de valor natural con presencia de especies de elevado interés, por lo tanto el objetivo principal será la recuperación de estas especies y la ordenación de recorridos que posibiliten el contacto con el mar y con estos elementos naturales protegidos. Se considera un parque de poco uso, pero que puede cualificar considerablemente el entorno del aeropuerto.

El Plan General de Villa de Mazo clasificarán el ámbito de Las Maretas como Parque Periurbano y establecerá las condiciones de desarrollo mediante proyecto, atendiendo a las condiciones naturales y a las limitaciones impuestas por la proximidad del aeropuerto.

La red de parques periurbanos se completará con los previstos por el planeamiento urbanístico municipal, de acuerdo con lo establecido en la Directriz de Ordenación General 59.1.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AL OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-IVEROL

El Plan Insular refuerza la tradición de las Áreas Recreativas con la previsión de nuevas áreas en zonas de valor ambiental y en relación a otros equipamientos o servicios existentes o propuestos. Existen Áreas Recreativas en:

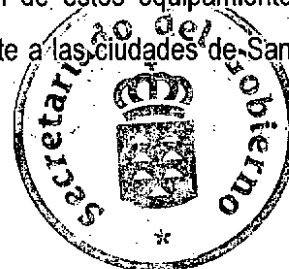
- Fuente de Los Roques, en Fuencaliente.
- El Pilar y Pared Vieja, en Cumbre Vieja, municipios de El Paso y Breña Alta.
- Montaña de La Breña, en Breña Baja.
- Llano Remón, en Puntallana.
- Las Cancelas, en San Andrés y Sauces.
- La Laguna y Las Mimbreras, en Barlovento.
- San Antonio de Monte, en Garafía.
- El Fayal, en Puntagorda.
- Pozo de Tinizara, Llano del Lance y Fuente del Toro, en Tijarafe.

Se completa este sistema con las Áreas Recreativas propuestas en:

- Área ocupada por la antigua planta incineradora de Mendo, en el municipio de El Paso, en ella se incluyen instalaciones de un Centro de Apoyo Ambiental propuesto.
- Las Salamas y Hoya de La Higuera, en Villa de Mazo, como recuperación de área degradada por los antiguos hornos incineradores.
- Al Norte de Los Llanos, integrada en el parque periurbano, como actuación de recuperación de áreas degradadas.
- Las Cabras, en Fuencaliente, situada sobre la parte en desuso de la extractiva de Los Graneles.
- Las Salinas, en Puntallana.
- Los Breñuscos, en Santa Cruz de La Palma.

6.6.3.10 Equipamientos comerciales y de ocio

Los equipamientos comerciales y de ocio en La Palma están relacionados con los núcleos urbanos, en particular con aquellos que cuentan con mayor población. Este Plan Insular vincula la ordenación de estos equipamientos a la ordenación urbanística de dichos núcleos, en especial aquellos cuya incidencia territorial supera el ámbito de influencia inmediato y alcanza a toda la Isla. A corto plazo no se ha considerado necesario la ordenación de estos equipamientos, vinculados a los sistemas territoriales Este y Oeste, y particularmente a las ciudades de Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane.



000962

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

Sin embargo, atendiendo a la Directriz de Ordenación General 136 y en previsión de posibles necesidades de implantación que superen la capacidad de los equipamientos previstos por los Planes Generales, o en los Planes Territoriales Parciales de los Sistemas Funcionales Este y Oeste, se ha previsto la redacción de un Plan Territorial Especial de Grandes equipamientos comerciales de incidencia insular.

El Plan Insular localiza equipamientos comerciales y de ocio en Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane. A través del Plan Territorial Parcial de los sistemas Este y Oeste y de los correspondientes planes generales se localizarán de acuerdo con las condiciones que se establecen en la Directriz de Ordenación General 136.3. La localización preferente en los sistemas funcionales Este y Oeste responde también la distribución territorial de las actividades comerciales que realiza el Decreto 232/2005, de 27 de diciembre (Capítulo II del Título III); se identifican dos zonas de la isla de La Palma como Zona de Atracción Comercial de grado III (Santa Cruz de La Palma, Breña Baja y Breña Alta; y Los Llanos de Aridane, Tazacorte, El Paso y Tijarafe).

En relación con los equipamientos comerciales, cabe señalar, de acuerdo con la Ley 10/2003, de 3 de abril, reguladora de la Licencia Comercial Específica, que tendrán la consideración de grandes establecimientos comerciales aquellos establecimientos cuya superficie útil de venta al público supere los 750 m² en los municipios con una población de hecho inferior a 20.000 habitantes o los 1.000 m² en los municipios con una población de hecho igual o superior a 20.000 habitantes (artículo 3.1.c).

6.6.3.11 Otros Equipamientos insulares

En esta categoría se incluyen aquellos equipamientos que son, o pueden ser representativos a nivel insular, pero que no responden exactamente a las categorías anteriormente definidas o bien que, por tratarse de instalaciones o propuestas complejas, participan de más de una de ellas, se han incluido en la categoría de Otros Equipamientos insulares:

- Centro Insular de Talasoterapia en Breña Baja.
- Conjunto Recreacional Las Salinas en Puntallana.
- Parque marítimo del Barranco del Agua en San Andrés y Sauces.
- Finca Experimental y Complejo de ocio y naturaleza de San Antonio del Monte en



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

En todos los casos, el Plan General del correspondiente municipio deberá especificar el ámbito de la actuación, así como su programa específico, procediendo a la ordenación pormenorizada o a la remisión a un Plan Especial, sin perjuicio de las correspondientes autorizaciones de las administraciones competentes en materia de costas o patrimonio, en los casos que corresponda. Algunos de estos complejos de ocio en ámbitos costeros, responden a los objetivos enunciados para las áreas litorales enunciadas en el documento de aprobación inicial del Plan Insular, en lo que se refiere al aprovechamiento de los accesos al mar, recorridos costeros, aprovechamiento de recursos patrimoniales, para la ordenación de áreas de ocio y de recreo. Estos son los casos del Conjunto recreacional de Las Salinas en Puntallana y el Parque Marítimo del Barranco del Agua en San Andrés y Sauces.

Complejo de Instalaciones Astrofísicas de El Roque de Los Muchachos

Entre los equipamientos incluidos en este apartado queremos destacar el Complejo de Instalaciones Astrofísicas de El Roque de Los Muchachos, que constituye uno de los equipamientos de mayor representatividad de la Isla. Por la singularidad de su emplazamiento, así como por la importancia internacional de estas instalaciones, el Plan Insular no establece limitaciones en su desarrollo como centro de investigación científica. El área donde está situado (zona A2.3 OT) admite el uso científico vinculado al estudio y difusión de los valores naturales, en este caso, el aprovechamiento de las singulares condiciones del cielo de La Palma.

Las instalaciones Astrofísicas se han considerado como uno de los principales valores de carácter científico que posee La Palma, así como uno de los elementos de mayor reconocimiento internacional de la Isla, atendiendo a ello el Plan Insular quiere favorecer la adecuada ordenación de las instalaciones existentes, incluyendo la mejora de accesos y servicios para las instalaciones actuales, así como la posibilidad de implantación de nuevos telescopios, como por ejemplo el E-ELT (The European Extremely Large Telescope), cuya implantación en La Palma supondría el reconocimiento definitivo de las condiciones excepcionales de su cielo a nivel mundial.

Como en los demás casos en que los equipamientos vienen definidos por símbolos, la ordenación del ámbito ocupado por las instalaciones Astrofísicas precisará de la delimitación y la reserva de suelo por parte del Plan General, en este caso de Garafía, que podrá establecer la ordenación pormenorizada o bien remitir dicha ordenación a un Plan Especial.

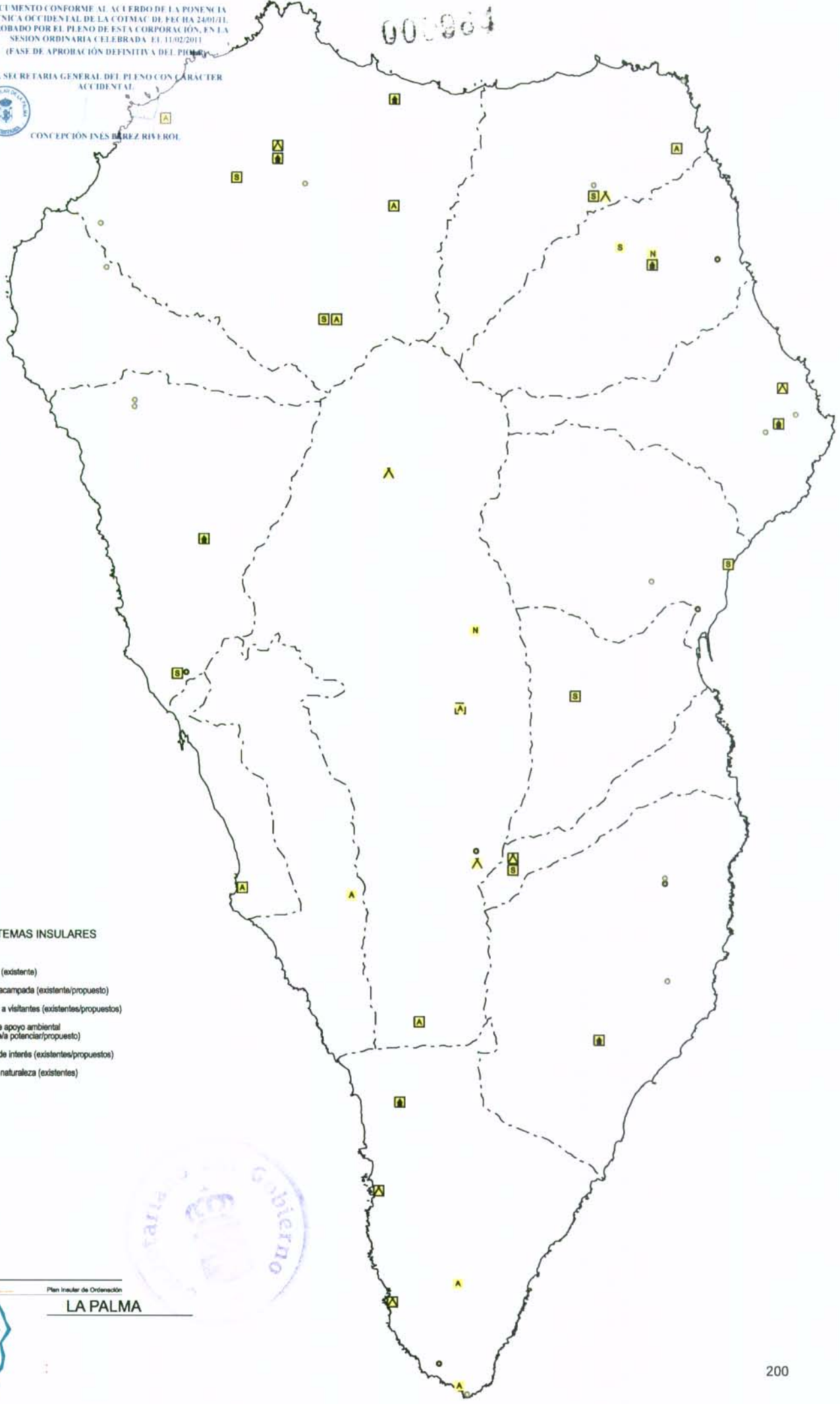


000904

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER ACCIDENTAL



CONCEPCION INES BAREZ RIVEROL



OTROS SISTEMAS INSULARES

- Otros sistemas
- Albergue (existente)
 - Zona de acampada (existente/propuesto)
 - Servicios a visitantes (existentes/propuestos)
 - Centro de apoyo ambiental (existente/a potenciar/propuesto)
 - Lugares de interés (existentes/propuestos)
 - Aulas de naturaleza (existentes)



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

6.6.4 Otros sistemas insulares

Complementario a los sistemas de equipamientos insulares e intermunicipal, bajo el nombre genérico de otros sistemas insulares se incluyen aquellos que, no quedando incluidos en anteriores categorías, este Plan Insular los ha considerado representativos por su relación con las condiciones específicas de esta Isla, por ello les asigna funciones singulares:

6.6.4.1 Red Insular de Albergues.

La Red Insular de Albergues, que aparecía en el Avance de Plan Insular, se suprimió en el documento de aprobación inicial. En el período de información pública del documento los Ayuntamientos expresaron, en sus respectivas consultas, la conveniencia de reincorporar la red de albergues, solicitud que fue estimada y se reincorpora la totalidad de la red por constituir elementos representativos de la Isla.

Se incluyen los albergues insulares existentes de:

- Tiguerorte, en Villa de Mazo.
- La Fuente, en Puntallana.
- Las Cancelas en San Andrés y Sauces.
- El Tablado y San Antonio del Monte, en Garafía.
- El Pinar, en Tijarafe.
- El Charco, en Fuencaliente.

6.6.4.2 Zonas de Acampada

Se incluyen las existentes con alguna entidad insular, no se consideran equipamientos insulares aquellas áreas que ofrecen oportunidad de acampada pero que no están específicamente ordenadas para dicha actividad.

Disponen de una cierta entidad como áreas de acampada:

- El Pilar, en El Paso.
- Junto al Centro de Servicios en La Caldera de Taburiente, en El Paso.
- Laguna de Barlovento, en el municipio del mismo nombre.

Se completan las zonas de acampada con posibilidad de nuevas disposiciones en:

- Punta La Zamora y Playa de Punta Larga, en Fuencaliente.
- Hoya del Rehielo, en Breña Baja.
- Barranco de Doña Juana en Puntallana.
- San Antonio del Monte, en Garafía.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.6.4.3 Centros de servicios a visitantes.

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-ABEROL

Son aquellas instalaciones cuya finalidad es prestar asistencia a turistas y visitantes en puntos estratégicos, alejados de centros de población, vinculados a la red viaria y a áreas singulares en los recorridos de mayor atracción de la Isla. Pueden estar vinculados a áreas recreativas, de acampada o a otras áreas de actividad. Dichos centros pueden incluir, en función de su posición, áreas de información, descanso, cafetería, restaurante, puntos de venta y otros servicios vinculados a la difusión de los valores naturales y culturales de la Isla y la atención a posibles necesidades del visitante. Los usos citados pueden verse limitados, particularmente en los casos en que se hallen en Espacio Natural Protegido, cuyo programa se ajustará al que establezca el correspondiente plan o normas de ordenación. Dichos centros se disponen en los puntos de acceso a recorridos de referencia insular y siempre deben localizarse en relación a la vía de acceso.

Se ha considerado centro de servicios existente:

- El conjunto de servicios de Los Tilos, en San Andrés y Sauces.

Se proponen:

- A ambos extremos de la carretera de El Roque de Los Muchachos, en los municipios de Santa Cruz de La Palma y Garafía.
- En la Laguna de Barlovento
- En El Time, en Tijarafe.
- Próximo al Mirador de La Cumbre, en Breña Alta.
- Centro de Visitantes del Complejo Astrofísico.
- La Hoya de Rehielo en Breña Baja.

La introducción de un nuevo centro de servicio a visitantes, a instancia de la consulta del Ayuntamiento de Breña Baja en el período de información pública del documento aprobado inicialmente, se justifica por el hecho que dicha zona corresponde a una zona de uso general delimitada por el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Cumbre Vieja, con el nombre de Llano de Rehielo, en el cual se prevé el área de acampada y otros servicios, que se limitarán a aquellos previstos en el mencionado Plan Rector de Uso y Gestión.

6.6.4.4 Centro de apoyo ambiental

En aquellos lugares donde existen o pueden crearse centros vinculados a espacios o áreas que se distinguen por su específico valor natural o ambiental. Al Centro de Apoyo Ambiental se le asignan funciones de administración, cuidado, investigación y estudios científicos. Las



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

instalaciones destinadas a estos fines son compatibles con usos públicos de información, exposiciones y difusión científica. Pueden vincularse a estudios universitarios como centros de gestión e investigación.

Se asignan a esta categoría:

- El Centro de Visitantes del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, en El Paso, con previsión de ampliación y potenciación como centro de estudios e investigación del Parque.
- Centro de visitantes del Tubo Volcánico de Todoque, en Los Llanos de Aridane.
- El Centro de Interpretación de los Procesos Volcánicos, en Fuencaliente.
- Centro de la Reserva Marina, en Fuencaliente

Se completa la red de Centros de Apoyo Ambiental con la localización de otros nuevos. Dado que en algunos casos se ubican en ámbitos de interés ambiental, se han localizado en áreas que, estando en contacto con los valores ambientales que se toman como referencia, no produzcan impacto en ellos, atendiendo a dicho criterio se han emplazado en puntos que cuentan con acceso y se incluyen en el proceso de recuperación de áreas degradadas.

Se localizan en áreas de interés ambiental, en puntos que disponen de acceso rodado. Los centros propuestos son:

- Centro de Mendo, en El Paso, localizado en las antiguas instalaciones de la planta de incineración de residuos y junto a área recreativa del mismo nombre.
- Centro del Centinela, próximo al mirador del mismo nombre, a Barlovento y a Los Tilos.
- Centro de Visitantes del Complejo Astrofísico.
- Centro de Santo Domingo de Garafía, junto al helipuerto existente y próximo al embarcadero y al Monumento Natural de La Costa de Hiscaguán.
- Centro de Tzacorte, vinculado al litoral.
- Centro de interpretación de espacios naturales protegidos en Garafía, próxima al Parque Natural del Pinar de Garafía y las Reservas Naturales, junto a la helisuperficie y dotación destinada a prevención y extinción de incendios forestales en El Roque del Faro.

Cada uno de estos Centros de Apoyo Ambiental se relaciona con un aspecto natural distinto, contando con instalaciones vinculadas, entre otros, a La Caldera de Taburiente, el vulcanismo reciente, Cumbre Vieja, los bosques de Laurisilva, los Espacios Naturales Protegidos, el agua, el cielo y el mar.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



6.6.4.5 Lugares de interés

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVERO

Se incluyen como **Lugares de interés** una serie de instalaciones existentes vinculadas a economías insulares, artesanía, tradiciones o a patrimonio, que a menudo combinan algunos de estos valores y se han citado anteriormente desatacando su valor cultural o educativo. La mayor parte son existentes, y todas ellas gozan de representatividad en la Isla. Estos lugares son:

- Escuela Insular de Artesanía y Centro temático insular de Artesanía, en Villa de Mazo.
- Parque Arqueológico de Belmaco, en Villa de Mazo.
- Parque Botánico, en Santa Cruz de La Palma
- Senda del Agua, en Santa Cruz de La Palma
- Bodegas Comarcales del Noreste de La Palma, en Puntallana.
- Vivero Insular en Puntallana.
- Parque arqueológico El Tendal, en San Andrés y Sauces.
- Centro Insular de Interpretación del Mundo Rural, en Barlovento.
- Faro de Punta Cumplida, en Barlovento.
- Parque arqueológico La Zarza- La Zarcita, en Garafia.
- Parque cultural de Buracas, en Garafia.
- Mercadillo del agricultor, en Puntagorda.
- Casa de La Miel, en Tijarafe.
- Bodegas Comarcales del Noroeste de La Palma, en Tijarafe.
- Mirador El Time, en Tijarafe.
- Complejo Arqueológico de Las Ovejas, en El Paso.
- Salinas, en Fuencaliente.
- Balneario de Fuente Santa, en Fuencaliente.

6.6.4.6 Aulas de Naturaleza

Incluye las existentes en:

- El Riachuelo, en El Paso.
- Las Cancelas, en San Andrés y Sauces.



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 14/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 21/02/2011 en Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

000969

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



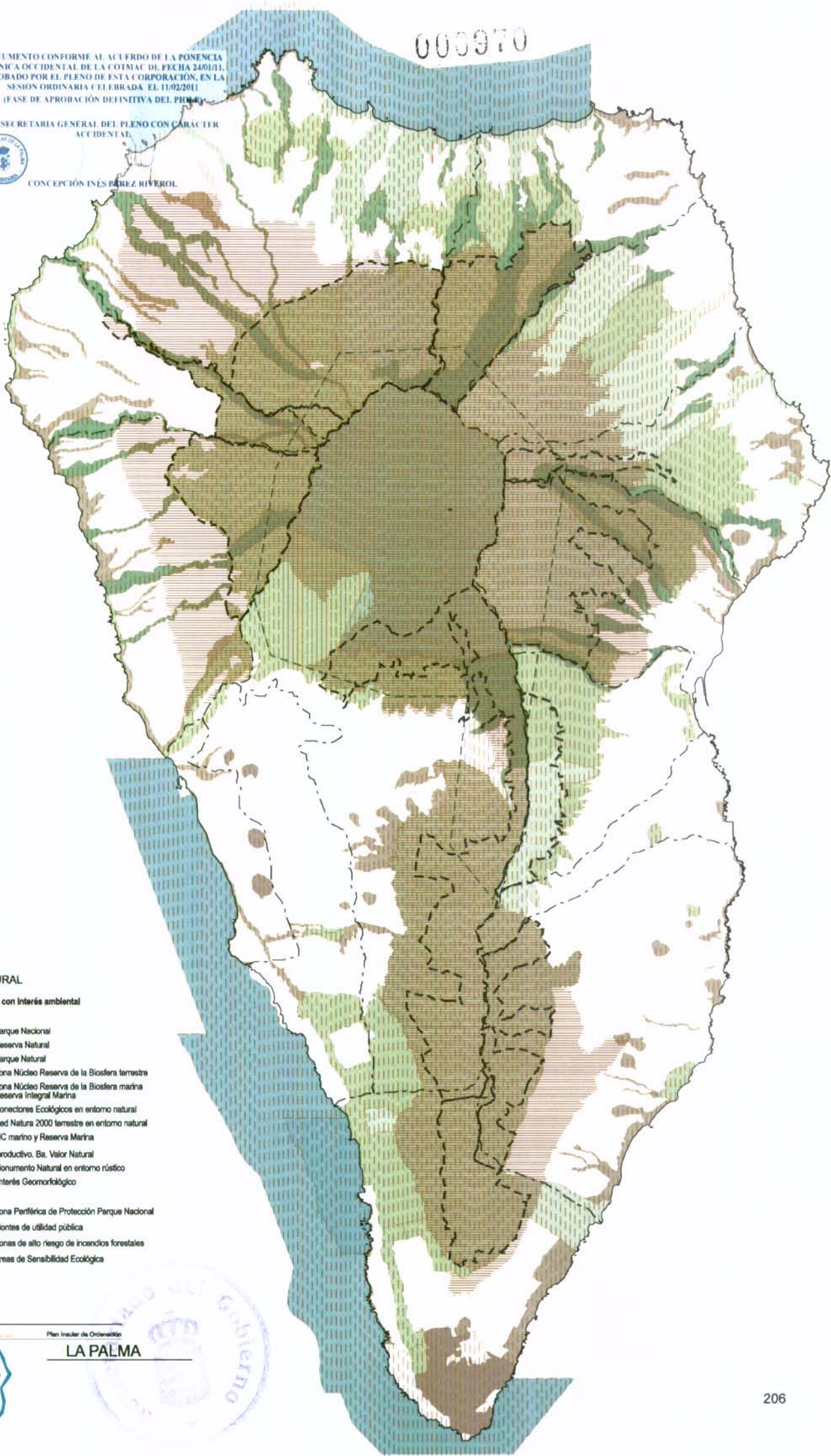
000970

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTINAC DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



SISTEMA RURAL

Ámbitos rústicos con interés ambiental

A. Valor Natural

- A1.1 Parque Nacional
- A1.2 Reserva Natural
- A1.3 Parque Natural
- A2.1 Zona Núcleo Reserva de la Biosfera terrestre
- A2.1m Zona Núcleo Reserva de la Biosfera marina Reserva Integral Marina
- A2.2 Conectores Ecológicos en entorno natural
- A2.3 Red Natura 2000 terrestre en entorno natural
- A2.3m LIC marino y Reserva Marina

B Valor Natural y productivo. Ba. Valor Natural

- Ba1.1 Monumento Natural en entorno rústico
- Ba2.1 Interés Geomorfológico

- - - Zona Periférica de Protección Parque Nacional
- - - Montes de utilidad pública
- - - Zonas de alto riesgo de incendios forestales
- □ □ □ Áreas de Sensibilidad Ecológica

CARILLO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PEREZ

CAPÍTULO 7. SISTEMA RURAL. ÁMBITOS RÚSTICOS CON INTERÉS AMBIENTAL

7.1 Zonas de Ordenación territorial.

Nos referiremos a las Zonas de Ordenación Territorial como zonas OT. Toman como base las zonas PORN concretando para cada una de ellas los valores a proteger, los recursos o las actividades a mantener a potenciar o a suprimir.

El cuadro adjunto establece las relaciones entre las zonas PORN y las zonas OT.

Las zonas PORN se definen de acuerdo con el artículo 8.1 del Decreto 6/1997, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales, según se expone en el capítulo 3 de esta Memoria.

Las zonas OT se definen a partir de las características y valores ambientales y territoriales. Aunque en algunos casos toman el nombre de espacios previamente delimitados, como en el caso de Parque Nacional o de las Reservas Naturales, la delimitación de las zonas OT no corresponde necesariamente a ámbitos de protección previamente delimitados ni a otras divisiones territoriales existentes, la división en zonas OT responde únicamente a las condiciones, valores y características territoriales. La regulación que contiene las Normas de este Plan Insular se basa en los recursos naturales y en las zonas OT.

Para la ordenación de las zonas OT se ha considerado también la definición de sistemas territoriales y la división en sistemas rurales y urbanos definida en la DOG 53, junto al sistema de infraestructuras y equipamientos.

7.2 Objetivos y criterios generales para la ordenación del sistema rural

El sistema rural corresponde a los ámbitos insulares que se ajustan a la definición del Sistema Rural de la DOG 53.1.b) y está constituido por los espacios excluidos del proceso de urbanización por sus valores como espacio vacío o por razones económicas y ambientales.

En el sistema rural confluyen los principales valores naturales y culturales de la Isla, constituyendo, a su vez, el soporte para las actividades primarias e infraestructuras y un atractivo para el desarrollo de otras actividades.

Los objetivos para el sistema rural están expresados en los principios rectores de este Plan Insular e inciden fundamentalmente en la protección de los elementos naturales, el suelo agrícola como soporte de la agricultura y la ganadería, así como la ordenación de otras actividades que necesariamente deban situarse en suelo rústico.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El sistema rural incluye los ámbitos territoriales que deberán mantenerse como suelo rústico en el planeamiento que desarrolle este Plan Insular, salvo en lo relacionado con la definición o ajuste de límites previstos por el propio Plan Insular o los desarrollos de los núcleos urbanos de acuerdo con los criterios establecidos por el Plan Insular.

En los ámbitos incluidos en el sistema rural distinguimos entre aquellos de valor ambiental y los de valor productivo o económico, según las definiciones del Art. 55 del Texto Refundido:

- a) Cuando en los terrenos se hallen presentes valores naturales o culturales se considerarán ámbitos rústicos con interés ambiental que corresponde a las zonas A y Ba PORN.
- b) Cuando los terrenos precisen de protección de los valores productivos se considerarán ámbitos rústicos con interés económico, que de acuerdo con las anteriores definiciones corresponde a las zonas Bb y C PORN.
- c) Cuando existan formas tradicionales de poblamiento rural, se distingue entre:
 1. Asentamientos agrícolas, referida a áreas de explotación agropecuaria en las que haya tenido lugar un proceso de edificación residencial relacionado con dicha explotación, en cuyo caso se incluirá en la correspondiente zona Bb o C PORN.
 2. Asentamiento rural, referida a entidades de población existentes con mayor o menor grado de concentración, generalmente sin vinculación actual con actividades primarias, cuyas características no justifiquen su clasificación y tratamiento como suelo urbano. En este caso se incluirán en la zona D PORN, siguiendo la definición de zona D del artículo 8.1 D 6/1997, que incluye en zona D suelos clasificados como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinación del planeamiento puedan llegar a serlo.

7.3 Ordenación de Ámbitos Rústicos de Interés Ambiental

Corresponde a la ordenación y tratamiento de las zonas "A" y "Ba" PORN y se detallan en el Plano P.5.01a. "Sistema Rural. Ámbitos Rústicos con Interés Ambiental" y en la serie de planos P.5., "Zonas de Ordenación Territorial" a escalas 1/50.000 y 1/25.000.

La ordenación de los ámbitos rústicos con interés ambiental tendrá como objetivo principal y prioritario la protección de los espacios, especies y elementos naturales que configuran el marco territorial de la Isla, tomando como criterios generales:

1. Que la protección natural y ambiental no se reduce a los Espacios Naturales Protegidos o reconocidos internacionalmente, sino que, en los niveles adecuados de compatibilidad con otros usos y actividades, debe extenderse a toda la Isla.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

2. Que los espacios de interés natural, ambiental y cultural constituyen el principal valor territorial de la Isla, por lo tanto deben integrarse en la estructura territorial, como áreas que, por su extensión y representatividad desempeñan un papel fundamental.

Atendiendo a estos dos principios, el Plano P.5.01a "Sistema Rural. Ámbitos Rústicos con Interés Ambiental" toma como base las zonas de mayor interés ambiental para sintetizar las relaciones de éstas con el modelo territorial del Plan Insular, así como los elementos de infraestructura que dan soporte a las actividades insulares.

7.3.1 Marco general de la protección natural y ambiental

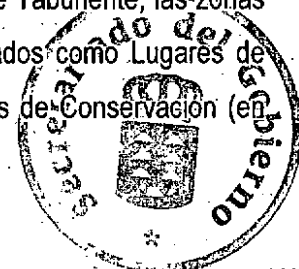
La Palma cuenta con la delimitación de los Espacios Naturales Protegidos, así como otras procedentes de organismos nacionales e internacionales, entre las que cabe destacar la condición de Reserva de la Biosfera y los espacios incluidos en la Red Natura 2000.

Como Plan de Ordenación de los Recursos Naturales el Plan Insular tiene como objetivo la preservación de los espacios delimitados, así como su integración en red mediante conectores y la determinación de la relación con el resto del territorio de los sistemas que integran el patrimonio natural, de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Las zonas de valor natural corresponden a las incluidas en las zonas A y Ba PORN. Como zonas de protección de los principales recursos ambientales de La Palma comparten, como principal objetivo, la protección de las características naturales, geomorfológicas, ecológicas y paisajísticas que han justificado su delimitación, desde el Parque Nacional a los nuevos ámbitos territoriales que, con la debida justificación, han sido introducidas por el PIOLP en las zonas A y Ba PORN, de acuerdo con los principios rectores, los objetivos de protección y en cumplimiento de la legislación aplicable en materia ambiental.

Las zonas OT distinguen las zonas de mayor interés natural en función de sus valores principales y de sus características diferenciales. El orden de la denominación que figura en la leyenda sigue un criterio de mayor importancia y nivel de protección (A1.1) hasta los que responden a objetivos de protección de elementos o condiciones concretas.

La definición de las zonas OT supone también la valoración las protecciones establecidas previamente a nivel comunitario, nacional o internacional, como la delimitación de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, las zonas Núcleo y Tampón de la Reserva de la Biosfera, y los ámbitos declarados como Lugares de Importancia Comunitaria (en adelante LIC) declarados Zonas Especiales de Conservación (en



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



adelante ZEC) por el Decreto 174/2009 de 29 de diciembre, y, en el caso de los LIC marinos por la Orden ARM/3521/2009, de 23 de diciembre, así como las Zonas de Protección de las Aves (en adelante ZEPA), todos ellos incluidos en la Red Natura 2000.

Los Lugares de Importancia Comunitaria se declaran Zonas Especiales de Conservación cuando el Plan Insular cuenta ya con aprobación inicial, ello supone cambios en el documento, particularmente en relación a la previsión de planeamiento derivado para las áreas LIC-ZEC no incluidas en Espacios Naturales Protegidos, dichos cambios se especifican más adelante, en los correspondientes apartados.

Paralelamente se ha valorado la situación actual, el planeamiento y los usos existentes, a fin de incluir cada ámbito territorial en la zona OT que mejor se ajuste a sus valores naturales. Por lo tanto, no existe, necesariamente, una correspondencia directa entre las protecciones ya establecidas (Espacios Naturales Protegidos, LIC-ZEC, ZEPA...) y las zonas OT. La consideración del estado de conservación de los valores naturales así como la existencia de usos tradicionales que en algunos ámbitos obliga a que parte de los ámbitos citados queden excluidos de las zonas A y Ba.

Además de una parte muy importante de los espacios que cuentan con figuras de protección internacionales, nacionales o autonómicas, el Plan Insular reconoce otras áreas con valores naturales a escala insular que integra en esta matriz de espacios de valor ambiental y que contempla:

- Los Conectores Ecológicos
- Las Áreas de mayor Interés Geomorfológico
- Las Áreas de mayor Interés Paisajístico
- Las Áreas de mayor Interés Litoral

Con la finalidad de evitar confusiones nos referiremos a Espacios Naturales Protegidos únicamente cuando lo hagamos a los incluidos en la Red Canaria, para referirnos a otros espacios de valor natural no incluidos hablaremos de espacios de interés ambiental o de valor natural, incluso cuando nos referimos a la Red Natural 2000.

En el mantenimiento de los usos se reconoce específicamente el planeamiento de los Espacios Naturales Protegidos y su capacidad para definir zonas según las determinaciones del TR, y en estos casos los usos definidos se entenderán a mantener.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS FÉLIX VIEROL

7.3.2 Delimitación de la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional

A partir del Informe elaborado por el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular se han modificado los límites de la Zona Periférica de Protección definidos en la ley de reclasificación del Parque Nacional publicada en el BOE del 5 de Abril de 1981.

La justificación de los respectivos ajustes responde a situaciones de ambigüedad en ciertos puntos de referencia. A continuación se detallan las coordenadas UTM de los puntos notables establecidos, tal y como se especifica en el respectivo informe:

- Vértice de las Moradas: 217524, 3185970
- Lucandia: 221589, 3186187
- Puntallana: 225159, 3182409
- Barranco de La Caldereta: 215424, 3182299
- Hoya Grande: 214698, 3178053
- Refugio de El Pilar 222712, 3168422
- Casas de La Viña: 215252, 3176253
- Montaña de La Hiedra: 219330, 3174945
- Riachuelo: 221831, 3174960
- Montaña de Enrique: 221263, 3170162
- Reventón: 223792, 3173707

7.3.3 Reserva de la Biosfera

Por la inclusión de La Palma en la Red Mundial de Reservas de la Biosfera este Plan Insular asume los objetivos definidos para la Red Española de Reservas de la Biosfera, recogidas en el artículo 65 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, así como la integración al programa "Persona y Biosfera" (MaB).

La Palma cuenta con las condiciones exigidas por la UNESCO referidas a la delimitación de zonas núcleo y sus zonas de protección, amparadas por la extensa red de espacios de valor ambiental con algún tipo de protección, cuenta asimismo con el órgano de gestión responsable que viene desarrollando actividades relativas a los principales objetivos de la Red Mundial de Reservas de la Biosfera.

Este Plan Insular comparte los objetivos definidos internacionalmente para las Reservas de La Biosfera y del Programa MaB (Hombre y Biosfera), promovido por la UNESCO e iniciado en 1970, entre los que cabe destacar: la reducción de la pérdida de biodiversidad, la mejora de la calidad de vida de la población elevando las condiciones socioeconómicas y culturales



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN PÉREZ RIVEROL

necesarias para un medio ambiente sostenible. Asimismo se deberá fomentar formación de científicos y la investigación, así como la creación de capacidades para gestión de ecosistemas.

Entre los objetivos de las Reservas de La Biosfera está el de experimentar con experiencias singulares que respondan a los objetivos citados, este objetivo general está en la base de los principios rectores y de las propuestas de este Plan Insular.

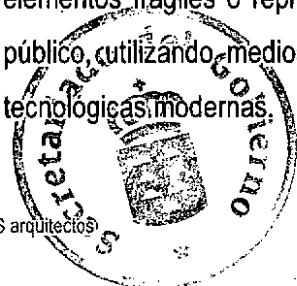
7.3.4 Criterios generales para la ordenación de los Espacios Naturales Protegidos

Con independencia de las zonas OT en que el Plan Insular incluye los espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, estos están definidos y clasificados por el Texto Refundido en concordancia con el artículo 29 de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Cuentan con instrumentos de planeamiento específicos definidos en el Art. 21 del Texto Refundido. La formulación de los Planes y Normas de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos, así como el procedimiento y los contenidos viene definido por el Art. 22 del TRLOTENC (y las disposiciones reglamentarias que lo desarrollen), la Directriz de Ordenación General número 16, así como en la legislación ambiental estatal, en particular, la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación citada, los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos deberán ajustarse a las condiciones definidas para la protección de los recursos naturales y ambientales, así como a las específicas de las zonas OT en que se incluyen, atendiendo que en ocasiones la zona OT es coincidente con los límites de los Espacios Naturales Protegidos, mientras que en otras un Espacio Natural Protegido puede estar dividido en diversas zonas OT en función de las características y posición de los valores naturales y de la presencia de valores económicos internos.

Las Normas de este Plan Insular establecen las condiciones de los ámbitos territoriales que preferentemente han de incluirse en:

1. Zonas de exclusión o de acceso prohibido. Constituidas por aquella superficie con mayor calidad biológica o que contenga en su interior los elementos bióticos o abióticos más frágiles, amenazados o representativos. El acceso será regulado atendiendo a los fines científicos o de conservación.
2. Zonas de uso restringido. Constituidas por aquella superficie con alta calidad biológica o elementos frágiles o representativos, en los que su conservación admita un reducido uso público, utilizando medios pedestres y sin que en ellas sean admisibles infraestructuras tecnológicas modernas.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

3. Zonas de uso moderado. Constituidas por aquellas superficies que permitan la compatibilidad de su conservación con actividades educativo-ambientales y recreativas.
4. Zonas de uso tradicional. Constituidas por aquella superficie en donde se desarrollan usos agrarios y pesqueros tradicionales que sean compatibles con su conservación.
5. Zonas de uso general. Constituidas por aquella superficie que, por su menor calidad relativa dentro del Espacio Natural Protegido, o por admitir una afluencia mayor de visitantes, puedan servir para el emplazamiento de instalaciones, actividades y servicios que redunden en beneficio de las Comunidades Locales integradas o próximas al Espacio Natural.
6. Zonas de uso especial. Cuya finalidad es dar cabida a asentamientos rurales o urbanos preexistentes e instalaciones y equipamientos que estén previstos en el planeamiento territorial y urbanístico.

7.3.5 Ordenación de los espacios de valor natural y ambiental no incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.

La existencia en La Palma de extensas áreas incluidas en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC o ZEPA, u otras protecciones externas a los Espacios Naturales Protegidos supone una valoración de estos espacios, que no cuentan, por el momento, con figuras de planeamiento específicas que garanticen su ordenación, que de acuerdo con el Art. 41.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, corresponde a las comunidades autónomas. El Plan Insular contempla medidas de protección para estos espacios a través de su inclusión en zonas PORN A o Ba, en los casos de predominio de valores naturales y en zona PORN Bb, en caso de que existan valores económicos tradicionales compatibles con la conservación ambiental.

Sin perjuicio de la aplicación del Decreto 174/2009 para los ámbitos LIC-ZEC no incluidos en Espacios Naturales Protegidos norma legal del Gobierno de Canarias en relación al planeamiento y ordenación de los ámbitos LIC-ZEC o de una futura definición de instrumentos de ordenación para los ámbitos incluidos en la Red Natura 2000 u otros espacios con valores ambientales, este Plan Insular establece condiciones de protección específicas para dichos espacios.



000978

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

7.4 Zonas de Ordenación Territorial en los ámbitos rústicos con interés ambiental

Atendiendo a los contenidos de los planos de información y las valoraciones correspondientes a los planos de diagnóstico, las zonas A corresponden a los espacios de mayor valor natural. En ellas se incluyen los recursos ambientales cuya importancia se ha clasificado en grado 1 y grado 2, clasificados en función de la riqueza y diversidad de características ambientales, así como por la diversidad y singularidad de sus hábitats, la presencia de especies endémicas o en peligro de extinción y por su función conectora.

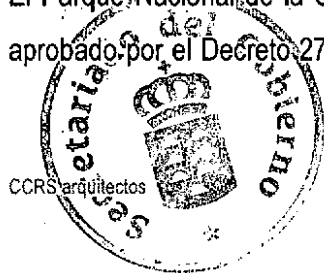
Zona A1.1 Parque Nacional, incluye el Espacio Natural Protegido P- 0 Parque Nacional de La Caldera de Taburiente y, en su interior, el P-12 Monumento Natural de Idafe. Corresponde a la zona núcleo de la Reserva de la Biosfera y constituye un elemento de referencia insular reconocido internacionalmente por sus valores vulcanológicos, geomorfológicos, naturales y paisajísticos. Es área de sensibilidad ecológica.

Los límites indicados para la zona A1.1 corresponden a los definidos para el Parque Nacional, cabe señalar que no concuerdan exactamente con los que corresponden a la delimitación de la red canaria de Espacios Naturales Protegidos. Como criterio para delimitar la zona A1.1 se ha considerado el límite del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente establecido por el Ministerio de Medioambiente, de acuerdo con lo que éste informó en las consultas del Avance del Plan Insular. Sin perjuicio de la aplicación del Texto Refundido, a efectos de este Plan Insular, la zona A1.1 corresponde al Parque Nacional, con los límites indicados en los planos de ordenación: P.5.01a, Sistema Rural, Ámbitos Rústicos de Interés Ambiental y P.5 Zonas de Ordenación Territorial.

La Caldera de Taburiente fue declarada Parque Nacional por el Decreto 2615/1954, de 9 de agosto y reclasificado como Parque Nacional por la Ley 4/1981, de 25 de marzo, sobre Régimen Jurídico de La Caldera de Taburiente, mediante la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres se integra en la Red Estatal de Parques Nacionales.

Los límites de la zona A1.1 Parque Nacional coinciden con los definidos por el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente.

El Parque Nacional de la Caldera de Taburiente cuenta con un Plan Rector de Uso y Gestión aprobado por el Decreto 27/2005, de 1 de marzo, que se considerará vigente, en lo que no sea



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

contradictorio con este Plan Insular, en tanto no se produzca su revisión o modificación de acuerdo las condiciones y contenidos determinados por la legislación específica de Parques Nacionales.

Subzona A1.2 Reserva Natural, incluye los Espacios Naturales Protegidos P-1 Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía y P-2 Reserva Natural Especial de Guelguén. Ambas están incluidas en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC y ZEPA, cuentan con valores naturales y paisajísticos, son íntegramente áreas de sensibilidad ecológica y cuentan con Plan Director aprobado.

Se ubican en la zona Norte insular, en el caso de la Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía sobre las coladas basálticas que conforman el edificio Norte insular entre las cotas 1.000 y 2.000 m. La Reserva Natural Especial de Guelguén incluye barrancos de orientación Norte-Sur y acantilados costeros muy abruptos, siendo los accesos a ambas zonas complejos. Las Reservas Naturales incluidas en la zona A1.2 cuentan con Plan Director aprobado:

1. La Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía (P-1) por la Resolución de 9 de enero de 2006, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 3 de noviembre de 2005 que aprueba definitivamente el Plan Director de la Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía (BOC 2006/017 de 25 de enero).
2. La Reserva Natural Especial de Guelguén (P-2) por la Resolución de 14 de diciembre de 2004, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 29 de noviembre de 2004 que aprueba definitivamente el Plan Director de la Reserva Natural Especial de Guelguén (BOC 2004/254 de 31 de diciembre).

En todo lo que no contradigan las Normas de aplicación directa de este Plan Insular, los Planes Directores se considerarán vigentes en tanto no se produzca revisión o modificación de acuerdo con los objetivos y criterios definidos por este Plan Insular.

Por su condición de reserva natural integral, la Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía tiene limitados los usos a los estrictamente vinculados a la conservación ambiental, excluyendo cualquier uso, ocupación o actuación humana que no responda a labores de conservación o a fines científicos vinculados a la propia reserva. En el caso de la Reserva Natural Especial se contempla una limitación similar de usos, incluyendo los fines de educación ambiental y obras hidráulicas relacionadas con la prevención de incendios.



000980

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Zona A1.3 Parque Natural, incluye los Espacios Naturales Protegidos P-3 Parque Natural de Las Nieves y P-4 Parque Natural de Cumbre Vieja. El primero juega un papel importante en la recarga del Acuífero Coebra y contiene los principales nacientes de la Isla. Ambos tienen alto valor botánico y zoológico, gozando de alta representatividad en la definición del paisaje de la Isla.

El Parque Nacional y los Parques Naturales suponen la protección de una amplia parte de las cumbres y laderas altas de la Isla, siendo los ENP de mayor superficie cubriendo una amplia y variada secuencia de hábitats y especies característicos de la Isla.

El Parque Natural de Las Nieves es área de Sensibilidad Ecológica en toda su extensión, parcialmente incluido en la Zona Núcleo de la Reserva de la Biosfera y en la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, incluido íntegramente en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC y ZEPA.

El Parque Natural de Cumbre Vieja es área de Sensibilidad Ecológica en toda su extensión, parcialmente incluido en la Zona Núcleo de la Reserva de la Biosfera, incluido parcialmente en la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, e íntegramente en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC y una parte como ZEPA.

Los objetivos del PIOLP para estos espacios son básicamente de preservación de los valores naturales entre los que se distinguen:

1. El Parque Natural de Las Nieves se sitúa en contacto con el Parque Nacional de La Caldera de Taburiente y su naturaleza volcánica en escudo parcialmente impermeable, le confiere un elevado valor hidrológico que incluye el acuífero Coebra y los nacientes de Marcos y Cordero, los más caudalosos de la Isla. Además incluye interesantes zonas de laurisilva, fayal-brezal y otros hábitats comunitarios rupícolas que se extienden hasta la línea costera.
2. El Parque Natural de Cumbre Vieja se configura por la dorsal montañosa de Cumbre Vieja y por Cumbre Nueva, que enlaza con la mitad Norte insular, jugando un importante papel de conectividad ecológica y paisajística. Se caracteriza por la abundante presencia de cráteres en alineación, cuyas lavas alcalinas vierten a ambos lados de la dorsal, sus formaciones botánicas (laurisilva y pinares) la fauna asociada, las estructuras geomorfológicas y el interés paisajístico. El recorrido del parque a través de sus senderos ofrece oportunidades

únicas de conocimiento e interpretación de diversos paisajes de La Palma.

Ambos espacios cuentan con Plan Rector de Uso y Gestión.



CCRS arquitectos

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El Parque Natural de Las Nieves cuenta con un Plan Rector de Uso y Gestión aprobado: Resolución de 12 de julio de 2006, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 22 de junio de 2006 que aprueba definitivamente el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Las Nieves. (BOC 141, 21 de julio de 2006)

- El Parque Natural de Cumbre Vieja cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión aprobado: Resolución de 11 de febrero de 2010, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 30 de noviembre de 2009.

Los Parque Naturales incluidos en la zona A2.1 tienen como prioritario el uso de conservación ambiental, siendo compatibles los usos científicos, de educación ambiental, recreativos en espacios no adaptados o con posibles adaptaciones que no supongan impactos territoriales ni afectaciones al medio ambiente. Las áreas recreativas existentes son un ejemplo de las posibilidades de adaptación.

Zona A2.1 Zona Núcleo Reserva de la Biosfera, corresponde a la parte del núcleo no incluida en zonas anteriores. Comprende los siguientes Espacios Naturales Protegidos: P-17 Sitio de Interés Científico de Juan Mayor, P-18 Sitio de Interés Científico del Barranco del Agua y la Reserva Marina al SO (entre El Remo y Punta Zamora), que se ha distinguido como Zona A2.1m. Ente otros valores considerados para tal declaración destacamos la presencia de especies amenazadas y en peligro de extinción. La inclusión en zona A2.1 se basa en la propia declaración de La Palma como Reserva de la Biosfera en Sesión Plenaria del Consejo Internacional de Coordinación de la UNESCO, celebrada en París el día 6 de noviembre de 2002, donde se acuerda la aprobación del expediente de ampliación de la Reserva de la Biosfera Los Tiles a la totalidad del territorio insular y se toma nota de su nueva denominación "Reserva Mundial de la Biosfera La Palma" incluyendo estos ámbitos en la Zona Núcleo.

Los principales valores de estos espacios, que se consideran de alta representatividad para la Isla son:

1. En el Sitio de Interés Científico de Juan Mayor, además del valor geomorfológico propio del barranco, es muy destacable la presencia de bosque termófilo, hábitats de interés comunitario y especies amenazadas. Es Zona Núcleo de la Reserva de la Biosfera, está declarado Área de Sensibilidad Ecológica en toda su extensión e incluido en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

2. En el Sitio de Interés Científico del Barranco del Agua se distingue el valor geomorfológico del barranco con vegetación de cardonal-tabaibal en la costa y restos de bosque termófilo en el barranco, así como monteverde y pinar en las cumbres, presencia de especies de fauna y flora protegidas. La mayor vulnerabilidad se centra en la parte colindante con la carretera LP-1 donde se localizan impactos puntuales, existen también áreas antropizadas que se distinguen por su valor paisajístico.

Ambos Espacios Naturales Protegidos cuentan con Normas de Conservación aprobadas y vigentes:

1. El Sitio de Interés Científico de Juan Mayor cuenta con Normas de Conservación definitivamente aprobadas: Resolución de 26 de diciembre de 2005, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 30 de noviembre de 2005 que aprueba definitivamente las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Juan Mayor (BOC 41, 28 de febrero de 2006).
2. El Sitio de Interés Científico de Barranco del Agua cuenta con Normas de Conservación definitivamente aprobadas: Resolución de 12 de julio de 2006, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 22 de junio de 2006 que aprueba definitivamente las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Barranco del Agua (BOC 219, 10 de noviembre de 2006).

Zona A2.1m Núcleo de la Reserva de La Biosfera marina, es coincidente con la zona de Reserva Integral de la Reserva Marina de La Palma, creada por la Orden Ministerial de 18/07/2001, comprendida entre los paralelos de 28° 32,8 N (punto intermedio entre la Punta de Caleta del Remo y la Punta de El Guincho) y de 28° 30,3 N (Punta del Hombre) y la isóbata de 500 metros. Con objetivo inicial de protección de la pesca en el litoral palmero. Corresponde a una zona de aguas cálidas, poco afectadas por los vientos dominantes en la Isla, con fondos rocosos y abruptos de gran complejidad ambiental. La propia declaración de la Reserva Integral cuenta con medidas relativas a su protección, no disponiendo de planeamiento específico.

Zonas A2.2 Conectores Ecológicos en entorno natural, cuyo objetivo de protección, además del reconocimiento de valores específicos, consiste en garantizar una mayor continuidad en la Red de Espacios Protegidos, permitiendo la conectividad ecológica de costa a costa, de Norte a Sur, y de Este a Oeste. Los espacios conectores más importantes son: los espacios de cumbre



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

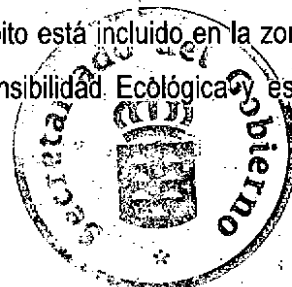
que dan continuidad a los principales Espacios Naturales Protegidos de la Isla, los principales barrancos del Norte, en todo su recorrido de las cumbres al mar, en los que se integran algunos Espacios Naturales Protegidos o establecen vínculos de unión entre estos.

La legislación vigente establece la necesidad de que el planeamiento disponga elementos de interconexión entre los Espacios Naturales Protegidos, o entre los ámbitos de interés ambiental en general a fin de mantener los procesos ecológicos y el potencial evolutivo de las especies y de los ecosistemas. Las Directrices de Ordenación General en sus Arts. 14, 66.4 y 113.4 lo establecen como medida para favorecer la biodiversidad y garantizar la conservación de los hábitats, con el mismo objetivo está presente en el Art. 18.1.b).1 del Texto Refundido y en la Ley estatal 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que cita en su preámbulo la necesidad de corredores ecológicos como un nuevo contenido de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales y su utilización para mejorar la coherencia ecológica, la conectividad y la funcionalidad de la Red Natura 2000. La propia Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad indica la prioridad de las áreas de elevadas y los elementos territoriales lineales. En su Art. 20 cita también la necesidad de la creación de conectores ecológicos con independencia de que estos tengan la consideración de Espacios Naturales Protegidos.

La condición de zona A PORN no incluye la presencia de actividades económicas, incluso aquellas que son tradicionales en La Palma y se caracterizan por su capacidad de adaptación al medio en que se han implantado, por ello se complementa la zona A2.2 de conectores ecológicos en entorno natural, con la Bb1.1 de conectores ecológicos con actividad tradicional, donde la admisión de actividades tradicionales no ha de suponer una menor valoración de la capacidad conectora.

El Plan Insular establece conectores ecológicos entre los Espacios Naturales Protegidos de la Isla y entre cumbres y costa. Las zonas A2.2 y Bb1.1, comparten la finalidad definida. Se incluyen en zonas A2.2:

1. El espacio forestal que conecta la Reserva Natural Especial de Guelguén (P-2) con la Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía (P-1), incluye parte del Paisaje Protegido de El Tablado (P-13). En su conjunto el ámbito queda incluido, prácticamente en su totalidad, en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC y ZEPA.
2. La franja de cumbres que une la Reserva Natural Integral del Pinar de Garafía (P-1) y el Parque Nacional de La Caldera de Taburiente (P-0). Dicho ámbito está incluido en la zona periférica de protección del Parque Nacional, es Área de Sensibilidad Ecológica y está incluido en la red Natura 2000 como LIC-ZEC y ZEPA.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVERA

3. Las cumbres situadas al Este de El Paso, que une el Parque Nacional de La Caldera de Taburiente (P-0) con el Parque Natural de Cumbre Vieja (P-4). Ámbito incluido en la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional, la cual tiene la consideración de Área de Sensibilidad Ecológica. Parcialmente incluido en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC y ZEPA
4. Los barrancos constituyen un elemento singular de conexión entre Espacios Naturales Protegidos y entre las cumbres y el mar. Destacan los barrancos de Norte; Izcagua y Briestas que unen La Caldera de Taburiente con el Monumento Natural de La Costa de Hiscaguán (P-8), idéntica función se asigna a todo el recorrido del Barranco El Jorado, desde la cumbre hasta el límite del Monumento Natural del Barranco El Jorado (P-9), en la vertiente Noroeste.

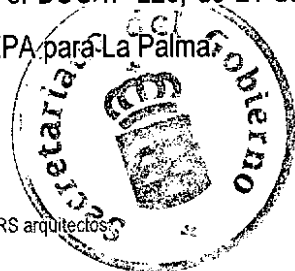
En la vertiente Noreste, el Parque Natural de Las Nieves (P-3) conecta con el mar a través de los barrancos de La Herradura, de El Agua y de La Galga.

Al Sur, siguiendo la conexión de cumbres, se da continuidad a través del Parque Natural de Cumbre Vieja (P-4) y de la parte alta de Paisaje Protegido de Tamasca (P-15) hasta el Monumento Natural de los Volcanes de Teneguía (P-10).

Zona A2.3 Red Natura 2000 terrestre en entorno natural, corresponde a las áreas LIC-ZEC y ZEPA no incluidas en anteriores zonas con mayor protección, incluye, en parte o en su totalidad, algunos Espacios Naturales Protegidos y supone la incorporación en áreas de protección natural de una importante proporción de la Isla.

Las áreas incluidas en la Red Natura 2000 cuentan ya con un reconocimiento específico de sus valores naturales y de la riqueza de sus hábitats a nivel internacional y nacional. La Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad se refiere específicamente a la Red Natura 2000, a los espacios incluidos en ella y a la necesidad de ordenación.

La delimitación de los espacios incluidos en Red Natura 2000 de Canarias, LIC declaradas Zonas Especiales de Conservación por el Decreto 174/2009, coincide con la declaración de LIC de Macaronesia, aprobada por Decisión de la Comisión Europea de 28 de diciembre de 2001, en aplicación de la Directiva 92/43/CEE, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 9 de enero de 2002, actualizada y ampliada por Decisión de la Comisión 2008/95/CE, de 25 de enero. Las Áreas ZEPA coinciden con las propuestas por acuerdo del Gobierno de Canarias publicad en el BOC nº 226, de 21 de noviembre de 2006, que contempla ampliaciones y nuevas áreas ZEPA para La Palma.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Los valores reconocidos en esta zona son muy variables, ya que responden a una categoría de protección que tiene en común la preservación de espacios con un elevado porcentaje de hábitats de interés comunitario, entre los cuales destacan los brezales macaronésicos con vegetación endémica (c-4050), las laurisilvas canarias (c-9363) y los palmerales de *Phoenix Canariensis* (c-9370).

Se incluyen en la zona A2.3, Red Natura 2000 terrestre en entorno natural:

1. El Paisaje protegido del Barranco de Las Angustias (P-14) está parcialmente incluido en la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, dicha parte es Área de Sensibilidad Ecológica. El Barranco de Las Angustias está incluido en la Red Natura 2000 como LIC-ZEC y ZEPA en toda su superficie.
2. El Paisaje Protegido de Tamanca (P-15), es LIC-ZEC y ZEPA en toda su extensión.
3. El Monumento Natural del Risco de La Concepción (P-7) es Área de Sensibilidad Ecológica y está incluido en la Red Natura 2000 en toda su extensión.
4. El Monumento Natural de La Montaña del Azufre (P-5), es Área de Sensibilidad Ecológica y LIC-ZEC en toda su extensión.
5. El Monumento Natural de la Costa de Hiscaguán (P-8), es Área de Sensibilidad Ecológica y LIC-ZEC en toda su extensión.
6. El Monumento Natural del Tubo Volcánico de Todoque (P-11), y el Área de Sensibilidad Ecológica que lo envuelve es, en conjunto, LIC-ZEC.

Se incluyen en la zona Bb1.2 Red Natura 2000 terrestre con actividad tradicional, los extremos Norte y Sur del Paisaje Protegido de Tamanca.

Dado que en las Zonas A2.3 y Bb1.2 se incluyen Espacios Naturales Protegidos y otros que no lo son, debemos asumir la fragmentación del planeamiento, dado que los primeros tienen establecido legalmente el instrumento de planeamiento que los desarrolla y los demás no.

Los Planes Especiales de los Paisajes Protegidos y las Normas de Conservación de los Monumentos Naturales incluidos en las zonas A2.3 y Bb1.2 se halla en diversas fases de tramitación:

- a. El Paisaje Protegido de El Tablado (P-13). Cuenta con Plan Especial aprobado por la COTMAC en 23 de febrero de 1999, en proceso de adaptación al Texto Refundido y a las Directrices.
- b. El Paisaje Protegido del Barranco de Las Angustias (P-14). Cuenta con Plan Especial Aprobado por la COTMAC en sesión 20 de julio de 2006.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



- CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
- c. El Monumento Natural de la Montaña de Azufre (P-5). Cuenta con Normas de Conservación aprobadas por la COTMAC en 20 de julio de 2006.
 - d. El Monumento Natural del Tubo Volcánico de Todoque (P-11). Cuenta con Normas de Conservación aprobadas por la COTMAC en 29 de noviembre de 2004.
 - e. El Paisaje Protegido de Tamancá (P-15). No cuenta con Plan Especial.
 - f. El Monumento Natural del Risco de La Concepción (P-7). No cuenta con Normas de Conservación.

La Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, dedica el Capítulo IV a los Espacios protegidos de la Red Natura 2000. De acuerdo con esta Ley el Gobierno de Canarias debe establecer los instrumentos adecuados para la ordenación de estas áreas. Dado que en estos momentos los espacios incluidos en LIC-ZEC cuentan la posibilidad de redacción de disposiciones específicas de conservación o planes de recuperación y conservación de especies según se establece en el artículo 2.1 del Decreto 174/2009. El Plan Insular, como Plan de Ordenación de Recursos Naturales establece condiciones de protección de carácter general con la finalidad de garantizar la preservación de estos ámbitos.

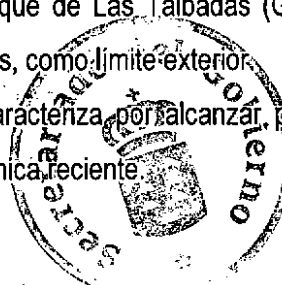
En los planos de información I.2.03b y I.2.03c se delimitan cada uno de los ámbitos LIC-ZEC y ZEPA con su correspondiente referencia y denominación. En los planos de propuesta se incluyen ambos en las zonas de Red Natura 2000, atendiendo que en cada caso las medidas de protección deberán adecuarse a los ecosistemas o especies concretas que se protegen.

Sin perjuicio de la redacción de las medidas de protección específicas para LIC-ZEC previstas en el Decreto 174/2009, el Plan Insular establece medidas específicas para la zona A2.3 Red Natura 2000 terrestre en entorno natural, en función de sus características y sus valores.

Zona A2.3m, LIC-ZEC marino y Reserva Marina, el ámbito coincide con el definido por la Orden de 18 de julio de 2001 por la que se establece una Reserva Marina en la isla de La Palma, en aguas exteriores de la plataforma marítima que circunda la parte meridional de la isla de La Palma. Está comprendida entre la Caleta de Los Pájaros (Tazacorte) y Punta Gruesa (Fuencaliente) y la isobata de 1.000 metros, como límite exterior.

Se incluye también en la subzona A2.3m, al Norte de la Isla, el ámbito litoral comprendido entre el Roque de Las Taibadas (Garafía) hasta Punta Gaviota (Barlovento) y la isobata de 1.000 metros, como límite exterior.

Se caracteriza por alcanzar profundidades de hasta 1000 metros, con fondos de naturaleza volcánica reciente.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



En la Reserva Marina está controlada la actividad de pesca, que queda limitada a las embarcaciones autorizadas. El buceo deportivo y las actividades científicas precisan de autorización.

7.5 Zonas de Ordenación Territorial en los ámbitos rústicos con predominio de interés natural

Corresponde a las zonas B PORN, definidas genéricamente como aquellos lugares donde coexistan valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional. Comprende principalmente Espacios Naturales Protegidos localizados en áreas de mayor contacto con las actividades productivas primarias situadas en entornos con alto grado de antropización. Entre las diversas subzonas se distinguen aquellas que han conservado su valor natural, Ba, de aquellas otras en las que se ha desarrollado actividad productiva primaria tradicional, Bb, en diversos niveles de intensidad.

Las zonas **Ba PORN** se consideran áreas de valor ambiental y paisajístico, que por su discontinuidad en relación a la red ambiental de La Palma o por su interrelación con las áreas transformadas no permite su inclusión en las zonas A PORN. Se han distinguido las siguientes zonas OT:

Zona Ba1.1 Monumento Natural en entorno rústico, comprende los Espacios Naturales Protegidos P-6 Monumento Natural de los Volcanes de Aridane y una parte importante de P-10 Monumento Natural de los Volcanes de Teneguía. En ambos casos los Monumentos Naturales actúan como referencia paisajística en un entorno antropizado. Tanto el suelo de los Volcanes de Teneguía, como los pequeños conos que constituyen los Volcanes de Aridane presentan una alta vulnerabilidad.

Por su carácter de Espacio Natural Protegido el planeamiento desarrollará las Normas de Conservación correspondientes, atendiendo especialmente a la preservación de sus condiciones geomorfológicas, al elevado grado de representatividad paisajística y a la citada vulnerabilidad derivada de la propia naturaleza de estos espacios así como de la presión derivada de los usos circundantes.

Zona Ba2.1 Interés Geomorfológico, incluye tramos de costa con acantilados, barrancos, áreas con pendientes superiores al 50%, conos volcánicos y coladas recientes, todos ellos no incluidos en anteriores zonas. Dichos espacios combinan el interés geomorfológico con el de



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

referencia paisajística y la presencia de hábitats de interés entre los que cabe destacar la presencia de áreas de nidificación, particularmente en los acantilados costeros. El propio valor natural contribuye a la caracterización de determinados paisajes que, por su posición y morfología, presentan escasa incidencia de actividades humanas. Esta zona define una parte importante de la línea de costa, y barrancos asociados, principalmente en el sureste y noroeste, además de los conos y coladas en el sureste y centro de la Isla. Con frecuencia estos espacios se alternan con áreas de uso tradicional, incluidas en zonas Bb.



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMIAQ DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EN LA Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

000989

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS DÍAZ RIVEROL

SISTEMA RURAL

Ámbitos rústicos con interés económico

B Valor natural y productivo. Bb. Valor natural y productivo

- Bb1.1 Conectores ecológicos con actividad tradicional
- Bb1.2 Red Natura 2000 con actividad tradicional
- Bb1.3 ENP - Monumento Natural, Paisaje Protegido y Sitio de Interés Científico con actividad tradicional
- Bb1.4 Interés Paisajístico
- Bb1.5 Interés Litoral terrestre ZMT
- Bb1.5 Interés Litoral terrestre. Asentamiento afectado
- Bb1.5m Interés Litoral marino
- Bb1.5m Interés Litoral marino. Apta actividad acuícola
- Bb2.1 Interés Forestal
- Bb3.1 Interés Agrícola, intensiva
- Bb3.2 Interés Agrícola, medianías
- Bb4.1 Interés Agropecuario

C. Susceptible de albergar actuaciones interés general

- C1.1m Transformación del Litoral
- C2.1 Interés Agrícola medianías AIG
- C2.2 Interés Agropecuario AIG
- C3.1 Apta para equipamiento turístico en medio rural

--- Montes de utilidad pública

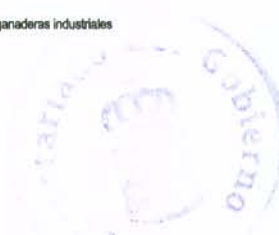
Zonas de alto riesgo de incendios forestales

Área preferente para la admisión de explotaciones ganaderas industriales

Áreas de pastoreo

Instalaciones ganaderas existentes

Instalación ganadera industrial existente



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ VIZCARRA

CAPÍTULO 8. SISTEMA RURAL. ÁMBITOS RÚSTICOS CON INTERÉS ECONÓMICO

Se incluye en el sistema rural aquellos ámbitos territoriales con presencia de actividad productiva vinculada a la explotación de los recursos naturales y a las actividades tradicionales.

Incluye las zonas Bb PORN, en las que se reconocen valores naturales y productivos, y las zonas C PORN, que tienen características similares pero que por su posición, accesibilidad y características del entorno se han considerado susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.

Las zonas OT que se han considerado ámbitos rústicos de Interés económico vienen delimitadas y diferenciadas en los planos P.5.01b, a escala 1/ 50.000 y en la serie P.5 a escala 1/50.000 y 1/25.000.

8.1 Protección del suelo rústico

De acuerdo con lo que dispone la Directriz de Ordenación General 58 el Plan Insular establece criterios y Normas específicas para la protección del suelo rústico, en particular en lo que se refiere a la implantación del uso residencial en los núcleos urbanos, evitando, en la medida de lo posible, la implantación en suelo rústico. La determinación de criterios de dimensionado del suelo urbano, urbanizable y asentamientos rurales, se considera una herramienta útil para evitar el crecimiento de los asentamientos. En el mismo sentido, la definición de los criterios para la delimitación de asentamientos rurales y agrícolas tiende a consolidar los asentamientos existentes evitando el crecimiento de los mismos fuera de los ámbitos actualmente ocupados.

Los Planes Generales deberán justificar la delimitación de suelo urbano, urbanizable y de asentamientos rurales en función de sus expectativas de crecimiento, el Plan Insular define estrategias para cada núcleo a fin de que las previsiones de suelo urbano y urbanizable sean acordes con sus dinámicas económicas y poblacionales.

El Plan Insular establece también directivas precisas para que los Planes Generales procedan a la ordenación pormenorizada de los límites del suelo urbano, atendiendo a criterios paisajísticos y de preservación del suelo rústico. Las condiciones paisajísticas inciden también en la preservación de los espacios libres existentes entre núcleos (separadores paisajísticos)-que deberán concretar los Planes Generales en función de las características específicas de dichos espacios.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL.



CONCEPCIÓN LÓPEZ FÉREZ RIVEROL

En lo que se refiere a la ordenación del suelo rústico, se establecen en el Plan Insular regulaciones relativas a las condiciones de implantación de las infraestructuras, así como de aspectos concretos del suelo rústico, relativos principalmente a la adaptación al medio, a las actividades y a las edificaciones vinculadas a la explotaciones agrícolas y ganaderas.

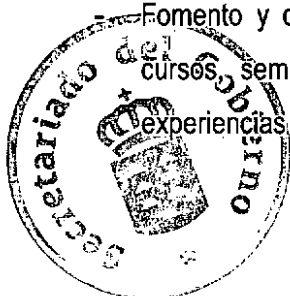
8.2 Zonas con predominio de las actividades agrícolas y ganaderas

Se incluyen también en las zonas Bb PORN aquellos ámbitos territoriales con predominio de las actividades agrícolas y ganaderas que se presentan en diversos grados de intensidad. Tanto por su ocupación territorial e incidencia paisajística como por constituir actividades económicas representativas de la sociedad palmera estas áreas tienen una gran importancia en el marco este Plan Insular.

Algunos de los temas de mayor incidencia en las jornadas celebradas con motivo de la participación pública del Avance de Plan Insular fueron los referidos a las condiciones de ordenación de la agricultura y la ganadería, expresando la necesidad de que el Plan Insular fijara unos criterios de alcance insular para dar salida a algunas cuestiones que afectan a una buena parte de la sociedad.

La ordenación del territorio es un paso para la protección del suelo agrícola, pero el desarrollo de la actividad precisará de otras iniciativas de carácter político y socioeconómico que incidan directa o indirectamente en la mejora de la actividad agrícola y ganadera. Por ello el Plan Insular incluye recomendaciones relativas a posibles iniciativas a desarrollar por las Administraciones competentes que afectan:

- La promoción comercial: fomentando el asociacionismo de los agricultores y la concentración de la oferta, la implantación de cultivos adecuados a las condiciones de cada zona, la tipificación de la producción para identificarse mediante denominación de origen La Palma y el establecimiento de canales de distribución y transporte internos y externos.
- Fomento de la capacitación/tecnificación agraria mediante medidas de: Formación de técnica y empresarial de los agricultores, apoyo a los programas de investigación específicas para cada tipo de cultivo,
- Fomento y difusión de las técnicas de cultivo ecológico mediante la promoción de cursos, seminarios y congresos, así como la promoción y tutela de proyectos y experiencias piloto.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

Desarrollo de las infraestructuras y equipamiento agrario tales como: la reutilización de aguas residuales depuradas para el riego, el tratamiento de las aguas que por su excesivo contenido en sales representen un peligro de contaminación de suelos, la introducción de energías alternativas aplicadas a la agricultura y la optimización energética de los cultivos.

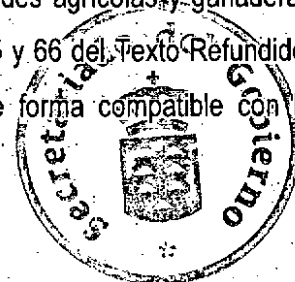
- Mantenimiento de paisajes agrícolas tradicionales, que afecta a: la restauración de bancales, el mantenimiento de cultivos herbáceos tradicionales, la implantación de arbolado en bordes de fincas, el mantenimiento de los elementos de interés etnográfico característicos del espacio agrario palmero tales como muros, casetas.

Las Normas de este Plan Insular incluyen la regulación general en algunos aspectos que inciden en el paisaje y tienden a homogenizar las condiciones de ordenación del suelo rústico de valor económico, sin perjuicio de la labor de ordenación urbanística del territorio, deber que corresponde a los Planes Generales de los municipios. Atendiendo a ello y a la necesaria formulación de criterios generales definidos en las Directrices de Ordenación General las Normas establecen condiciones generales de aplicación a todas las zonas agrícolas y ganaderas en relación a la implantación territorial de dichas actividades, reservando aquellas condiciones que son específicas de la actividad que se desarrolla en cada zona que deberá atender a las condiciones particulares definidas para las correspondientes zonas OT.

Entre los principios rectores de este Plan Insular se destaca la protección del suelo con aptitud agrícola como uno de los criterios básicos para la sostenibilidad de la Isla, en concordancia con los principios básicos definidos por las Directrices de Ordenación General expresados en su capítulo IV.

Atendiendo también a la definición de contenidos del Plan Insular que figuran en la Directriz de Ordenación General 59.3 este Plan Insular regula las condiciones de implantación de la edificación en suelo rústico, limitándolas a las específicamente relacionadas con las actividades productivas que le son propias, lo que ha de suponer una disminución de la presión que, en las últimas décadas, ha ejercido la demanda de residencia en suelo agrícola.

Las Normas del Plan Insular establecen las actividades y construcciones autorizables, así como las condiciones básicas de edificación relacionadas con las actividades agrícolas y ganaderas propias de cada zona de acuerdo con los contenidos de los Arts. 65 y 66 del Texto Refundido. Atendiendo a los objetivos de preservación del suelo agrícola de forma compatible con la



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
admisión de aquellas instalaciones o edificaciones vinculadas a las actividades agrícolas y ganaderas, excluyendo aquellas otras que no están relacionadas con esta actividad.

8.2.1 Delimitación de los Montes de Utilidad Pública

A partir del Informe del Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular se han modificado los límites de los Montes de Utilidad Pública. En cualquier caso, consideran que la cartografía es orientativa en muchos caso debido a la falta de deslinde y amojonamiento y a las dificultades de acceso a determinados límites de algunos de los 10 Montes de Utilidad Pública existentes, por lo que detallan el grado de fiabilidad de los límites cartografiados, definidos a continuación tal y como se solicita:

Monte nº 25 Pinar de los Faros (Ayuntamiento de Fuencaliente)

Está deslindado y amojonado, siendo fácil seguir los límites.

Fiabilidad de los planos Buena.

Monte nº 26 Pinar (Ayuntamiento de Garafia)

Está deslindado pero no amojonado. Los límites con particulares están señalados con cruces en la roca y marcas fácilmente reconocibles.

Fiabilidad de los planos Sólo límites municipales.

Monte nº 27. Ferrer, Laderas y Manchas (Ayuntamiento de El Paso)

No existe deslinde cerrado totalmente, y los límites catastrales son imprecisos, por lo que sólo es seguro el límite que coincide con término municipal o con el filo de la cumbre. También hay puntos que presentan indicios de ser seguros, tomados con GPS.

Fiabilidad de los planos Baja.

Monte nº 28. Pinar de las Animas y Juanianes (Ayuntamiento de Puntagorda)

Está deslindado y amojonado y es sencillo encontrar los hitos.

Fiabilidad de los planos Alta.

Monte nº 29. Pinar. (Ayuntamiento de Tijarfe)

Está deslindado y el amojonamiento está en trámite. Las zonas seguras son límites municipales (normalmente barrancos o líneas de aguas vertientes) o cumbres.

Fiabilidad de los planos Media.

Monte nº 36. Pinar. (Ayuntamiento de Barlovento)

No tiene deslinde firme, y por tanto tampoco amojonamiento. En las antiguas actas de deslinde se mencionan nombres de parajes que no coinciden con los que actualmente reconoce la cartografía de Grafcan, ni con los que conoce la gente del lugar. Además, en algunas zonas hay



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-DÍAZ
escala.

confusión con el monte procomunal. En la cartografía del Catastro hay además desajustes de

Fiabilidad de los planos Sólo límites municipales.

Monte nº37. Las Breñas. (Ayuntamiento de Breña Alta)

Tiene deslinde firme y amojonamiento en trámite. Se ha intentado tomar las coordenadas de los mojones con GPS, resultando infructuosos los intentos por causa de la orografía y la cobertura vegetal de los lugares en los que se han localizado los hitos. Por tanto sólo están plasmados con total seguridad los límites que coinciden con la cumbre o con otro término municipal.

Fiabilidad de los planos Media.

Monte nº 38. Los Calderos, Malpaís y Manteca. (Ayuntamiento de Villa de Mazo)

Tiene deslinde y amojonamiento firme, aunque con zonas inaccesibles.

Fiabilidad de los planos Alta.

Monte nº 39. Pinar. (Ayuntamiento de Puntallana)

Tiene deslinde firme, pendiente de amojonamiento. Las zonas seguras son límites municipales, cumbres o barrancos. En el límite con particulares se han seguido las actas del deslinde, aunque su interpretación ha resultado dificultosa sobre el terreno por la falta de referencias.

Fiabilidad de los planos Sólo el límite municipal.

Monte nº 40. Pinar. (Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma)

No está deslindado ni amojonado. Solo existe deslinde parcial. Las zonas seguras son límites municipales, cumbres o barrancos. El límite con particulares, al no existir deslinde, se limita a una aproximación obtenida con los datos catastrales y la visita de campo con personas del lugar.

Fiabilidad de los planos Sólo límites municipales.

8.2.2 Asentamientos agrícolas

De acuerdo con lo que establece el Art. 66.7 del Texto Refundido, las edificaciones residenciales en suelo rústico sólo son admisibles en los asentamientos agrícolas y rurales. El Plan Insular, en cumplimiento de la Directriz de Ordenación General 64 establece criterios para el reconocimiento y la ordenación de los asentamientos agrícolas (los asentamientos rurales se incluyen en zona D, ver siguiente capítulo).

Los criterios básicos de reconocimiento y de ordenación de los asentamientos agrícolas toman como punto de partida la situación existente, atendiendo a las características de las fincas, la posición y usos de las edificaciones, así como a la constatación de la vinculación existente entre explotación y edificaciones.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Tal como se indica en la Directriz de Ordenación General 64, los criterios para el reconocimiento y delimitación de los asentamientos agrícolas queda definido estrictamente por el perímetro del área de explotación agropecuaria.

8.2.3 Edificaciones

Las Normas del Plan Insular regulan con especial detalle las actuaciones en el sistema rural, con la finalidad de homogenizar algunos parámetros básicos para el conjunto de la Isla.

Además de condiciones de acceso, de unidades aptas para la edificación y cerramientos, se regulan las edificaciones vinculadas a las actividades tradicionales de las áreas rurales: bodegas, cuartos de apero, establos y almacenes. Las condiciones de edificación que se disponen tienen como objetivo fomentar la integración paisajística y producir el mínimo impacto en el paisaje.

Además de las edificaciones vinculadas a las explotaciones existen otras de carácter industrial, cuyo servicio supera el ámbito de una explotación. Es frecuente que estas instalaciones se dispongan en malas condiciones de acceso, sea porque se localizan al borde de las carreteras de la red básica o intermedia, afectando al tránsito con entradas y salidas de vehículos pesados, o porque tiene acceso por caminos rurales que por sus dimensiones y tratamiento no se pueden considerar en condiciones de asumir el tránsito que soportan. El Plan Insular considera estas instalaciones como actividad económica, y, como tal sólo se podrá instalar si tiene la consideración de interés general y en las zonas que el Plan Insular admite este tipo de actuaciones (C PORN). Las edificaciones existentes no estrictamente vinculadas a las explotaciones pueden ser reconocidas por el Plan General, que establecerá las condiciones de mantenimiento o cese de la actividad.

El Plan Insular ha previsto ámbitos especialmente indicados para las edificaciones de carácter industrial que deban dar servicio a las actividades agrícolas y ganaderas, aprovechando los efectos positivos de la concentración de actividad, servicios y actividades derivadas.

8.2.4 Invernaderos

Entre las instalaciones agrarias, posiblemente los invernaderos sean los elementos con mayor presencia, caracterizando los paisajes de algunas áreas costeras. La vinculación de los invernaderos a la agricultura intensiva y, concretamente a las plataneras, aconseja el mantenimiento de estas instalaciones y la necesidad de admitir otras nuevas. El Plan Insular fija

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

criterios de admisión de invernaderos y condiciones para la preservación de una parte de cultivos sin cubrición, así como la introducción de otro tipo de vegetación que aminore el impacto paisajístico de los ámbitos cubiertos. El análisis de la disposición de los invernaderos en la Isla nos muestra que su distribución no es homogénea, mientras que en algunos ámbitos el porcentaje de suelo cubierto es muy elevado en otros es muy baja o inexistente. Ello no responde a criterios de clima o vientos, sino a la estructura de las explotaciones agrícolas. El Plan Insular regula homogéneamente la posible implantación de invernaderos en toda la Isla. Atendiendo a las necesidades de las explotaciones y a la protección del paisaje los Planes Generales pondrán establecer condiciones más restrictivas, incluso la total prohibición de estas instalaciones. Además de los invernaderos para los cultivos de platanera, el Plan Insular regula la posible implantación de invernaderos hortícolas, admisibles en áreas de medianías con menor tradición de superficies cubiertas.

La construcción de invernaderos está relacionada con la tecnificación de las explotaciones agrarias existentes, pero también debe posibilitar nuevas alternativas de cultivos.

8.2.5 Áreas de actividad agroindustrial y agroganadera

Las áreas de actividad agroindustrial y agroganadera son reservas de áreas de actividad económica especializada vinculadas respectivamente a los ámbitos territoriales de mayor intensidad agrícola y/o ganadera. Las áreas de actividad agroindustrial y agroganaderas responden a criterios de localización. En cualquier caso se trata de áreas de actividad cuya especialización debe considerarse como una recomendación, a partir de la cual los Planes Generales deberán concretar las intensidades de los usos industriales o terciarios admitidos.

Este Plan Insular reserva suelo para el desarrollo de actividades económicas de importancia insular con la previsión de que algunas de ellas den servicio y complementen las actividades agrícolas y ganaderas.

El objetivo de la delimitación de dichas áreas es dotar a los ámbitos agrícolas y ganaderos de unos espacios especializados en industria y servicios vinculados a la agricultura y/o a la ganadería aprovechando las ventajas derivadas de la accesibilidad y las posibilidades de concentración de servicios para fomentar las cooperativas u otras asociaciones de productores, así como la industria de transformación.

El Plan Insular delimita ámbitos especialmente reservados para estas actividades, las áreas de actividad agroindustrial y agroganadera se incluyen en las zonas D3-PORN y áreas



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS DE SEZ-HERNÁNDEZ

especializadas, y se regulan como tales en las Normas, y se describen las prioridades para cada una de ellas en las correspondientes fichas de las actuaciones propuestas.

En ningún caso las zonas agroganaderas deben confundirse con los posibles núcleos ganaderos, que son ámbitos que pueden delimitar los Planes Generales para el traslado de las instalaciones ganaderas que, por razones de incompatibilidad, no pueden permanecer en los emplazamientos actuales.

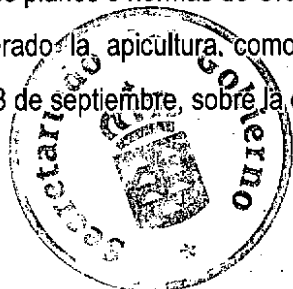
8.2.6 Instalaciones ganaderas

Recientemente, el problema generado por las instalaciones ganaderas y sus posibilidades de legalización han sido abordadas por el Gobierno de Canarias en la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, donde se regula el procedimiento de solicitud de la legalización territorial y ambiental de las edificaciones e instalaciones ganaderas actualmente en explotación que hubiesen sido ejecutadas sin los correspondientes títulos administrativos en diversos supuestos relativos al momento de ejecución (con anterioridad o posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 9/1999, de 13 de mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias), estableciendo el procedimiento para la solicitud a través de la consejería competente en materia de ganadería siempre que por su dimensión no les fuera exigible declaración de impacto ambiental, o en su caso previa la evaluación que le resultara exigible. En las Normas de este Plan Insular se establece la equivalencia entre los supuestos legales, las situaciones de La Palma y la ordenación establecida por el Plan Insular.

Pese a las facilidades de legalización de las instalaciones ganaderas, restarán algunas instalaciones cuya posición supone incompatibilidades por sí misma o en relación a otros elementos del entorno, en cuyo caso deberá procederse al traslado de la actividad. Los Planes Generales podrá establecer núcleos ganaderos para facilitar el traslado de las instalaciones.

En relación al pastoreo, en el plano P.5.01 de ordenación del suelo rústico con interés económico se delimitan las principales áreas de pastoreo, donde se admitirá esta actividad en tanto no se pronuncie contrariamente el Plan General mediante prohibición expresa o propuesta de zonas alternativas. En caso de que se trate de Espacios Naturales Protegidos serán los correspondientes planes o normas de Ordenación de dichos espacios.

Se ha considerado la apicultura, como una actividad específica, regulada por el Decreto 646/1984, de 28 de septiembre, sobre la ordenación de la Apicultura en Canarias, BOC 101 de 5



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

de Octubre. Las condiciones especiales de la cría de abejas para la extracción de miel se ha considerado compatible con diversas zonas OT, incluso Espacios Naturales Protegidos u otros ámbitos de interés ambiental. En cualquier caso se trata de una actividad que debe ser reconocida y admitida por el correspondiente planeamiento.

El Plan Insular ordena la actividad ganadera según categorías:

- Explotaciones familiares: 5 UGM
- Explotaciones complementarias: 6-20 UGM
- Explotaciones profesionales: 21-150 UGM
- Explotaciones industriales: mayores de 150 UGM

Las Normas establecen la admisión en determinadas zonas en función de estas categorías.

Se contempla también una excepción de menor capacidad para aquellas explotaciones familiares que el planeamiento general admita en los núcleos urbanos, rurales o en las proximidades de las áreas urbanas o de los asentamientos rurales, que se establecen en 2 UGM, por motivos de fomentar el mantenimiento de pequeñas explotaciones familiares, muy extendidas en la Isla y proteger los entornos urbanos y de asentamientos rurales.

Asimismo, la aplicación de las medidas higiénico-sanitarias, establecidas por la legislación vigente para las explotaciones agrícolas, pueden contribuir notablemente a posibilitar el mantenimiento de las pequeñas instalaciones familiares.

La relación de equivalencia entre unidades de ganado mayor (UGM) y cabezas de ganado viene expresado en el siguiente cuadro.

Todo ello sin perjuicio de la posible formulación de un Plan Territorial Especial de Ganadería.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN (NÚMERO 1000)

Especie y estado productivo	Equivalencia UGM
Vacas lecheras	1,000
Otras vacas	0,800
Bovinos machos de 24 meses o más	1,000
Bovinos hembras de 24 meses o más	0,800
Bovinos de 12 a 24 meses	0,700
Bovinos de menos de 12 meses	0,400
Ovinos	0,100
Caprinos	0,100
Cerdas madres	0,500
Cerdas para reposición	0,500
Lechones	0,027
Otros porcinos	0,300
Equinos	0,800
Gallinas	0,014
Pollitas destinadas a la puesta	0,014
Pollos de carne y gallos	0,007
Pavos, patos, ocas y pintadas	0,030
Otras aves	0,030
Conejas madres	0,020

Fuente, Instituto Nacional de Estadística



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



8.3. Zonas de Ordenación Territorial en el sistema rural con valor natural y productivo

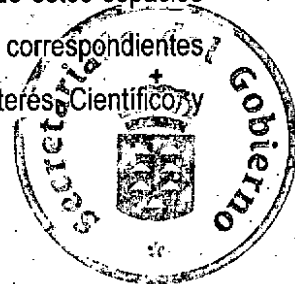
En las zonas Bb PORN se distinguen las zonas OT que se desarrollan a continuación.

Un primer grupo está formado por aquellos ámbitos relacionados con zonas Ba, a nivel de objetivos de protección, pero donde la presencia de actividad económica tradicional obliga al reconocimiento de una zona distinta. En este caso tenemos:

Zonas Bb1.1 y Bb1.2, que corresponden a los ámbitos de **Conectores Ecológicos y Red Natura 2000 terrestre con actividad tradicional**. Estas zonas comparten los objetivos de conectividad y protección establecidos para las correspondientes zonas A2.2 y A2.3, que se han de desarrollar de forma compatible con las actividades agrícolas y ganaderas tradicionales existentes. El reconocimiento de la presencia de labores tradicionales no ha de suponer una merma en la capacidad conectora. En la tradición de La Palma, la naturaleza y las actividades agrícolas y ganaderas que se desarrollan en estos ámbitos han mostrado su capacidad de convivencia, generando interacciones que en muchos casos se han valorado positivamente. Asimismo cabe destacar el valor paisajístico de esta interrelación entre naturaleza y actividad primaria.

Bb1.3 ENP- Monumento Natural, Paisaje Protegido y Sitio de Interés Científico con actividad tradicional, corresponde a Espacios Naturales Protegidos con aptitud económica, donde se han desarrollado actividades productivas en diversos grados de intensidad. Comprende los Espacios Naturales Protegidos Paisaje Protegido de El Remo (P-16), Sitio de Interés Científico de Las Salinas de Fuencaliente (P-19) y parte del Monumento Natural de Los Volcanes de Teneguía (P-10) con muestras relevantes de agricultura tradicional e intensiva. La presencia de actividad económica en estos ámbitos forma parte de la propia imagen y de las razones de su consideración como paisaje protegido, dicha actividad económica se considera compatible con la protección ambiental y en el caso de Las Salinas de Fuencaliente está en la base de su interés científico. En todos estos casos el Plan Insular establece la protección tanto para el espacio como para la propia actividad económica.

Por tratarse de Espacios Naturales Protegidos, la ordenación pormenorizada de estos espacios se desarrollará conforme a la legislación vigente, mediante la redacción de las correspondientes Normas de Conservación para los Monumentos Naturales, y Sitios de Interés Científico, y mediante Plan Especial para el Paisaje Protegido de El Remo.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
 OCCIDENTAL



Entre los Espacios Naturales Protegidos incluidos en esta zona se dan situaciones de planeamiento diferenciales:

1. El Sitio de Interés Científico de Las Salinas de Fuencaliente cuentan con Normas de Conservación aprobadas definitivamente; Resolución de 29 de enero de 2007, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 20 de julio de 2006 que aprueba definitivamente las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de las Salinas de Fuencaliente: (BOC 31, 12 de febrero de 2007).
2. El Monumento Natural de Los Volcanes de Teneguía cuenta con Normas de Conservación vigentes, aprobadas definitivamente; Resolución de 7 de febrero de 2008, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 20 de julio de 2006, relativo a la aprobación definitiva de las Normas de Conservación del Monumento Natural de Los Volcanes de Teneguía, término municipal de Fuencaliente (BOC 36, 19 de febrero de 2008).
3. El Paisaje Protegido de El Remo no cuenta con Plan Especial.

Zona Bb1.4 de Interés Paisajístico. Se localizan en segunda línea de costa, se trata de áreas con escasa presencia de valores productivos que constituyen áreas de transición de alto valor conector por establecer enlaces entre zonas de mayor valor como los acantilados, playas y otras áreas costeras con espacios de alta protección ambiental, actuando, a su vez, como áreas de transición entre áreas de mayor valor natural y otras de interés productivo tradicional. La definición de zonas de Interés Paisajístico, junto a las de Interés Geomorfológico (Ba2.1), supone el reconocimiento y la protección ambiental de los paisajes típicos de las costas Noroeste y Sureste, los espacios entre barrancos, en el Norte, así como otros espacios o elementos aislados de reconocido valor ambiental y paisajístico, entre los que cabe distinguir El Time, el espacio agrícola al Norte de Los Llanos de Aridane y El Paso y otros de menor dimensión de valor local.

En todos estos espacios se considera completamente compatible la valoración ambiental con el mantenimiento de las actividades agrícolas y agropecuarias tradicionales que también se incluyen entre los valores a proteger.

Se han incluido en la delimitación de la zona Bb1.4 de interés paisajístico los siguientes ámbitos territoriales:



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

1. En el Norte y Noreste insular corresponde a los lomos entre barrancos en segunda línea de mar. Presentan escasa antropización, debido a las condiciones de acceso y pendiente, en algunos casos cuentan con presencia de actividad tradicional y pequeños asentamientos, cuya conservación está presente en los objetivos de conservación.
2. Al Norte de Los Llanos de Aridane, parajes de Los Barros, Los Pedregales y Las Cofradías, junto al casco urbano, limitado por las laderas del Barranco de Las Angustias, el LIC-ZEC "El Paso - Santa Cruz de La Palma" y el propio núcleo de Los Llanos. En este ámbito se ha previsto la presencia de un parque periurbano compatible con los usos tradicionales, cuya delimitación precisa desarrollará el Plan General.
3. En Los Llanos de Aridane se localiza el ámbito conocido como "El Valle de los Espejos" que en el documento de aprobación inicial estaba íntegramente incluido en zona de protección paisajística y en el transcurso de la información pública ha sufrido modificaciones derivadas de la estimación de las alegaciones. La modificación introducida contempla la exclusión de los ámbitos y las balsas más próximas a las carreteras de Tajuya y Puerto Naos, que se justifica por la importancia de estas dos vías y la posible necesidad de reserva de suelo, por parte del Plan General, para posibles actuaciones en las citadas infraestructuras viarias o en su entorno inmediato. Los ámbitos y balsas que se excluyen quedan integrados en las correspondientes zonas OT de interés agrícola, con las limitaciones establecidas para esta zona.
4. Laderas sur del Barranco de Las Angustias. Ámbito abanclado que alberga usos agrícolas intensivos, cuya conservación se incluye en la protección del paisaje.
5. En el Oeste, próximas a la capital, se localizan elementos de valor paisajístico que actúan como elementos de transición entre áreas intensamente transformadas y con usos diversos, en el litoral y en los límites de Espacios Naturales Protegidos. En estas áreas también se ha previsto el posible desarrollo de parques periurbanos cuya delimitación precisará el Plan General.
6. En el Suroeste y Sur, municipios de Villa de Mazo y Fuencaliente, se localizan diversos ámbitos entre elementos geomorfológicos y la costa, que conjuntamente definen paisajes singulares.

Bb1.5. Interés Litoral comprende las áreas terrestres y marítimas que definen el litoral palmero en la costa y en los accesos al mar. Se diferencian las zona **Bb1.5. Interés Litoral Terrestre y Bb1.5m de Interés Litoral Marino**.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



La zona Bb1.5. Interés Litoral Terrestre incluye las áreas terrestres del ámbito comprendido entre la ZMT y el mar y se superpone a otras zonas. A nivel de criterios ambientales, en las

zonas litorales terrestres, será de aplicación el nivel de protección de la correspondiente zona OT (en el caso que sea de mayor protección) a la que se superpondrán los criterios de protección del litoral propios de esta zona, y que se desarrollan con más amplitud en el correspondiente capítulo de esta memoria (ver Capítulo 4, Ordenación del Litoral). En la misma zona se distinguen los asentamientos afectados en aplicación de la legislación vigente:

- Playa del Hoyo en Mazo
- Playa de La Bajita en Mazo
- Playa del Pozo en Mazo
- Punta del París en Mazo
- Playa del Río en Fuencaliente
- Faro de Fuencaliente en Fuencaliente
- Playa Punta Larga en Fuencaliente
- La Bombilla entre Tazacorte y Los Llanos de Aridane

La zona Bb1.5. Interés Litoral Marino incluye la plataforma litoral hasta la cota batimétrica 500 y tiene como objetivo la preservación de los valores naturales y económicos del área litoral, especialmente la actividad pesquera y los usos recreativos. La presencia de la actividad pesquera tradicional confiere los valores económicos que se protegen en esta zona. En la misma zona se distinguen las áreas que se consideran aptas para las instalaciones acuícolas, cuya ubicación precisa se determinará a través del Plan Regional de Acuicultura, competencia del Gobierno de Canarias. Las áreas que constan en los planos se delimitaron a partir del documento de Propuesta de Ordenación Insular de la Acuicultura realizada por el Cabildo Insular de La Palma (30 de marzo del 2004), acorde con la Ley 17/2003 de 10 de abril, de Pesca de Canarias, que insta a los Cabildos Insulares a la remisión de dicha propuesta.

Zona Bb2.1, de Interés Forestal. Comprende las áreas forestales situadas fuera de los espacios de protección estrictamente ambiental (A y Ba PORN). En general dichas áreas forestales actúan como espacio de transición entre las áreas de mayor valor natural y las antropizadas, participando, en menor o mayor medida de ambas. Se define como objetivo principal la conservación de la masa arbórea, de manera compatible con otros usos de explotación forestal o agroforestal. La actividad ganadera se limita al pastoreo o al



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

reconocimiento expreso por parte de los Planes Generales de áreas especialmente aptas para dicha actividad, en las condiciones que se establecen en las Normas de este Plan Insular.

Las especies forestales más características incluidas en esta zona son el pinar canario, la laurisilva y el fayal-brezal. Asimismo, su disposición en las "puertas" de los espacios naturales, las hace aptas para asumir usos y actividades no admitidos en áreas de protección natural, desde actividades de explotación tradicionales, como el pastoreo o la recogida de pinocha, hasta otras al servicio de las áreas naturales.

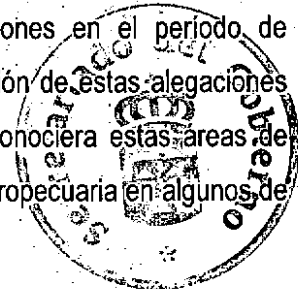
En función de su posición, las áreas forestales tienen distintas características. Las principales masas forestales incluidas en esta zona se localizan en:

1. Noroeste. Donde el uso forestal se alterna con áreas de uso agrícola.
2. Sureste. Donde la masa forestal es más extensa y presenta una mayor continuidad. En esta zona se incluyen las áreas forestales existentes, que quedan por fuera de la delimitación de Espacios Naturales Protegidos o LIC-ZEC, así como los suelos con potencialidad forestal por su posición y aptitud.
3. Las áreas forestales situadas en el Nordeste presentan mayor discontinuidad, dado la mayor presencia de espacios incluidos en las categorías de protección natural, y la alternancia con áreas agrícolas con predominio de viña. Lo mismo sucede en el Sureste y Sur, donde las masas forestales incluidas en la zona Bb2.1 son escasas.

En la ordenación actual, las áreas forestales de Canarias se rigen por el Plan Forestal de Canarias y las directrices de planeamiento, así como otras disposiciones que atienden a la prevención de incendios o a la titularidad de los montes.

Dado que las principales áreas forestales de La Palma están incluidas en áreas de interés ambiental y la vinculación directa a los planes y directrices a nivel general de Canarias, no se ha considerado necesaria la redacción de un Plan Territorial Especial de Ordenación Forestal.

La delimitación de la zona B2.1 de Interés Forestal obedece a la presencia predominante de áreas boscosas o a que, por las condiciones de altitud y de pendiente, cuentan con aptitud forestal. Sin embargo, por tratarse de áreas de transición entre los ámbitos con predominio agrícola y los de valor ambiental, estas áreas cuentan con pequeñas explotaciones agrícolas, principalmente viña, instalaciones ganaderas y edificaciones. La presencia de actividad, distinta a la forestal, y de edificaciones, ha generado numerosas alegaciones en el periodo de información pública del documento aprobado inicialmente. La estimación de estas alegaciones indujo a la creación de una nueva zona "agroforestal" donde se reconociera estas áreas de bosques o de potencial forestal con presencia de actividad agraria y agropecuaria en algunos de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

los ámbitos incluidos en zona de interés forestal en el documento aprobado inicialmente. Por otra parte, la actualización de la información relativa a los planos de cultivos ha permitido identificar una buena parte de estas explotaciones, por lo que se han incorporado estos ámbitos a las correspondientes zonas de interés agrícola o agropecuario, principalmente en el ámbito Noroeste, donde predominan las explotaciones agrarias entre las áreas boscosas.

Excluidas de la zona de interés forestal las áreas correspondientes a explotaciones claramente diferenciadas, se ha considerado innecesaria la delimitación de dos áreas forestales (de interés forestal y agroforestal) por lo que se ha optado por establecer condiciones menos restrictivas para el mantenimiento de las actividades agrícolas y ganaderas existentes en áreas forestales, procediendo a la modificación de las Normas correspondientes a la zona OT B2.1 de interés forestal, en el sentido de reconocer la presencia y admitir la conservación de pequeñas explotaciones.

Los Planes Generales deben establecer la ordenación pormenorizada de los ámbitos incluidos en zona Bb2.1, de Interés Forestal, determinando las condiciones de compatibilidad entre la protección de las áreas boscosas y el mantenimiento de las actividades agrícolas o ganaderas que conviven en estas zonas, atendiendo al objetivo prioritario de protección de los montes y de preservación de los ecosistemas que le son propios.

Zona Bb3.1 de Interés Agrícola intensiva, corresponde a ámbitos situados en cotas bajas, intensamente transformadas con instalaciones de regadío, obras de abancalamiento más o menos importantes en función de las pendientes del terreno, acondicionamiento del suelo, accesos aptos para la circulación de los vehículos de servicio y, frecuentemente, con presencia de invernaderos. En la actualidad estas zonas están prácticamente ocupadas por el monocultivo de la platanera.

Se distinguen las siguientes áreas:

1. Suroeste. Los cultivos están ubicados en cotas bajas, en suelos de alta calidad (sorribas), sobre la franja litoral.
2. Oeste. Existe un desarrollo extenso de la actividad agrícola debido a las condiciones topográficas favorables y a la riqueza del recurso hídrico al ser punto de llegada de las aguas superficiales del Barranco de Las Angustias. Esta zona se caracteriza por un alto nivel de transformación (infraestructuras, asentamientos, instalaciones varias, etc.).
3. Este. Al igual que la zona anterior se caracteriza por un alto grado de transformación. La franja de actividad agrícola intensiva es más reducida debido a la reserva de suelo para



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

instalaciones de interés insular (aeropuerto, zona industrial) y la protección de áreas de interés ambiental.

4. Al Noroeste y al Nordeste la actividad agrícola intensiva se presenta en la franja litoral y de manera más reducida. El Nordeste presenta, por su pendiente, el desarrollo de cultivos en bancales, mientras que en el Noroeste hay una escasa concentración de áreas agrícolas, exceptuando la franja que limita con el Barranco de Las Angustias.

Por su posición, las áreas de agricultura intensiva están sujetas a muchas presiones de transformación, que se manifiestan a través del abandono o cambio de uso mediante actuaciones de cierta extensión, o bien, y con mayor frecuencia, pequeñas intervenciones a menudo residenciales que tienden a fragmentar las amplias áreas cultivadas e introducir presiones de acceso o de servicios ajenas a las explotaciones. En su objetivo de preservar el suelo de mayor valor agrícola, el Plan Insular contempla únicamente la compatibilidad con instalaciones propias, al servicio de la actividad agrícola existente, tales como almacenes o instalaciones de empaquetado y distribución. Se presenta también como objetivo disminuir la presión edificatoria de las zonas de agricultura intensiva, reconduciendo los criterios de delimitación de asentamientos agrícolas que actualmente se interpreta como mecanismo para la edificación de residencia en estas áreas.

Zona Bb3.2 de Interés Agrícola de medianías, se localiza en las cotas medias, con presencia de cultivos diversos, entre los que cabe destacar la viña y otros frutales. Se presenta en ámbitos con aptitud agrícola, con diversas actuaciones de transformación de suelo: accesos, abancalamientos, etc., presentando niveles de intervención y tecnificación muy inferiores a las actuales áreas de plataneras.

El reconocimiento de la zona de agricultura tradicional de medianías responde a los objetivos de intensificación, diversificación y mejora que en ellas se concentran. Se trata de suelos con buenas condiciones para un mayor desarrollo de cultivos, que pueden compatibilizar su carácter tradicional con una mejora en las técnicas de producción, la especialización en cultivos ecológicos o el ensayo de nuevos cultivos de exportación. Asimismo, los cultivos de esta zona ofrecen posibilidades de transformación, introduciendo nuevos incentivos económicos que pueden ser complementarios a la agricultura y que pueden beneficiar a la necesaria diversificación de la actividad agrícola y a la creación de actividades derivadas con mayor valor añadido.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

Se incluyen en esta categoría las áreas de viña, vinculadas a los distintos ámbitos vinícolas de la Isla. Se considera que la actividad vinícola puede constituir un objetivo con grandes expectativas de futuro, incidiendo en la mejora de todas las etapas del proceso, desde una mejora en los viñedos, la producción de vino y la comercialización del mismo.

Desde el punto de vista paisajístico estas áreas juegan un papel importante, ya que son un componente identitario de la Isla (parcelario, construcciones tradicionales, caminos, aljibes, etc.). Cabe destacar, por su posición y potencial: el área agrícola de Fuencaliente (Sur) y Villa de Mazo (Este), y la zona del Noroeste que abarca los municipios de Garafía, Puntagorda y Tijarafe. Las principales zonas de agricultura tradicional de medianías se localizan en las medianías de los sistemas funcionales del Sur, Sureste y Noroeste, dominando la viña en las primeras y con presencia de frutales y alternancia con áreas forestales en la segunda. La inclusión en las zona Bb3.2 de las áreas agrícolas coinciden con los usos, aptitudes y aprovechamientos actuales.

Las características descritas son coincidentes con las correspondientes a la zona C2.1.

En relación a las áreas agrícolas se disponen áreas de actividad económica especializadas, que designamos como Polígonos Agroindustriales.

Zona Bb4.1 de Interés Agropecuario, corresponde a áreas de medianías y medianías altas, donde la actividad agrícola comparte el suelo con otras actividades entre las que destaca la ganadera. La propia denominación se refiere a la actividad ganadera, además de a la agrícola, que se consideran actividades complementarias que caracterizan las medianías altas de la Isla. Se incluyen, además, en esta subzona, áreas con predominio de agricultura tradicional, de autoconsumo, alternadas con áreas no cultivadas, áreas naturales, o con asentamientos rurales, así como usos residenciales escasamente vinculados con la actividad agrícola.

La delimitación de las zonas de Interés Agropecuario coincide con la valoración de la DGO 126.4 que define: "...algunos de los agrosistemas más interesantes de las islas, fuente de biodiversidad agraria y tradiciones rurales, que sustentan muchos de nuestros mejores paisajes, en estas zonas se deben aplicar políticas avanzadas de desarrollo rural en consonancia con las directrices de la nueva PAC..." La estrategia del Plan Insular para las zonas de Interés Agropecuario coinciden con esta valoración, viendo en ellas no sólo un ámbito de interés tradicional con elevado valor paisajístico, sino también altos potenciales para el desarrollo integrado de agricultura y ganadería.

En la zona Bb4.1 se consideran distintas prioridades en función de los usos agrícolas y ganaderos predominantes y las necesidades específicas de éstos en sus diversos grados de

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

intensidad. En todos los casos, la presencia de pastoreo y de pequeñas o medianas instalaciones ganaderas se ha de compatibilizar con la conservación de las áreas agrícolas, caminos, muros e instalaciones específicas que definen los paisajes tradicionales, particularmente aquellas que cuenten con valor etnográfico reconocido.

El principal objetivo para la subzona agropecuaria es establecer un marco de compatibilidades que permita el máximo desarrollo de la ganadería tradicional e intensiva y la preservación de la agricultura de medianías, tradicional y de autoconsumo.

Las principales zonas de agricultura y ganadería tradicionales se localizan en las medianías altas de Breña Alta, Breña Baja y Villa de Mazo, al Este y las de Puntallana y Barlovento la Noreste. Todas ellas cuentan con un número considerable de instalaciones ganaderas y con cultivos de pastizales.

Cabe destacar que las zonas de interés agrícola de medianías y agropecuarias, Bb3.1 y Bb4.1 comparten objetivos de preservación de la agricultura de medianías y actividades ganaderas con las zonas C2.1 y C2.2 con la misma denominación, donde por su posición, accesibilidad y características del entorno se admiten equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.

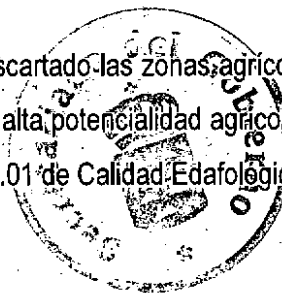
8.4 Zonas de ordenación territorial en el sistema rural susceptibles de albergar Actuaciones de Interés General

Las zonas C PORN corresponde a aquellas partes del territorio susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones de interés general.

En la delimitación de zonas donde se admiten actuaciones de interés general distinguimos entre aquellas que el Plan Insular reserva para actuaciones o equipamientos específicos que deban desarrollarse en medio rural y aquellas otras posibles actuaciones, no previstas, que podrán desarrollarse en el medio rural, especialmente agrícola de medianías y agropecuario, atendiendo a algunas condiciones de posición, accesibilidad y uso.

En el documento de Avance no se distinguían los ámbitos susceptibles de albergar actuaciones de interés general. Para la delimitación de estas zonas C se ha atendido a los siguientes criterios:

- a. Se excluyen las áreas con mayor aptitud productiva: se han descartado las zonas agrícolas de medianías y agropecuarias situadas en suelos de alta o muy alta potencialidad agrícola o en áreas agrícolas de interés paisajístico acorde con el plano D1.01 de Calidad Edafológica.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- b. **Accesibilidad:** se han priorizado aquellos ámbitos vinculados a la Red viaria básica e intermunicipal, como garantía de acceso y como protección del territorio frente a la necesidad de construcción de nuevos accesos vinculados a la actuación de interés general.
- c. **Localización:** se ha atendido a la distribución territorial de las zonas C a fin de facilitar la implantación de los equipamientos, construcciones o instalaciones de interés general allí donde sea necesario, por ello se han incluido zonas C en todos los sistemas funcionales y en todos los municipios. Como criterio de localización también se han considerado preferentes aquellos ámbitos territoriales que por razones diversas ya han sufrido procesos de transformación.
- d. **Paisaje:** se ha atendido a criterios paisajísticos, que precisarán de una mayor atención en el caso de implantación de equipamientos o instalaciones de interés general, tanto en lo que se refiere a la elección del emplazamiento como en la integración de las edificaciones al paisaje.

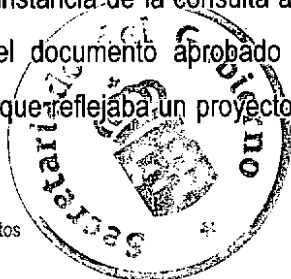
Zona C1.1m Transformación del litoral. Incluye aquellos ámbitos marinos en los que se han previsto actuaciones de acondicionamiento de puertos y playas que conlleven la transformación del litoral terrestre y marítimo, en esta zona se contempla la intervención marítima.

Incluye los ámbitos de actuación del puerto y frente marítimo de Santa Cruz de La Palma, Puerto de Tzacorte, el frente de playa y puerto deportivo previsto en Puerto Naos y el puerto deportivo previsto en Los Cancajos.

Las actuaciones en estos ámbitos quedan limitadas a la finalidad prevista por este Plan Insular. En tanto no se desarrollen las correspondientes actuaciones de interés general los ámbitos se someterán a las condiciones definidas para las zonas marítimas Bb1.5m.

En los planos de ordenación del litoral o en el de Zonas de Ordenación Territorial se han establecido unos límites que se deben considerar orientativos, en tanto no se desarrollen los estudios de los fondos marinos afectados y se establezca el alcance de la obra. Por otro lado las Normas establecen medidas preventivas de impacto ambiental en los fondos y comunidades marinas que deben ser evaluados. Es por ello que la delimitación del ámbito no puede considerarse definitiva.

En lo que se refiere a las actuaciones previstas en el frente marítimo de Santa Cruz de La Palma, a instancia de la consulta al Ayuntamiento de dicha ciudad en el periodo de exposición pública del documento aprobado inicialmente, se ha procedido a modificar la zona C1.1. marítima, que reflejaba un proyecto distinto a la actual ordenación, la modificación muestra una



001011

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



zona marina genérica. Por el hecho de que cuenta con una ordenación aprobada se ha
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
suprimido la referencia al Plan Especial del Litoral contenido en la ficha.

Zonas C2.1 de Interés Agrícola de medianías y C2.2 de Interés Agropecuario, aptas para actividades de Interés General. Corresponde a aquellos ámbitos agrícolas y agropecuarios que se ajustan a los criterios de posición, accesibilidad y dinámica territorial definidos con carácter general para la admisión de actuaciones de interés general. La valoración de las características y aptitudes del suelo es en ambas zonas (C2.1, agrícola de medianías AIG, y C2.2, agropecuaria AIG) que por sus condiciones de delimitación y objetivos se corresponde a lo que se ha definido para las s zonas Bb3.2, agrícola de medianías y Bb4.1 agropecuaria, pero se distinguen por una mejor accesibilidad a las redes viarias principales y una mayor presencia de edificaciones. Así, en las áreas incluidas en C2, los usos principales serán agrícolas y ganaderos, considerándose excepcional la necesidad de implantar nuevos equipamientos o instalaciones puntuales no previstas en este Plan Insular.

Los criterios para la valoración de esta excepcionalidad son principalmente la imposibilidad de localizar los equipamientos o instalaciones en núcleos urbanos o en suelo previsto por el Planeamiento territorial o urbanístico para tal fin.

En lo que se refiere a la admisión de equipamientos o instalaciones, en zona C2, se estará a lo dispuesto en el artículo 63.9 TR.

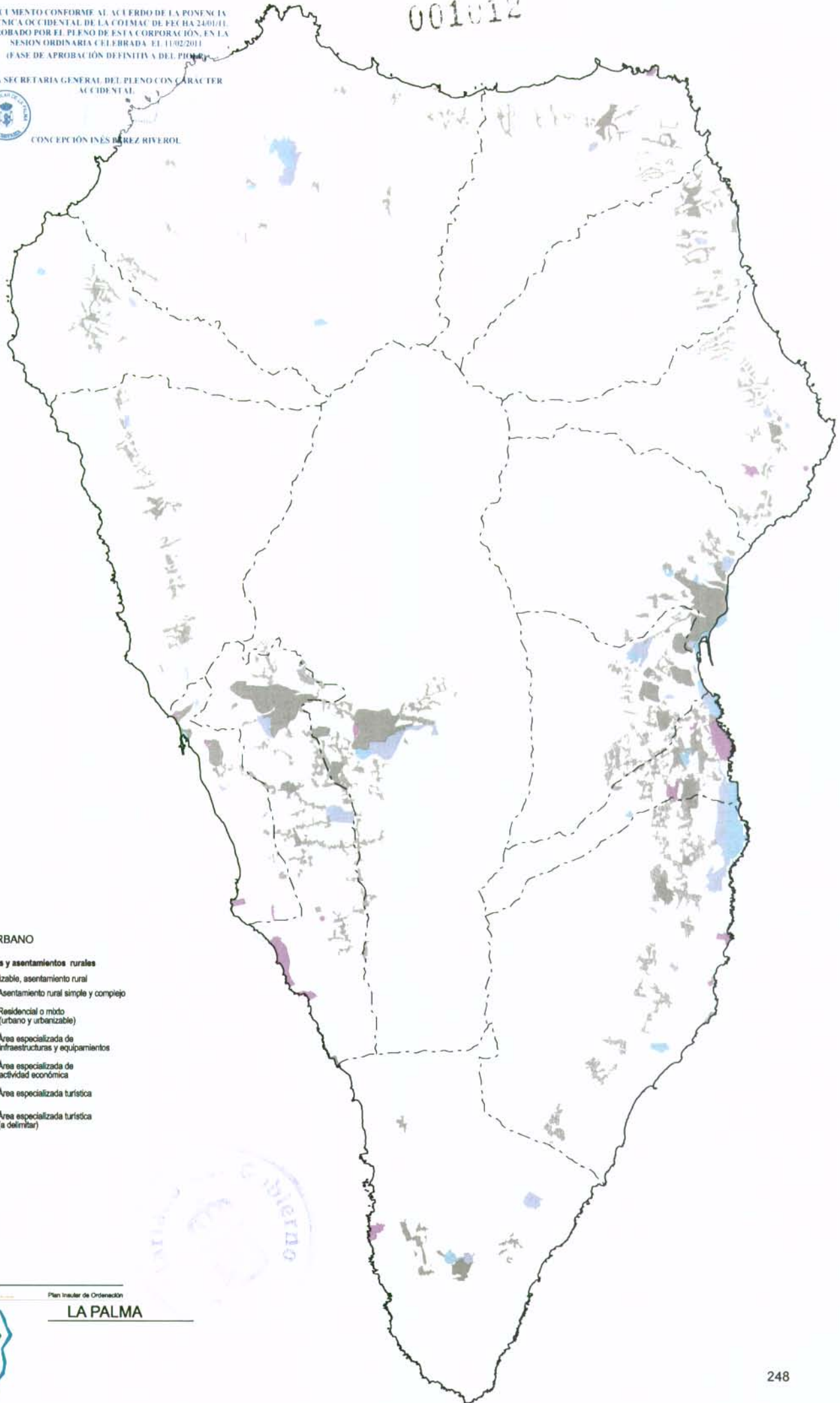
Zona C3.1 Apta para equipamientos turísticos en medio rural. Corresponde a las áreas donde se admite la implantación de equipamientos turísticos integrados en los Sistemas Deportivos y de Ocio (SDO) previstos por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística vigente. La delimitación de los correspondientes ámbitos SDO, donde se admite la implantación de campos de Golf, supone la vinculación exclusiva de la posible actuación de interés general a los sistemas deportivos y de ocio, siendo el golf el equipamiento deportivo que genera cada sistema.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL









CONCEPCION INES PEREZ RIVEROL



SISTEMA URBANO

Ámbitos urbanos y asentamientos rurales

D. Urbano, urbanizable, asentamiento rural

-  D1.1 Asentamiento rural simple y complejo
-  D2.1 Residencial o mixto (urbano y urbanizable)
-  D3.1 Área especializada de infraestructuras y equipamientos
-  D3.2 Área especializada de actividad económica
-  D3.3 Área especializada turística
-  D3.3 Área especializada turística (a delimitar)





CAPITULO 9. SISTEMA URBANO Y ASENTAMIENTOS RURALES

9.1 Definición de sistema urbano

El sistema urbano está formado por las ciudades y los núcleos urbanos en el medio rural, así como por los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas turísticas.

A efectos de definición de zona D PORN como aquella formada por los suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinación del planeamiento puedan llegar a serlo, atendiendo además a criterios funcionales relacionados con la distribución territorial de la población y de las actividades, se ha unificado el sistema urbano y los asentamientos rurales pese a que estos últimos se mantendrán en suelo rústico.

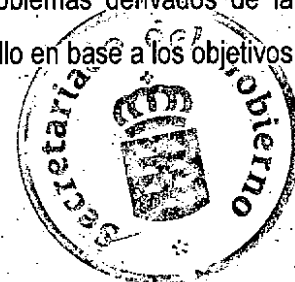
En el sistema urbano y asentamientos rurales se distinguen las siguientes zonas de Ordenación Territorial:

- D1.1 Asentamiento rural simple y complejo
- D2.1 Residencial o mixto (urbano y urbanizable)
- D3.1 Áreas especializadas en infraestructuras y equipamientos
- D3.2 Áreas especializadas en actividad económica
- D3.3 Áreas especializadas turísticas, que corresponden a los núcleos tradicionales existentes (NTE) y a las actuaciones convencionales propuestas (ACP) del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística.

9.2 Criterios de ordenación del sistema urbano y asentamientos rurales

Se considera que el Plan Insular es una oportunidad única para estudiar y entender el sistema de poblamiento y de distribución de la población en la Isla unitariamente, sin la visión sectorial de los Planes Territoriales Especiales, o la necesariamente local de los Planes Generales. Por esta razón tanto los documentos anteriores del Plan Insular (Información, Diagnóstico y Avance), como la propuesta de ordenación, han incidido en esta visión global y sistémica, estableciendo categorías y clasificaciones de núcleos y asentamientos con el objetivo de fundamentar las propuestas de ordenación del sistema urbano.

Para ello ha sido necesario el reconocimiento de las características propias de cada núcleo, de sus dinámicas y de las relaciones entre ellos, así como de los problemas derivados de la posición, infraestructuras o acceso a servicios y equipamientos. Todo ello en base a los objetivos



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



de tratamiento del sistema urbano y los núcleos establecidos en las Directrices de Ordenación General.
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

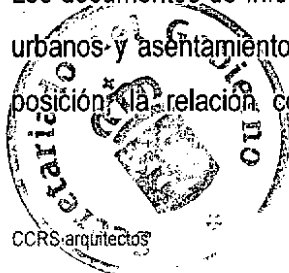
Para establecer los criterios e instrumentos de ordenación que responden a los análisis y diagnósticos contenidos en anteriores etapas de la redacción de este Plan Insular se ha definido:

1. Estructura Nodal del territorio, donde se definen las polaridades, como reconocimiento del papel de cada núcleo en relación al conjunto de la Isla o de los núcleos o asentamientos más próximos.
2. Los sistema funcionales, como grupos de municipios relacionados que, conjuntamente, pueden aspirar a servicios, equipamientos y aplicación de políticas sectoriales que no serían justificables para cada municipio individualmente. Entre las políticas sectoriales de aplicación para el conjunto de municipios se incluye la política de vivienda, en especial las previsiones de vivienda sujeta a protección pública.
3. Las estrategias para cada núcleo urbano o asentamiento rural, basadas en la evaluación de las dinámicas existentes y papel que le asigna el Plan Insular en relación a los dos apartados anteriores. La estrategia de cada núcleo será determinante en la previsión de suelo edificable en núcleos y asentamientos.
4. Definición de criterios para la proyección de población por parte de los Planes Generales y de previsión de suelo edificable (urbano, urbanizable o asentamientos rurales) en base la evolución de población estimada.

9.3 Criterios de reconocimiento y delimitación de asentamientos rurales

El Plan Insular reconoce los asentamientos rurales como forma tradicional de poblamiento rural y los incluye en la zona D1.1 de ordenación territorial, en el plano P.5.02a, "Sistema urbano y asentamientos rurales", y en el P.5 "Zonas de Ordenación Territorial", aparece dicha localización. La expresión aproximada mediante la superposición de una trama sobre la zona rústica de referencia significa que el Plan Insular los localiza, los asigna a una determinada zona, pero no los delimita. Corresponde a los Planes Generales la delimitación de los asentamientos rurales, de acuerdo con los criterios de reconocimiento y delimitación definidos por este Plan Insular y a lo establecido en la Directriz de Ordenación General 63, modificado por la Ley 1/2006 de 7 de febrero, y el Art. 55.c) del Texto Refundido.

Los documentos de Información y Avance contienen información detallada relativa a los núcleos urbanos y asentamientos rurales, lo que permite establecer una clasificación en función de su posición, en relación con otros núcleos y asentamientos así como de su estructura (ver



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
documento de Diagnóstico, donde se incluye un Anexo de Estudio y Clasificación de los Asentamientos Rurales).

La propia definición de los asentamientos rurales en el Texto Refundido reconoce la actual especialización residencial de los mismos, generalmente desvinculados de las actividades primarias. El Plan Insular reconoce este papel y, como tal, se contemplan en los anteriores métodos de dimensionado.

El Plan Insular determina criterios de reconocimiento y delimitación de los asentamientos rurales. Los **criterios de reconocimiento** de los asentamientos rurales, previos a la delimitación y ordenación pormenorizada, por parte del Plan General serán:

- Se podrán reconocer como asentamientos rurales aquellos que figuran en los planos de ordenación del Plan Insular mediante una trama con límites no definidos, o aquellos que se ajusten a los criterios de reconocimiento incluidos en las Normas de este Plan Insular que se basa en:
- La existencia de elementos de soporte: vías o caminos que dan acceso a unidades aptas para la edificación ya consolidadas, contando, a su vez, con relación con vías de la red general.
- La existencia de edificaciones relacionadas con las vías y caminos mencionadas.
- Existencia de uso residencial, complementado, o no, por otros usos, que deberán ser reconocidos por el Plan General.
- Se definirá el tipo de asentamiento: Simple, cuando la estructura de soporte de la edificación se reduzca a una vía o camino, o a un cruce simple entre ellos, que actúa como referencia y de los que toman acceso todas las edificaciones (incluso en los casos que varias edificaciones compartan un frente de unidad apta para la edificación), y Complejo, en los casos en que la estructura de soporte sea de mayor complejidad, configurando una cierta malla.

Los **criterios de colmatación** para los asentamientos rurales toman como base su clasificación como simple o complejo:

- En el caso de un asentamiento simple la colmatación solo podrá localizarse en las unidades aptas para la edificación con acceso directo a los elementos viarios de referencia y no se admitirá la apertura de nuevos accesos.
- En el caso de asentamientos complejos la colmatación podrá contemplar la densificación de espacios intersticiales, incluso si ello supone la apertura de nuevos accesos. Esta condición nunca será aplicable como extensión del asentamiento.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVERO

Los **criterios de delimitación** de los Asentamientos Rurales que determina este Plan Insular se basan principalmente en el reconocimiento de las áreas edificadas, siguiendo las prescripciones del Texto Refundido y de las Directrices de Ordenación General y quedan reguladas en las Normas del Plan Insular en aspectos relativos a accesos, unidades aptas para la edificación, implantación de la edificación, evaluación de ámbitos de posible consolidación, y criterios de proporción en el dimensionado de los asentamientos.

En la **ordenación** de los asentamientos rurales se atenderá a:

1. El mantenimiento de la estructura y de su carácter rural, en lo que se refiere a densidades, tipologías y relación con el entorno.
2. El mantenimiento de las características tipológicas y formales de las edificaciones, con independencia de un posible uso residencial, turístico u otro admitido por el planeamiento.
3. Se atenderá especialmente a la protección del patrimonio integrado a los asentamientos, particularmente a los edificios de interés histórico o arquitectónico, así como a asentamientos que en su conjunto presenten valor patrimonial o etnográfico. Los elementos patrimoniales vienen referenciados y localizados en el plano P.3.01 "Patrimonio y recorridos de interés".

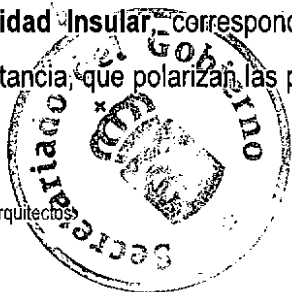
9.4 Estructura Nodal del Territorio

El plano P3.02b "Sistema urbano y asentamientos rurales. Estructura nodal y funcional del territorio", refleja las relaciones entre el territorio y los núcleos urbanos y asentamientos rurales, así como las relaciones entre ellos. Como expresión de estas relaciones se ha definido la Estructura Nodal como la distribución territorial y jerárquica de los asentamientos poblacionales. La diversa importancia de los núcleos de población en función de su posición, su capacidad de servicio, su relación con otros núcleos y con asentamientos y áreas de actividad o infraestructuras próximas define la polaridad de cada núcleo, entendiéndose por polaridad la capacidad de actuar como referencia en un entorno más o menos lejano.

La estructura nodal del territorio se define de acuerdo con la clasificación de los núcleos urbanos en categorías (II, III, IV) de la Directriz de Ordenación General 53.2 (se excluye el tipo I dado que no existen en La Palma núcleos que coincidan con la definición).

Se han definido las siguientes categorías:

Polaridad Insular, corresponde a los núcleos II. Son aquellos núcleos urbanos de mayor importancia, que polarizan las principales actividades y servicios y actúan como punto central de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

su correspondiente sistema urbano y como referentes insulares. Se consideran Polaridades Insulares las ciudades de Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane.

Polaridad Municipal Estructurante, corresponde a los núcleos III. Incluye aquellos núcleos urbanos que actúan como referencia para sistemas o subsistemas de asentamientos próximos, con capacidad de actuar como centros de servicios locales menos especializados que el grupo anterior, y que, en el marco de la ordenación de este Plan Insular, tienen como objetivo dar servicio a los sistemas funcionales. Se incluyen en esta categoría los núcleos principales de cada municipio. En general se trata de un único núcleo municipal a excepción de Breña Baja, donde se reconoce la polaridad de los núcleos de San Antonio y San José.

Polaridad Municipal Complementaria, corresponde a los núcleos IV y son centros de servicios limitados a su propia población y a la del entorno rural inmediato. Este es el caso de los núcleos de menor tamaño que por su posición, tamaño o la presencia de algún elemento que los singulariza desempeñan esta función de complementariedad, a nivel de servicios, en el correspondiente municipio y actúan como referencia para otros asentamientos poblacionales menores próximos. En este caso, como en los anteriores, se trata siempre de núcleos urbanos.

Entidad Complementaria, se corresponde en la mayoría de los casos con asentamientos rurales o pequeños núcleos que han tenido origen en este tipo de asentamientos, que goza de una cierta estructura y compacidad, y muestran, a su vez, una fuerte dependencia de otros de las anteriores categorías.

Rural, para aquellas entidades de población que conservan la estructura rural, con dependencia total de otros núcleos correspondientes a las anteriores categorías.

Los núcleos y asentamientos rurales reconocidos como Entidad Complementaria o rural corresponden también a los núcleos IV definidos por la Directriz de Ordenación General 53.

La imagen de las polaridades en el plano P.5.02b "Sistema Urbano y asentamientos rurales. Estructura nodal y sistemas funcionales", refleja con mucha claridad el funcionamiento de sistemas y sub-sistemas que se superponen. La estructura nodal, a su vez, constituye la base para las definición de los sistemas funcionales en malla y lineales que se exponen a continuación y que se indican en el mismo plano.

9.5 Sistemas Funcionales

El Plano P3.02b "Sistema Urbano, estructura nodal y sistemas funcionales", se completa con la delimitación de los sistemas funcionales, cuya definición y delimitación responde a la posición a



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COIOMAC DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PIDOT)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER AGREGADO



CONCEPCION INES PAREZ RIVEROL

SISTEMA URBANO Y ASENTAMIENTOS RURALES. ESTRUCTURA NODAL

Ámbitos urbanos y asentamientos rurales

D. Urbano, urbanizable, asentamiento rural

D1.1 Asentamiento rural simple y complejo

D2.1 Residencial o mixto (urbano y urbanizable)

D3.1 Área especializada de infraestructuras y equipamientos

D3.2 Área especializada de actividad económica

D3.3 Área especializada turística

D3.3 Área especializada turística (a delimitar)

Sistemas funcionales

Sistemas en malla

Sta Cruz de la Palma, Breña Alta, Breña Baja, Villa de Mazo

Los Llanos de Aridane, El Paso, Tazacorte

Sistemas lineales

Fuencaliente

Puntallana, San Andrés y Sauces, Barvento

Garafia, Puntagorda, Tijarafe

Estructura nodal del territorio

Asentamientos históricos y extensiones

Polaridad Insular

Polaridad Municipal Estructurante

Polaridad Municipal Complementaria

Entidad Complementaria

Rural

LA PALMA

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

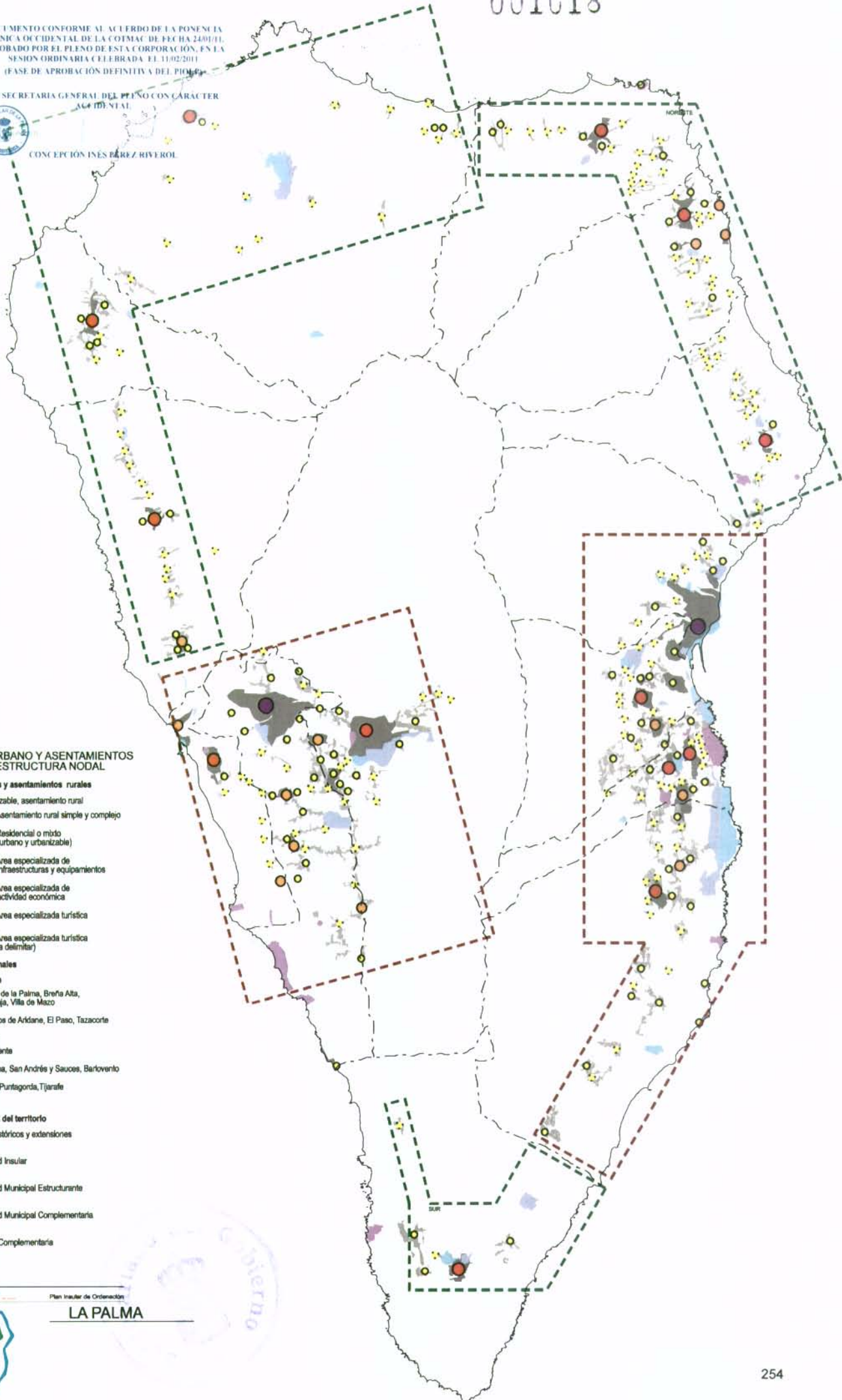
LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA

LA PALMA



LA PALMA



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

las condiciones específicas y a las relaciones internas de diversos grupos de núcleos. Los sistemas funcionales responden al objetivo de actuar como marcos de referencia territoriales para la coordinación del planeamiento y la canalización de algunas actuaciones en beneficio del conjunto. Las actuaciones propuestas se relacionan principalmente con infraestructuras, transportes, equipamientos intermunicipales y vivienda de protección pública.

La definición de Sistemas Funcionales responde a la necesidad de coordinación municipal. No pretende actuar como división territorial, ni sustituir a otros posibles marcos de cooperación intermunicipal. En el modelo del Plan Insular los sistemas funcionales se toman como referencia para diversas actuaciones, pero pueden constituir un marco de coordinación intermunicipal incluso más amplio que el que se concreta mediante actuaciones de desarrollo del Plan Insular.

Los sistemas funcionales constituyen la base para el desarrollo de los sistemas urbanos de este Plan Insular, especialmente en lo que se refiere a la ordenación de los equipamientos, el transporte público, los usos residenciales y las actividades económicas. En función de las características de distribución de los núcleos urbanos y los asentamientos rurales que configuran cada sistema funcional se ha distinguido entre: Sistemas en Malla y Sistemas Lineales. Cada tipo responde a objetivos distintos que se describen a continuación.

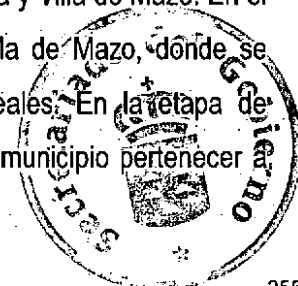
9.5.1 Sistemas en Malla

Nos referimos a los sistemas Este y Oeste de la Isla, que agrupan respectivamente los municipios centrales de ambas vertientes y concentran la mayor parte de la población Insular. En ambos sistemas se ha generado un importantísimo crecimiento periurbano, diseminado, con una gran ocupación del territorio y un complejo sistema de dependencias intermunicipales. Los sistemas Este y Oeste tienen como soporte una red compleja de carreteras, calles y caminos que, en general, no responde a las necesidades de relación generadas por el crecimiento residencial y que no fue creado para soportar el peso de población y actividad actuales.

Los sistemas Este y Oeste concentran una buena parte los servicios y la mayoría de equipamientos insulares, constituyendo, en especial las ciudades de Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane, lugares de referencia obligados para el resto de la Isla.

El Sistema Funcional Este

Incluye los municipios de Santa Cruz de La Palma, Breña Alta, Breña Baja y Villa de Mazo. En el documento de Avance se excluía de este sistema la parte Sur de Villa de Mazo, donde se produce una estructura de núcleos más próxima a los sistemas lineales. En la etapa de participación pública se valoró la dificultad que podría suponer para un municipio pertenecer



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

dos sistemas funcionales y se optó por inclusión de cada uno de ellos en un único sistema funcional.

La capitalidad de Santa Cruz de La Palma, con la concentración de equipamientos administrativos, la presencia del Hospital Insular, el puerto de Santa Cruz de La Palma y la proximidad del aeropuerto determinan la dependencia insular de este sistema, así como las relaciones con el exterior.

El sistema funcional Este cuenta también con implantaciones turísticas, existentes y previstas, de importancia insular, complejamente integradas en el sistema residencial, de actividades y de equipamientos.

Es un ámbito preferente para la localización de equipamientos insulares, existentes o previstos, en especial aquellos que tienen su natural emplazamiento en la capital o en su área de influencia directa.

La ordenación conjunta de estos municipios debe integrar los sistemas insulares ubicados en esta área, así como sus áreas de influencia (puerto, aeropuerto, hospital, entre otros), a la vez que el complejo modelo local de asentamientos, donde la potenciación y ordenación de la red viaria, el transporte público y los servicios urbanos deben actuar como garantía de sostenibilidad del sistema insular.

La ordenación de la vialidad y la del transporte se considera clave para la ordenación del sistema funcional Este, dada la influencia insular de dicha ordenación. El Plan Insular reserva amplias áreas de actividad, asociadas a los principales sistemas de comunicación territoriales y prevé la reordenación de la red viaria principal. Se considera también imprescindible la ordenación jerárquica de la red intermunicipal que precisará de una mayor concreción a través de planeamiento o proyectos intermunicipales, donde las carreteras han de integrarse en una red secundaria, más compleja, con inclusión de calles y caminos para dotar de un servicio adecuado a la población concentrada en los núcleos o dispersa en los asentamientos rurales y agrícolas. Dicha ordenación puede disminuir la dependencia de la red básica para recorridos próximos.

Igualmente, la ordenación del sistema de transporte, debe responder a esta jerarquía aproximando las posibilidades de un servicio de transporte público eficiente a las áreas residenciales. El Plan Insular propone un esquema básico de transporte en estas áreas, donde la previsión de sistemas jerárquicos y mixtos pueda alentar a una mayor calidad y uso prioritario del transporte público. En el Capítulo 6, Ordenación de sistemas de Infraestructuras y Equipamientos, se describen los elementos que pueden componer este sistema jerárquico, que ha de enlazar transportes de distinta capacidad a través de intercambiadores que conectan el

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL
transporte privado (puede ser compartido) y público o las distintas modalidades de transporte público.

Con independencia de los equipamientos insulares que se indican en el Plan Insular, la previsión de equipamientos intermunicipales ha de permitir aumentar la diversidad y oferta de servicio, a la vez que los puede aproximar a las áreas residenciales. El Sistema Funcional Este está formado por municipios con suficiente población para aspirar a un completo sistema dotacional local.

Se propone la redacción de un Plan Territorial Parcial para el Sistema Este, que contemple entre otros, la ordenación del viario, del transporte público y de los equipamientos intermunicipales e insulares. Esta ordenación es compatible con la redacción de Planes Territoriales Especiales para los diversos sistemas y de Planes Generales municipales.

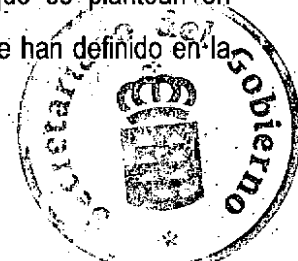
El Sistema Funcional Oeste

Formado por los municipios de Los Llanos de Aridane, El Paso y Tazacorte, con una clara capitalidad en la ciudad de Los Llanos, constituye el sistema funcional con mayor dinamismo de la Isla, donde confluyen sectores económicos diversos, desde la importante extensión de la agricultura intensiva, al mayor potencial para el desarrollo turístico o de otras actividades económicas. Las condiciones topográficas más suaves, en relación a otros sistemas, le confieren mayor espacio y mejores aptitudés para usos muy diversos.

El sistema funcional Oeste presenta las mayores dinámicas poblacionales y económicas de los últimos años, así como una marcada tendencia a la concentración de equipamientos de alcance insular. Incluso partiendo de la estricta conservación del suelo agrícola, un buen número de propuestas del Plan Insular que se traducen en reservas de suelo para actividades especializadas económicas, de equipamientos o turísticas, se localizan en este ámbito.

La mayor importancia de la ciudad de Los Llanos y su papel de ciudad de referencia, tanto para los municipios incluidos en el propio sistema como para los del Noroeste, le confiere un rango de representatividad que se traduce en la presencia y propuesta de equipamientos de carácter insular. Los tres municipios tienen suficiente entidad para disponer de un buen nivel de equipamiento local.

El territorio del Oeste se caracteriza por la presencia de la agricultura: platanera junto a la costa, huertas y viñas en medianías, donde se localizan numerosos asentamientos rurales y áreas residenciales de notable dispersión en suelo agrícola. Los problemas que se plantean en relación a la circulación y al transporte público son semejantes a los que se han definido en la costa Este.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL.



CONCEPCIÓN INÉS SÁENZ-IBARRA

La previsión de desarrollo turístico en la costa Oeste; Puerto Naos y Charco Verde, junto a otras actuaciones previstas por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística le confiere un nuevo abanico de posibilidades, pero también la necesidad de reforzar el sistema viario y de transportes.

Como en el caso del Sistema Este, este Plan Insular propone actuaciones en el sistema viario principal, pero la articulación de los diversos usos a través de una red viaria jerarquizada, precisa de un nivel de proyecto de mayor detalle, incluyendo carreteras locales, calles y caminos.

Las principales actuaciones de carácter intermunicipal en el sistema inciden en el viario y transporté público, atendiendo también a los nuevos desarrollos turísticos y de actividades económicas propuestas.

La concentración de población en los sistemas Este y Oeste les confiere un carácter de referencia en relación a los restantes sistemas de municipios, en particular las principales ciudades de ambos sistemas donde se concentran equipamientos y servicios locales y donde existe la masa crítica que permite la previsión de los insulares.

Se propone la redacción de un Plan Territorial Parcial para el Sistema Oeste, en los mismos términos y compatibilidades que los referidos en el sistema funcional Este.

9.5.2 Sistemas lineales

Los sistemas lineales integran los grupos de municipios cuyos principales pueblos y asentamientos tienden a disponerse a lo largo del recorrido de la LP-1 y la LP-2, aprovechando la accesibilidad territorial que aportan dichas vías. Santo Domingo de Garafía es el único núcleo principal de un municipio que se dispone alejado de alguna carretera de la red básica.

Se han considerado sistemas lineales:

El Sistema Noreste. Incluye los municipios de Puntallana, San Andrés y Sauces y Barlovento.

El Sistema Noroeste. Incluye los municipios de Garafía, Puntagorda y Tijarafe.

El Sistema Sur. Queda limitado al municipio de Fuencaliente.

Como en el caso de Villa de Mazo, la distribución de los sistemas funcionales lineales ha sufrido alguna modificación en relación a los propuestos en el Avance dado que, en opinión de los propios Ayuntamientos, se ha considerado más adecuado que los municipios se incluyan en un único sistema funcional. Esta modificación afecta al Sistema Sur que con la citada exclusión de parte del municipio de Villa de Mazo queda reducido a Fuencaliente, y al municipio de Garafía,



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

que en la propuesta del Avance se incluía en los Sistemas Noreste y Noroeste, quedando finalmente íntegramente incluido en el Sistema Noroeste.

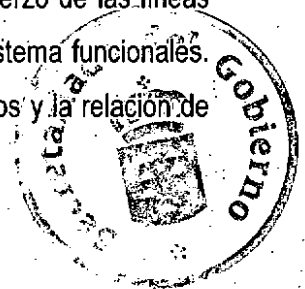
La modificación de los límites deja un solo municipio en el Sistema Sur, Fuencaliente. Dado que se trata de un ámbito con coherencia territorial se mantiene la delimitación y la denominación de Sistema Funcional Sur, pero su ordenación será distinta a la de los demás sistemas, dado que podrá prescindir del Plan Territorial Parcial y ordenar su ámbito a través del Plan General.

Se han definido objetivos similares para todos los sistemas lineales. Es muy importante para estos municipios garantizar la máxima accesibilidad entre núcleos y desde ellos a las ciudades de los sistemas centrales. El objetivo de accesibilidad se concreta en las actuaciones de mejora en las vías de la red básica que les da acceso: LP-1 y LP-2, descritas en el correspondiente apartado. La existencia y proximidad entre núcleos y asentamientos dispuestos a lo largo de estas vías justifica algunas de las actuaciones viarias propuestas en función de los tramos de la vía; las variantes, los carriles adicionales para transporte público, circulación peatonal o de bicicletas, además de las actuaciones generales de mejora que han de garantizar la máxima accesibilidad a las ciudades centrales y a otros polos de referencia como los equipamientos insulares, el puerto y el aeropuerto.

Las actuaciones intermunicipales que afectan a los sistemas funcionales lineales son principalmente transporte público, equipamientos, servicios y la programación conjunta de la vivienda pública.

Fruto de las consultas a los Ayuntamientos en la fase de información pública del documento aprobado inicialmente se ha suprimido la propuesta de localización de equipamientos supramunicipales en el sistema Noroeste. La justificación de tal exclusión deriva de la manifestación, por parte de todos los Ayuntamientos incluidos en el sistema funcional, de la preferencia por equipamientos en cada municipio, las razones eludidas son de posición y de distancias, se consideran poco adecuados los desplazamientos entre municipios para acceder a los equipamientos, en particular aquellos desplazamientos en dirección Norte. Dado que la previsión en cada municipio entra en la categoría de equipamiento local se han suprimido los correspondientes símbolos de equipamiento intermunicipal o insular y se ha previsto una mayor dotación de equipamientos locales de tipo educativo, cultural y deportivo.

La ordenación del transporte público en el sistema funcional precisa del refuerzo de las líneas insulares mediante líneas de servicio intermunicipales en cada uno de los sistemas funcionales. Dichas líneas deben facilitar la aproximación a las de pequeños asentamientos y la relación de



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



estas con los principales núcleos urbanos y, en particular, con los equipamientos intermunicipales.

En cuanto a equipamientos, partimos de un nivel aceptable en todos los municipios. En general éstos cubren los niveles básicos de equipamiento en relación con la población residente, pero se presentan mayores déficits cuando nos referimos a equipamientos destinados a servicios más complejos o especializados.

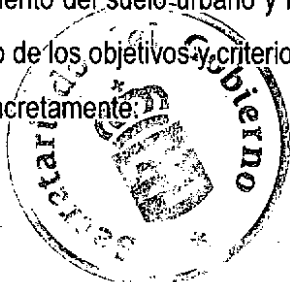
La suma de la población de todos los municipios del sistema justifica otros equipamientos que resultarían sobredimensionados para cada uno de ellos individualmente. Los equipamientos intermunicipales han de permitir un nivel superior de equipamientos compartidos entre los municipios del sistema. Se consideran como más representativos los equipamientos docentes (instituto) y sanitarios (centros de salud), como complemento los culturales (centro cultural) y deportivos (pabellón polideportivo con piscina).

Por las características de dichos equipamientos se consideraría óptima una localización próxima entre ellos, en un emplazamiento central en relación a la distribución de la población en el sistema funcional, sin embargo ello supondría la localización en el mismo municipio y la potenciación de un núcleo entre los existentes. Por propio deseo de los correspondientes Ayuntamientos estos equipamientos intermunicipales se reparten entre los diversos municipios, sin que ello suponga una renuncia a la necesaria accesibilidad de los mismos. El objetivo común es el de facilitar la proximidad y el acceso al mayor número de habitantes posible. Los equipamientos intermunicipales se localizan en los planos P.4.06, "Sistema de equipamientos" y el general P.4, "Sistema de Infraestructuras y equipamiento".

9.6 Criterios de dimensionado y ordenación para suelo urbano y urbanizable y de consolidación para los asentamientos rurales

9.6.1 Definición de objetivos de contención de los núcleos urbanos

Este Plan Insular concreta los objetivos de uso eficiente del suelo urbano y de contención del dimensionado del suelo urbanizable como base de su Modelo Territorial. Para ello establece métodos de dimensionado y estrategias de desarrollo que han de suponer un mejor aprovechamiento del suelo urbano y limitaciones en la delimitación de nuevo suelo urbanizable, en desarrollo de los objetivos y criterios generales establecidos por las Directrices de Ordenación General, concretamente:



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

1. Las Directrices de Ordenación General 66 y siguientes, que establecen los criterios para el mayor aprovechamiento del suelo urbano y el dimensionado de suelo urbanizable y las estrategias para implantarlo, conforme al modelo insular y las necesidades previsibles para cada núcleo.
2. Las Directriz de Ordenación General 72 y siguientes establecen medidas para el uso eficiente del suelo urbano mediante la reutilización y renovación, rehabilitación urbana, cualificación y fomento de la utilización del suelo urbano. (Directrices 72, 73, 74 y 75 respectivamente) Dichas directrices establecen criterios para el planeamiento, en general, y en particular para la redacción de los Planes Generales.
3. La Directriz de Ordenación General 63 obliga al Plan Insular a establecer criterios de reconocimiento y ordenación de los asentamientos rurales.

Como desarrollo de estas Directrices el Plan Insular establece medidas de desarrollo de los núcleos y asentamientos, así como métodos de dimensionado que toman como base la evolución de la población y la ocupación del suelo urbano y de asentamientos rurales.

El sistema nodal analizado en el plano P3.02b nos muestra que, en general, los municipios de La Palma cuentan con sistemas de poblamiento multinuclear y jerarquizado, destacando el crecimiento en asentamientos rurales y disperso en suelo rústico.

Los municipios cuentan con uno o más núcleos principales, cuya población, servicios e imagen urbana se distingue claramente de los restantes núcleos (urbanos o asentamientos rurales). La aplicación estricta de las Directrices de Ordenación General, en relación a la potenciación de los suelos urbanos, contención de suelo urbanizable y consolidación de los asentamientos (sin extensión), y de los objetivos de este Plan Insular supondrá la potenciación de los núcleos urbanos que actúan como cabeceras municipales, y un dimensionado más ajustado para los núcleos menores y asentamientos. En cualquier caso, los Planes Generales contarán con la flexibilidad necesaria para optar la distribución en el municipio de las previsiones de crecimiento que consideren más ajustadas al modelo municipal propuesto.

Atendiendo a la situación actual y a las opiniones expresadas en las fases de exposición pública del Avance de Plan Insular, dichas medidas no pueden ser extremadamente radicales y deben permitir su aplicación en el tiempo, modificando las tendencias actuales y creando una nueva cultura de uso y ocupación del suelo.





9.6.2 Criterios de extensión de los núcleos urbano y de consolidación de los asentamientos rurales

El Plan Insular establece las condiciones de crecimiento de los núcleos urbanos y de consolidación de los asentamientos rurales. Ello supondrá la necesidad de ampliación de métodos de dimensionado, por parte de los Planes Generales, que afectarán a la evaluación del crecimiento poblacional en el horizonte del plan y al ajuste de la delimitación de suelo urbano, urbanizable y de asentamientos rurales acordes con dichas previsiones.

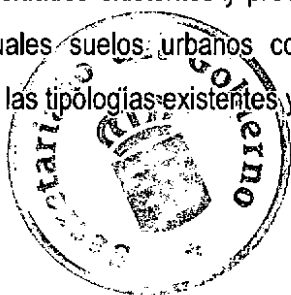
En primer lugar, los Planes Generales deben **dimensionar la población** en el horizonte del plan de acuerdo con las determinaciones contenidas en la Directriz de Ordenación General 67, en lo que respecta a la justificación de crecimiento poblacional y el dimensionado del suelo urbanizable. Las Normas de este Plan Insular adjuntan, con carácter orientativo en un anexo, un ejemplo de predimensionado de proyección de la población. En cualquier caso podrá utilizarse otro método, de acuerdo con las especificaciones incluidas en la directriz citada.

Este dimensionado, cuyo resultado es una previsión numérica de habitantes para el horizonte del Plan General constituye un límite cuantitativo que, según las Normas de este Plan Insular, es aplicable al municipio en su conjunto y debe justificar el **dimensionado de la oferta de suelo** para usos urbanos en núcleos residenciales y mixtos y para las áreas de colmatación de los asentamientos rurales.

La distribución de la población y del crecimiento no es homogénea en la Isla, y, de acuerdo con las determinaciones de las Directrices de Ordenación General y los objetivos de este Plan Insular, los criterios de ordenación tampoco deben serlo para todos los núcleos urbanos y asentamientos rurales existentes. Por ello este Plan Insular define estrategias diferenciales en relación a la estructura nodal, a las dinámicas actuales y al papel que asigna este Plan Insular a cada núcleo urbano o asentamiento rural.

Este Plan Insular determina un método para el dimensionado de suelo urbano, urbanizable y de asentamientos rurales que toma como base:

1. Las densidades existentes y previstas, que en ningún caso pueden ser inferiores a las de los actuales suelos urbanos consolidados o los asentamientos rurales, considerando también las tipologías existentes y propuestas por el planeamiento.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

2. La previsión de umbrales de población máximos y su distribución territorial, que tiene que ver con la distribución actual y el ajuste de la consolidación y la posible extensión en función de los objetivos definidos por los Planes Generales en relación a la distribución territorial de los posibles crecimientos en los distintos tipos de asentamiento garantizando la articulación del medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad de acuerdo con las determinaciones de la Directriz de Ordenación General 48.2a).
3. Como tercer componente, este Plan Insular define estrategias para los núcleos y asentamientos como reconocimiento de mayores o menores dinámicas, que pueden suponer la necesidad de previsiones por encima de aquellas que darían respuesta estricta a las necesidades derivadas de la proyección poblacional.

9.6.3 Definición de Estrategias para los núcleos urbanos y asentamientos rurales

Partiendo de la importancia de las ciudades y pueblos, de las dinámicas actuales y del papel que el Plan Insular asigna a cada uno de los núcleos urbanos y asentamientos rurales se define la estrategia para cada uno de los núcleos urbanos y asentamientos rurales que se refleja en el Plano P.5.02c "Sistema Urbano y asentamientos rurales. Estrategias".

La estrategia asignada incidirá en la posibilidad de incrementar las reservas de suelo para crecimiento más allá de aquel que sería necesario atendiendo únicamente a las necesidades que derivan de la dinámica poblacional.

Las estrategias que define el Plan Insular se basan en la clasificación de núcleos urbanos de acuerdo con los criterios definidos por la Directriz de Ordenación General 53.2, asociándose a la definición de los tipos de Núcleos II, III y IV, dado que el tipo I no existe en La Palma.

Se han definido las siguientes estrategias.

Crecimiento dinámico, corresponde a los Núcleos II de la DOG 53. 2b) que desempeñan funciones de capitalidad insular. Son polos de concentración de equipamientos al servicio de la Isla. Por su posición y dinámica, la previsión de crecimiento puede ser superior a la que resultaría de aplicar estrictamente las hipótesis de crecimiento poblacional.

Se trata de las principales ciudades de los ámbitos Este y Oeste, ya definidos, donde se hallan las ciudades que han asumido funciones de capitalidad, y a las que el Plan Insular les asigna mayor dinamismo, destacando:



001028

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMARC DE FECHA 24/01/11 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER AGREGATIVO



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

SISTEMA URBANO Y ASENTAMIENTOS RURALES. ESTRATEGIAS

Ámbitos urbanos y asentamientos rurales

- D. Urbano, urbanizable, asentamiento rural
- D1.1 Asentamiento rural simple y complejo
- D2.1 Residencial o mixto (urbano y urbanizable)
- D3.1 Área especializada de infraestructuras y equipamientos
- D3.2 Área especializada de actividad económica
- D3.3 Área especializada turística
- D3.3 Área especializada turística (a delimitar)

Sistemas funcionales

- Sistemas en malla
 - Sta Cruz de la Palma, Breña Alta, Breña Baja, Villa de Mazo
 - Los Llanos de Aridane, El Paso, Tazacorte
- Sistemas lineales
 - Fuencaliente
 - Puntallana, San Andrés y Sauces, Barlovento
 - Garafia, Puntagorda, Tjarale

Criterios básicos de actuación

- A asentamientos históricos y extensiones
 - Crecimiento dinámico
 - Crecimiento medio
 - Crecimiento moderado
 - Colmatación y consolidación
 - Rehabilitación urbana
- A asentamientos rurales
 - Colmatación y consolidación
- Áreas especializadas económicas
 - Estratégico
 - Insular
 - Local

CABILDO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

1. La capital insular, Santa Cruz de La Palma, al Este, donde las propuestas del Plan Insular pueden constituir un impulso para reafirmar este papel. Esta función de capitalidad viene apoyada por las ciudades, áreas de actividad y sistemas insulares localizados en los municipios próximos. Las actuaciones tendentes a poner en valor el centro histórico y el frente marítimo, especialmente defendidas por este Plan Insular, pueden contribuir a la dinamización de esta ciudad.
2. Los Llanos de Aridane, la ciudad que ha mostrado mayor dinámica en los últimos años, debe reconducir su crecimiento desde planteamientos de mayor concentración residencial, programas de vivienda de protección pública y un incremento de servicios y dotaciones. La posición estratégica derivada de la accesibilidad y las condiciones topográficas definen en el eje de la LP-3 Oeste condiciones adecuadas para la disposición de áreas especializadas destinadas a nuevas actividades económicas. El impulso de las áreas especializadas debe incidir en la ordenación urbana y en la previsión de residencia, incluidos programas públicos, servicios y equipamientos.
3. El Paso, dada su importancia como núcleo de relación entre el sistema Este y Oeste, y en su papel de ciudad del sistema funcional con mayor dinamismo urbano. Tanto el planeamiento urbanístico como el Plan Insular asignan a El Paso una importante área de desarrollo de actividad económica y de equipamientos, lo que justifica la previsión de un mayor dinamismo en el crecimiento de la ciudad, y la reducción de la tendencia de ocupación del suelo rústico circundante.

- **Crecimiento medio**, se establece el criterio de crecimiento moderado para aquellos núcleos urbanos que constituyen una referencia territorial. Son los núcleos principales de cada municipio, a los que se suman aquellos que presentan tamaño y dinámicas urbanas, o son una referencia para asentamientos rurales o agrícolas próximos. Se han incluido en esta categoría los núcleos principales de cada municipio. En general, los núcleos en que se propone un crecimiento moderado deben dar respuesta a la previsión de espacios libres y equipamientos, garantizando una primera escala de servicios básicos para los habitantes de todo el municipio, atendiendo a las funciones que el Plan Insular le asigna en relación al propio municipio y al sistema de funcional al que se integran.

- **Crecimiento moderado**, para aquellos núcleos que, sin ser los principales, gozan de una cierta importancia en el municipio.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- **Colmatación y consolidación**, criterio que responde a la necesidad de detener la expansión de los asentamientos urbanos, incentivando aquellas actuaciones tendentes a fortalecer la estructura urbana interna y a colmatar los tejidos residenciales.

- **Áreas de Rehabilitación Integral**, cualquiera de los anteriores criterios de actuación lleva implícita la posibilidad o conveniencia de operaciones de rehabilitación urbana, que definirán los correspondientes Planes Generales de Ordenación. Desde el Plan Insular se reserva la rehabilitación urbana como criterio básico de actuación únicamente para aquellas entidades de autoconstrucción en la costa reconocidas como suelo urbano por el planeamiento municipal. Éstos precisarán de una política general para recalificar los asentamientos y sus entornos, atendiendo a la integración paisajística y dotándolos de una imagen urbana coherente con los objetivos de calidad deseables para el conjunto de la Isla. El crecimiento derivado de la aplicación de la estrategia de rehabilitación urbana no superará la de las que se determina en la estrategia de consolidación.

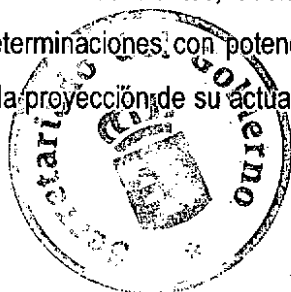
Para los asentamientos rurales se proponen dos estrategias básicas derivadas del análisis y diagnóstico realizado en la fase de Información y Avance:

- **Consolidación**, para aquellos asentamientos que presentan una estructura compleja y de mayor compacidad o que se disponen en continuidad con otros asentamientos urbanos.
- **Rural**, para aquellos otros que presentan formas de ocupación de escasa intensidad, cuya delimitación por parte del Plan General deberá reconocer básicamente las edificaciones existentes.

En lo que se refiere al dimensionado del crecimiento, el Plan Insular asigna un coeficiente para cada una de las estrategias definidas. Este coeficiente será la mayoración aplicable al resultado de dimensionar las áreas de consolidación del suelo urbano, de los asentamientos rurales y de suelo urbanizable.

Los coeficientes se aplican únicamente sobre el nuevo suelo urbanizable, por lo tanto, incluso en los casos de núcleos con mayor dinámica y coeficientes altos, su aplicación implica escasa cantidad de nuevo suelo urbanizable.

El empleo de los coeficientes, además de reconocer los municipios donde el Plan Insular establece determinaciones con potencial de atraer a una mayor cantidad de población que la derivada de la proyección de su actual crecimiento, tiene distintos objetivos que han de permitir



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

una mayor adaptación de las delimitaciones de nuevo suelo urbanizable a la realidad territorial y facilitar el desarrollo del suelo urbanizable de acuerdo con las necesidades de cada municipio.

- Para los núcleos de menor dinámica, la aplicación del coeficiente da una cierta holgura que puede permitir el ajuste de los nuevos suelos urbanizables a la realidad territorial, apoyándose en límites físicos reconocibles o en el parcelario.

- En los núcleos de mayor dinámica, además de las posibilidades de ajuste de los ámbitos a límites físicamente reconocibles o a parcelas completas, dan un cierto margen para la gestión del suelo urbanizable, es decir, en caso de que algún sector, por distintos motivos, no se desarrolle, para que el municipio tenga alternativa sin la necesidad de revisar el planeamiento.

9.6.4 Mecanismo de dimensionado de suelo residencial y mixto en el planeamiento urbanístico municipal

En las Normas se establece un mecanismo de dimensionado de las áreas de la superficie necesaria para asumir los crecimientos de población y actividad con suficiente margen para asumir posibles desarrollos diferenciales (que no desarrollen el 100% de las viviendas posible) o mayores dinámicas de las previstas.

La metodología y el proceso de cálculo viene regulado en las Normas, donde se adjunta un ejemplo de aplicación del método de cálculo.

El método propuesto tiene como objetivo ajustar el dimensionado del suelo urbano, urbanizable y de colmatación de asentamientos rurales a las necesidades reales de crecimiento del municipio, potenciando la consolidación del suelo urbanizado y el desarrollo de los suelos urbanizables previstos con densidades adecuadas a los tejidos urbanos y formas de vida típicos de la Isla.

El método parte del establecimiento de una **proyección de población** razonable en el contexto de la Isla y atendiendo a las dinámicas propias de cada municipio y núcleo. Esta proyección nos da la previsión de población para el horizonte del Plan General.

Se establecen **densidades residenciales** para el suelo urbano no consolidado, el suelo urbanizable y la colmatación de los asentamientos rurales en función de los tejidos urbanos de los núcleos y asentamientos o de partes diferenciadas de los mismos. Estas densidades son:

- a. 20 viv/ha para las ordenaciones de vivienda unifamiliar aislada.
- b. 35 viv/ha para las ordenaciones de vivienda unifamiliar agrupada o plurifamiliar aislada.
- c. 45 viv/ha, para ordenaciones de vivienda unifamiliar o plurifamiliar en manzana.
- d. 60 viv/ha, para ordenaciones plurifamiliares, en orden abierto o manzana.
- e. La densidad de los asentamientos rurales no será inferior a 3 viv/ha.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL.



CALCULO DE SUELO OCUPADO Y NO OCUPADO DIMENSIONADO DE SUELO URBANIZABLE

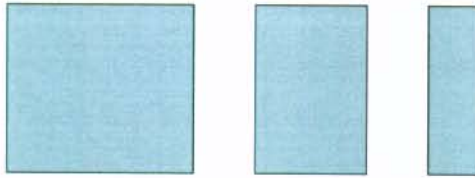


Figura 1

Cálculo del suelo total, urbano, urbanizable y de asentamientos rurales existentes. Cada cuadro representa la suma de los núcleos del municipio con la misma dinámica. Cada uno de ellos incluye suelo urbano, urbanizable y, si es el caso, asentamientos rurales.



Figura 2

Cálculo del suelo necesario en función de la proyección de la población y de las densidades de los nuevos crecimientos.

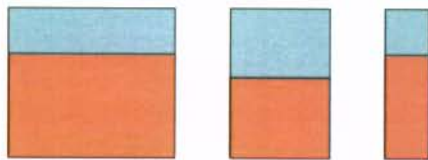


Figura 3

Cálculo del suelo ocupado (naranja) y de suelo vacante (azul).



Figura 4

Suelo necesario para dar respuesta al crecimiento previsto en figura 2. Al suelo necesario para dar respuesta al incremento de población restamos los suelos vacantes áreas urbanas, urbanizables y de asentamientos rurales.

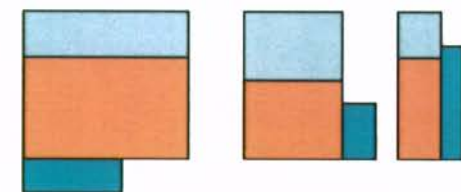


Figura 5

Distribución de suelo urbanizable en núcleos y de colmatación en asentamientos.

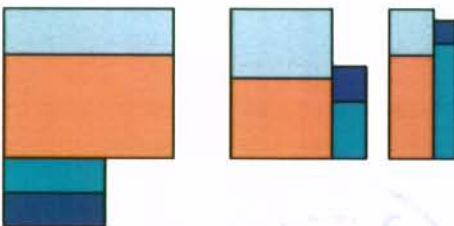


Figura 6

Aplicación de los coeficientes en función de la estrategia definida para cada núcleo y asentamiento. Estos coeficientes oscilan entre 1,3 y 2, en relación al nuevo suelo asignado a cada núcleo. El coeficiente se aplica únicamente al nuevo suelo urbanizable asignado a cada núcleo y ha de permitir el ajuste de las superficie a la realidad territorial; límites de propiedad, de viario, accidentes topográficos....

En los núcleos mayores han de permitir mayor flexibilidad en el desarrollo del suelo urbanizable.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El informe jurídico emitido por la Consejería la fase de información pública del documento aprobado inicialmente advierte de la necesidad de atender a lo que dispone la Directriz de Ordenación General 69.2, en base esta ello y en concordancia con las densidades establecidas se fijan horquillas de densidad residencial mínima para el suelo urbanizable, en función de los tipos de núcleo y municipios:

- Municipios Tipo 1, entre 20 y 60 viv/ha, incluye Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane.
- Municipios Tipo 2, entre 20 y 45 viv/ha, incluye Villa de Mazo, San Andrés y Los Sauces, Tazacorte, Breña Alta, Puntallana, Breña Baja y El Paso.
- Municipios Tipo 3, entre 20 y 35 viv/ha, incluye Fuencalién, Tijarafe, Punta Gorda, Barlovento y Garafía.

A partir de la densidad y el dato medio oficial de habitantes por vivienda podemos calcular el suelo necesario para absorber el crecimiento previsto, atendiendo que estas densidades incluyen el suelo destinado a infraestructuras, equipamientos y usos no residenciales complementarios y compatibles.

La suma del suelo urbano y urbanizable de cada núcleo y las unidades aptas para la edificación ocupadas y no ocupadas de los asentamientos rurales será igual a la superficie de suelo necesario para dar respuesta a las previsiones de población en el horizonte del Plan General.

El planeamiento urbanístico podrá establecer coeficientes de colmatación para el cálculo de la capacidad residencial de los suelos urbanos consolidados y no consolidados y de las unidades aptas para la edificación no ocupadas en los asentamientos rurales, estos estarán entre el 15% y el 25 % en función de las características de los núcleos y los asentamientos (el coeficiente de colmatación es una medida del suelo o de viviendas que, por distintas razones, se calcula que puede quedar vacante en el desarrollo de un ámbito, los coeficientes señalados responden a la previsión de una consolidación entre el 85% y el 75%).

El planeamiento urbanístico **distribuirá el suelo urbanizable** del municipio con el objetivo de cubrir las necesidades de suelo atendiendo a las prioridades de los núcleos y a las densidades fijadas, además de otras condiciones de proporción establecidas en las Normas.

En función de la **Estrategia** que el Plan Insular asigna a cada núcleo urbano y asentamiento rural, se aplican unos coeficientes de mayoración, cuyo objetivo es dar respuesta a las posibles dinámicas mayores de las previstas, dar un cierto margen para ajustar la ordenación a elementos territoriales de referencia o disponer de una cierta reserva de suelo que dé un cierto margen de colmatación.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN MÉS FÉREZ-RIVEROL

Para la definición de las estrategias se ha considerado la dinámica de los núcleos y asentamientos, su accesibilidad y posición territorial, así como la proporción de suelo urbanizable que se dispone en el planeamiento en redacción. La definición de estrategias iguales o distintas no supone una valoración comparativa de los núcleos, sino la consideración de estos parámetros, la valoración de la representatividad de los núcleos en el sistema urbano insular viene representado en el plano P.5.02b, "Sistema Urbano. Estructura Nodal y sistemas funcionales".

9.7 Criterios para la delimitación y desarrollo de las áreas especializadas de actividad económica

9.7.1 Áreas de actividad económica de interés insular y plurimunicipal

De acuerdo con lo que dispone la Directriz de Ordenación Territorial 117 y 119, el Plan Insular define los criterios de implantación de áreas de actividad económica:

Para la delimitación de áreas especializadas se han considerado las siguientes variables:

- Reconocimiento de usos especializados existentes, evaluando su permanencia o necesidad de transformación.
- Existencia de acceso a las principales vías de comunicación, existentes o previstas. En este último caso, la clasificación y categorización vendrá determinada por la existencia efectiva de esta infraestructura o la programación simultánea de ambas actuaciones.
- Localización de ámbitos suficientemente alejados de los núcleos residenciales para aquellas nuevas industrias con mayores niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera y ámbitos suficientemente próximos para la implantación de servicios, pequeña industria no contaminante y talleres, evitando así su implantación en suelo rústico.

Se localizan áreas especializadas en actividad económica a nivel insular en ámbitos que cumplen las condiciones de:

- Proximidad a aeropuerto y/o puertos, con acceso directo a través de vía principal existente o prevista.
- Localización en áreas donde presten servicio a mayor cantidad de población.
- Alternativamente a estos criterios, cuando cumpla una función específica que venga determinada por su posición fuera de los ámbitos de influencia citados y que responda a estrategias específicas del Plan Insular.

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Se localizan áreas especializadas en actividad económica a nivel intermunicipal en todos los sistemas funcionales. Los criterios de localización son:

- Acceso directo a una vía insular de la red básica.
- Proximidad a algún núcleo urbano y accesibilidad desde los demás incluidos en el ámbito territorial de referencia.
- Preferencia por áreas donde actualmente se concentran algunas actividades, o en áreas donde se han formulado propuestas municipales.
- Preferencia por áreas mixtas, donde se dispongan elementos de equipamiento, de producción (industriales o agroindustriales) y de servicios.

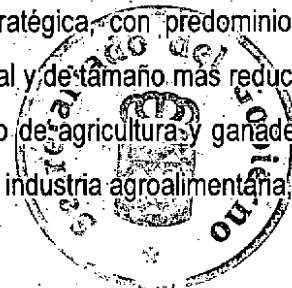
Atendiendo a la Directriz de Ordenación General 132.5 este Plan Insular no ha detectado áreas productivas existentes que precisen operaciones de rehabilitación de alcance insular, ello no implica la posible mejora de accesos y urbanización a realizar a través del planeamiento general.

El Plan Insular localiza las áreas especializadas que han de asumir actividades especializadas de interés insular o intermunicipal. Los ámbitos delimitados responden a necesidades actuales, pero también constituyen una reserva de suelo medio o largo plazo. La necesidad de previsión a largo plazo y de alternativas que pueden decantarse a lo largo del tiempo hace que tome mayor importancia la necesidad de conservar las calificaciones urbanísticas de suelo rústico, en tanto no cuenten con el instrumento de planeamiento y programación, así como la asignación concreta de usos.

El desarrollo de las áreas especializadas precisa de la clasificación como suelo urbanizable por el planeamiento urbanístico.

Los Planes Generales pueden delimitar toda o parte de las áreas especializadas señaladas por el Plan Insular. En cualquiera de los casos establecerán condiciones de protección del suelo en tanto no se desarrolle el Plan Parcial que ha de transformarla.

Además de localizar las áreas de actividad el Plan Insular les atribuye algunas condiciones específicas relativas a los usos prioritarios que desarrolla en el programa incluido en las correspondientes fichas. En principio todas ellas pueden desarrollar actividades industriales y terciarias, sin embargo por su posición se establecen ciertas prioridades de uso distinguiendo entre áreas logísticas, en las proximidades de puerto y aeropuerto, industriales y terciarias, en relación a las ciudades de mayor población y con posición estratégica, con predominio de terciario, en posiciones próximas a otras áreas de actividad industrial y de tamaño más reducido, áreas agroindustriales y agropecuarias en ámbitos con predominio de agricultura y ganadería, donde está previsto la concentración de servicios y el fomento de la industria agroalimentaria del



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

asociacionismo y la creación de empresas de distribución. La localización de estas áreas se ha considerado compatible con la presencia de instalaciones agroalimentarias directamente vinculadas a las explotaciones.

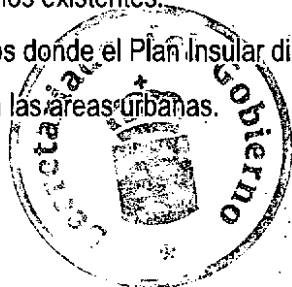
Las condiciones especiales de las áreas de actividad económica, así como sus usos preferentes se establecen en las correspondientes fichas. Las Normas contienen fichas de las nuevas áreas de actividad económica, así como para las ampliaciones de las existentes (en las fichas aparece una trama sobre las áreas desarrolladas). En los casos en que la totalidad del área de actividad cuenta con ordenación y esté consolidada no tiene ficha. En este caso solo tenemos las de El Molino, en Breña Alta y Las Llanadas de Bona en Barlovento.

9.7.2 Áreas de actividad económica municipal

El Plan Insular establece criterios para la disposición de **áreas especializadas de actividad económica municipales** para las áreas destinadas a actividades productivas locales de acuerdo con la Directriz de Ordenación General 134.2. y la Ley 6/2009, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo. Los Planes Generales precisarán la localización atendiendo a los siguientes criterios:

El Plan Insular concede un especial valor a la presencia de áreas de actividad económica en los municipios, tanto por su capacidad para generar empleo como por la necesidad de contar con ámbitos adecuados para la implantación de actividades artesanales, talleres y pequeña industria no compatible con la residencia. Actualmente estas actividades no cuentan, en la mayoría de los municipios, con ámbitos especialmente previstos para su implantación, lo que genera que se dispongan en suelo rústico, en ámbitos con ausencia de servicios donde generan importantes impactos paisajísticos. Por ello se recomienda que, como mínimo, un núcleo urbano de cada municipio disponga de un área de actividad, con admisión de actividades especializadas industriales o mixtas (talleres, industrias, terciario, agropecuario...). La diversidad de usos puede ser beneficiosa en estas áreas de actividad local que atenderán a las siguientes condiciones:

- La localización preferente será en las áreas especializadas existentes y en sus eventuales ampliaciones. En caso de no disponer de áreas especializadas industriales, o ante la imposibilidad de ampliación de los mismos, la localización será en continuidad con los núcleos urbanos existentes.
- Los municipios donde el Plan Insular dispone áreas de actividad pueden tener otras menores integradas en las áreas urbanas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Además de la admisión de áreas de actividad económica en continuidad con los núcleos urbanos, el Plan Insular localiza algunas áreas de actividad económica de carácter intermunicipal, particularmente en los casos que se ha considerado la presencia de actividades, o en los casos en que las localizaciones que se han considerado idóneas para dicho uso.

El Plan Insular establece condiciones de distancias para la localización de la actividad ganadera y de actividades clasificadas, en general, que en ningún caso se podrán localizar a distancias inferiores a 300 metros de núcleos urbanos, asentamientos rurales o áreas turísticas. Los Planes Generales podrán establecer condiciones más restrictivas o exceptuar áreas del territorio para dichos usos.

9.7.3 Áreas de actividad económica estratégicas

Entre las áreas delimitadas por el Plan Insular se han establecido criterios para la consideración de áreas de desarrollo estratégico. Estos criterios son:

- La posición junto a posiciones estratégicas de acceso a la Isla.
- Consolidación y ampliación, si es el caso, de áreas industriales existentes.
- Polos de desarrollo económico considerados estratégicos por su posición.

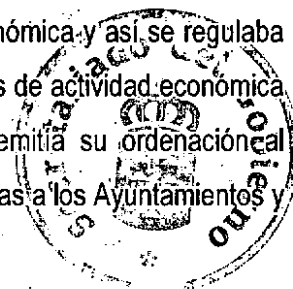
La aplicación de estos criterios se traduce en la designación de las siguientes áreas estratégicas para la actividad industrial, terciaria y logística:

- Área Terciaria y logística del Aeropuerto, en Villa de Mazo.
- Área Industrial y logística del Puerto de Santa Cruz, en Santa Cruz de La Palma y Breña Baja.
- Área Industrial de Callejones, en Villa de Mazo.
- Área Industrial de Callejón de la Gata, en Los Llanos de Aridane.
- Área Industrial y terciaria de Buenavista, en el antiguo aeropuerto de Breña Alta.
- Área Industrial y de equipamiento de Recta de Padrón - Paraje de Fátima, en El Paso.

La delimitación del Área Industrial de Callejones se ha ajustado a la delimitación correspondiente al Plan General de Mazo con motivo de mejorar su adaptación topográfica.

9.7.4 Uso residencial en las áreas de actividad económica

En general el uso residencial se excluye de las áreas de actividad económica y así se regulaba en el documento aprobado inicialmente (excepto en el caso de las áreas de actividad económica de El Paso, donde se reconocía la presencia de este uso y se remitía su ordenación al planeamiento pormenorizado de dicho ámbito), sin embargo, las consultas a los Ayuntamientos y



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

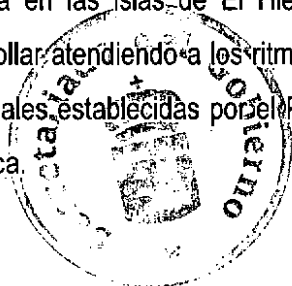
las alegaciones de particulares, en el período de información pública del documento aprobado inicialmente, han advertido de la presencia de uso residencial puntual o en asentamientos en las áreas delimitadas para actividades económicas. La estimación de las alegaciones ha requerido introducir modificaciones en el documento, en algunos casos modificando la delimitación de las áreas de actividad económica, excluyendo los asentamientos o las áreas con presencia de usos residenciales. En otros casos no ha sido posible la exclusión y se ha procedido a modificar las Normas, de manera que el planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada de dichas áreas de actividad, el Plan General o el Plan Parcial, incluya las áreas residenciales existentes en la clase y categoría que corresponda o establezca condiciones específicas de permanencia o transformación para aquellas que considere fuera de ordenación. Ello no ha de suponer en ningún caso la admisión de nuevos usos residenciales fuera de asentamientos rurales, que, en caso de existir, el planeamiento que los ordene los excluirá de las áreas de actividad.

9.8 Áreas de actividad turística

El Plan Insular, de acuerdo con lo que dispone la Ley 6/2009 de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, mantiene la vigencia del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística. La necesidad de establecer ciertas matizaciones en sus contenidos, principalmente en el que se refiere a contenidos no turísticos, justifica la inclusión en las Normas del Plan Insular de la Disposición Adicional que establece la relación entre el Plan Insular y el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística.

Los contenidos del Plan Insular se ajustan a las determinaciones del artículo 18 del Texto Refundido, por el que se fija el contenido mínimo necesario en el Plan Insular:

- Establece criterios para la sectorización del suelo urbanizable turístico en la regulación de la zona D3.3 área especializada turística.
- Establece áreas del territorio insular donde no se deben permitir nuevos crecimientos turísticos. En la mayor parte del territorio insular los posibles desarrollos turísticos se limitan a aquellos posibles en suelo rústico, atendiendo a las condiciones establecidas por la Ley 6/2002, de 12 de junio, sobre medidas de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma y que solo se pueden desarrollar atendiendo a los ritmos de crecimiento y a la adecuación a las condiciones territoriales establecidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Se establece como límite de ámbito insular a la autorización de nuevos alojamientos turísticos 25500 plazas, este límite está justificado en el documento específico: Capacidad de Carga Turística, que forma parte de la documentación de este Plan Insular.

- Por las condiciones de desarrollo turístico en La Palma no se ha considerado la existencia de zonas o núcleos turísticos a rehabilitar, si bien la ordenación de los núcleos turísticos existentes debe suponer una mejora de las condiciones de urbanización de espacios públicos y previsión de dotaciones y equipamientos, siendo posible la previsión de actuaciones de rehabilitación puntuales.
- Tampoco existen en La Palma zonas mixtas que pueda poner en peligro la calidad turística. También en este caso la posibilidad de que el Plan Territorial Especial de Ordenación de la actividad Turística establezca condiciones de ordenación de esta actividad para los núcleos mixtos se considera favorable para el desarrollo económico insular y el turístico, así como el de los propios núcleos, en particular en lo que se refiere a la posibilidad de la participación de la población insular en el desarrollo turístico, la diversificación económica y la potenciación de actuaciones que faciliten la concentración de la población, de los equipamientos y de las actividades.

El Plan Insular ha previsto un desarrollo equilibrado de las infraestructuras y los equipamientos en relación a la implantación de actividades por él previstas, las Normas del Plan Insular establecen condiciones específicas de acceso y de servicios a fin de que los futuros desarrollos, incluidos los turísticos, no derive, en ningún caso, en zonas insuficientemente dotadas. En el caso de la creación de nuevas plazas alojativas turísticas, éstas quedan condicionadas a la correspondencia entre infraestructuras y equipamientos.

Además de estos contenidos se han introducido expresamente unas disposiciones turísticas, que junto al resto de contenidos de este Plan Insular, establecen los objetivos y marco de actuación de un futuro instrumento de ordenación que innove la ordenación de la actividad turística de la isla de La Palma en desarrollo de este Plan Insular.

9.9 Zonas de Ordenación Territorial en el sistema urbano

Los núcleos urbanos y los asentamientos rurales incluyen las áreas residenciales y mixtas previstas en el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística vigente. Se incluyen en las zonas D1.1 y D1.2 de Ordenación Territorial.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



Los Ambitos urbanos y asentamientos rurales, en que se reconoce la existencia o se proponen usos especializados: dotacionales, de actividad económica (industriales, logísticos, tecnológicos, etc.) y turísticos se definen como áreas especializadas y se incluyen en las zonas D3.1, D3.2 y D3.3.

En ambos casos corresponde a aquellas zonas, recogidas en el Plano P.5.02a "Sistema Urbano y asentamientos rurales".

Zona D1.1, Asentamiento rural: Incluye los asentamientos rurales definidos como entidades de población existentes, con mayor o menor grado de concentración, generalmente sin vinculación actual con actividades primarias, cuyas características no justifican la delimitación y tratamiento como suelo urbano.

Este Plan Insular reconoce los asentamientos rurales e indica su adscripción a la zona D1.1. De acuerdo con la Directriz de Ordenación General 63.1 este Plan Insular establece criterios de reconocimiento y de ordenación de los asentamientos atendiendo a las características de consolidación de cada uno de ellos. Dichos mecanismos vienen definidos en las Normas.

Este Plan Insular incorpora en el Plano P.5. de "Zonas de Ordenación Territorial" el reconocimiento de los asentamientos rurales con indicación de su consideración de zona D PORN e inclusión en la zona D1.1 OT, sin embargo la simbología en trama sobre la correspondiente zona indica que el Plan Insular no precisa la delimitación de los asentamientos. Esta deberá concretarse en los correspondientes Planes Generales de acuerdo con los criterios definidos específicamente para su reconocimiento y la delimitación, con las estrategias que el Plan Insular asigna a cada asentamiento así como con la evaluación global de la capacidad del suelo edificable en el conjunto del municipio.

Atendiendo a las características morfológicas de los asentamientos rurales los Planes Generales que desarrollen este Plan Insular deberán distinguir entre:

1. **Asentamientos rurales simples:** son aquellos cuyas unidades aptas para la edificación consolidada se apoyan directamente en una vía o camino, o en un cruce simple. En estos caso la delimitación y condiciones de colmatación del asentamiento deberá mantener las vías y caminos como referencia de las posibles unidades aptas para la edificación intermedias edificables, sin la posibilidad de incorporar nuevas vías de acceso a nuevas unidades aptas para la edificación.
2. **Asentamientos rurales complejos,** generalmente con origen en formas simples pero que, por razones diversas, su desarrollo ha generado nuevos elementos de acceso a las

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

edificaciones estableciendo un sistema de mayor complejidad en las vías o caminos de acceso a las unidades aptas para la edificación consolidadas, generalmente más denso o más extenso y con mayor número de viviendas y de potencial edificable. En estos casos la delimitación del asentamiento rural podrá contemplar la colmatación de espacios interiores no edificados, admitiéndose la previsión de nuevas vías de acceso a unidades aptas para la edificación interiores no edificadas a fin de conseguir las condiciones de densidad y coherencia interna que defina el planeamiento urbanístico.

3. Las Normas de este Plan Insular establecen detalladamente las condiciones de reconocimiento y de delimitación de los asentamientos rurales, así como los criterios de colmatación para las distintas modalidades reconocidas.
4. En el período de información pública del documento aprobado inicialmente se ha solicitado la aclaración de la diferenciación entre asentamiento simple y complejo: como se define en el punto 1, todas las unidades aptas para la edificación de un asentamiento simple tiene frente al mismo camino de referencia, o como máximo a dos caminos que se cruzan, son ejemplo de asentamiento simple la mayor parte de los que se localizan en los lomos junto a la costa Norte.

Aquellos asentamientos que tienen frentes de unidades aptas para la edificación a más de dos caminos que se cruzan se considerarán complejos, particularmente en los casos en que generan espacios intersticiales que podrán ser ocupados por nuevas edificaciones (para la colmatación del asentamiento rural) y se podrá dar acceso a ellas mediante la previsión de nuevos caminos de acceso. Gran parte de los asentamientos situados en el centro de la Isla son de tipo complejo.

Para más precisión en la clasificación de asentamientos rurales simples o complejos cabe consultar el documento de diagnóstico, en el que se incluye una clasificación analítica de los asentamientos.

Zona D2.1 Residencial o mixto. Comprende el suelo urbano y urbanizable en continuidad, como previsión de extensión del núcleo. La regulación del suelo urbano y urbanizable contenida en este Plan Insular tiene como objetivo desarrollar las condiciones generales de uso eficiente de suelo urbano definidas en el capítulo IV Directrices de Ordenación General.

El suelo urbano está constituido por terrenos que cumplen las condiciones y categorías definidas respectivamente en los Arts. 50 y 51 del Texto Refundido.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL
El suelo urbanizable está constituido por los terrenos que cumplen las condiciones y las categorías definidas respectivamente en los Arts. 52 y 53 del Texto Refundido.

El suelo urbanizable turístico o estratégico viene definido específicamente por el PIOLP, de acuerdo con la Directriz de Ordenación del Turismo 8.a y considerando la vigencia del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística, como se expone en los correspondientes apartados de esta Memoria.

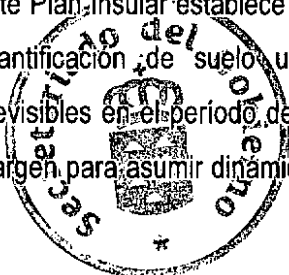
La redacción de este Plan Insular coincide con una etapa especialmente dinámica en lo que se refiere al planeamiento municipal, la mayoría de los municipios de la Isla están revisando sus respectivos Planes Generales, adaptándolos al Texto Refundido y/o a las Directrices de Ordenación General, hallándose en fases diversas de tramitación. Esta circunstancia y la potestad de los Planes Generales para clasificar suelo urbano y urbanizable inciden en que este Plan Insular delimite la zona D2.1 sin definición precisa de límites. Se ha establecido un criterio común para todos los núcleos y los planos de zonas PORN y OT, éstos incluyen en la zona D2.1 las delimitaciones de suelo urbano y urbanizable correspondientes al planeamiento vigente, a excepción del suelo urbanizable discontinuo que los Planes Generales deberán clasificar como suelo rústico.

Los análisis de los núcleos urbanos y de los potenciales de crecimiento realizados en la fase de información y avance demuestran que el suelo actualmente clasificado como urbano y urbanizable por los Planes Generales es suficiente para dar respuesta a las demandas de crecimiento residencial y mixto previsto en el desarrollo de este Plan Insular.

El Plan Insular reconoce la potestad de los Planes Generales municipales en lo que atañe a la delimitación de suelo urbano, urbanizable y de asentamientos rurales, que serán en todo momento aquellos que consten en los correspondientes Planes Generales vigentes, es decir, aquellos actualmente aprobados, o los que apruebe en un futuro la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en aplicación de la legislación urbanística vigente y de los criterios establecidos por este Plan Insular.

Las condiciones establecidas por el Plan Insular responden a los criterios de contención del consumo de suelo urbanizable y uso eficiente del suelo urbano definidos respectivamente en los capítulos V y VI de las Directrices de Ordenación General.

Este Plan Insular establece en sus Normas medidas para la consolidación del suelo urbano y la cuantificación de suelo urbanizable necesario para asumir los objetivos de crecimiento previsible en el periodo de vigencia de los correspondientes Planes Generales, con suficiente margen para asumir dinámicas imprevistas o distintos ritmos en la colmatación del suelo urbano



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

y el desarrollo del suelo urbanizable. Para la correcta aplicación de las directrices de uso eficiente del suelo urbano es necesario atender preferentemente a la colmatación de las vacantes en suelo urbano, tanto desde el punto de vista de minimizar las nuevas ocupaciones de suelo rústico, como de consolidación de espacio urbano.

Se incluye como anexo un ejemplo de aplicación de la metodología para el dimensionado de suelo urbano, urbanizable y de asentamientos rurales que se establece en las Normas. Asimismo se incluye un dimensionado de suelo ocupado y libre. Ambos datos son orientativos y deben tomarse como referencia general.

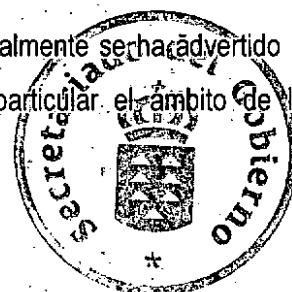
Zona D3.1. Áreas especializadas en infraestructuras y equipamientos, que deberá reservarse exclusivamente para dichos usos. El Plan Insular delimita las áreas especializadas en infraestructuras y equipamientos en los casos en que la instalación existente o prevista esté vinculada directamente a una posición territorial, o se considere necesario la reserva de un determinado suelo para dicha actividad. En otros casos, el Plan Insular localiza la posición aproximada de determinadas instalaciones de infraestructuras o equipamientos pero será el planeamiento de desarrollo quien determine la ubicación precisa del suelo especializado (que tendrá la consideración de zona D3.1). En los casos de las instalaciones vinculadas a grandes infraestructuras territoriales (subcentrales eléctricas, antenas principales, balsas...), la precisión de la localización se remite al Plan Territorial Especial del sector correspondiente. En los casos de equipamientos vinculados a suelo urbano, la localización y delimitación, así como las condiciones de obtención del suelo necesario, corresponde al Plan General del correspondiente municipio.

La propuesta de localización de equipamientos de carácter estructurante insular se relaciona, en áreas especializadas o, preferentemente, en áreas urbanas, vinculado a las ciudades o pueblos, dado el potencial de los equipamientos para definir áreas de centralidad y atraer otros usos no residenciales como complementarios.

Los equipamientos que se consideran de mayor importancia son aquellos de carácter insular, situados preferentemente en las ciudades de Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane.

La previsión y localización de equipamientos se describe con mayor detalle en el capítulo 6 de esta Memoria.

En el período de información pública del documento aprobado inicialmente se ha advertido de algunas precisiones en la delimitación de las zonas D3.1, en particular el ámbito de las



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-BIVEROL
instalaciones militares. Se han modificado las delimitaciones según información contenida en los correspondientes Planes Generales y tomando como base las parcelas del catastro.

Zona D3.2, Área especializada en actividad económica, que incluyen terciario, logístico e industrial (vinculados a actividades industriales propiamente dichas o industriales y terciarias simultáneamente), agroindustriales (vinculados a la agricultura, suministros agrícolas e industrias derivadas), de localización preferente en lugares próximos a las áreas agrícolas intensivas) y agropecuarios (vinculados principalmente a la actividad ganadera e industrias derivadas, de localización preferente en áreas de ganadería intensiva). En el plano correspondiente al Avance de Plan Insular se especificaba el destino concreto de cada una de las áreas especializadas distinguiendo entre las especializaciones anteriormente indicadas. En los planos y Normas del Plan Insular las áreas especializadas tienen idéntica consideración y regulación, mientras que en las fichas correspondientes se indica el programa de cada área especializada atendiendo a su posición y objetivos de este Plan Insular en lo que se refiere a su localización concreta. Las fichas indican también el carácter vinculante, indicativo o de recomendación de los programas especializados. También se indica en las fichas los casos en que determinados usos o edificaciones admitidos en una localización concreta suponen una excepción a las Normas generales para las áreas de actividad económica.

Como criterio general para la vinculación o recomendación de una determinada especialización se ha contemplado los usos existentes en el ámbito, en caso que existan, o en los espacios inmediatos, así las áreas localizadas junto a puerto y aeropuerto se considerarán prioritariamente logísticas y de actividades productivas o terciarias vinculadas a dichas infraestructuras. En las áreas con predominio de actividades agrícolas o ganaderas se recomendará la especialización agroindustrial o agropecuaria. En las áreas con mayor dinámica se recomendará el uso industrial, comercial y terciario.

Las áreas especializadas en actividad económica han sufrido algunas modificaciones fruto de las Consultas a los Ayuntamientos en el período de información pública del documento aprobado inicialmente. Estas modificaciones obedecen principalmente a los siguientes casos y motivos:

1. Delimitación de algunas zonas de actividad económica de carácter Insular, contemplando las sugerencias de los municipios para una distribución más ajustada de las áreas de actividad, en particular en los sistemas funcionales que precisan de pequeños ámbitos de actividad. La justificación de la inclusión de nuevas áreas obedece al mantenimiento de la condición de continuidad con el suelo urbano o urbanizable de

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

las posibles nuevas áreas de actividad económica local propuestas por los planes generales. En la mayoría de los municipios esta condición no limita la posibilidad de previsión de áreas de talleres, pequeña industria y servicios junto al núcleo o núcleos principales, pero no respondía a la necesidad de contar con áreas próximas, de carácter insular, para la implantación de actividades que por sus condiciones o tipo de actividad no pueden situarse próximas a las viviendas.

2. También deriva de las consultas la solución al problema generado por la existencia de asentamientos o de edificaciones residenciales en áreas D3.2, de actividad económica. En los casos en que se ha detectado la presencia de asentamientos o de edificaciones residenciales se ha procedido de dos maneras distintas: en primer lugar se ha revisado la delimitación en los planos, excluyendo de la zona aquellos ámbitos limítrofes que constitúan o formaban parte de un asentamiento rural. En los caso de pequeños asentamientos integrados al ámbito o de edificaciones aisladas, se ha reconocido a los instrumentos de ordenación pormenorizada: los Planes Generales, o a los Planes Parciales que los desarrollen, la potestad de reconocer dichos usos, procediendo a su exclusión de la zona de actividad. El reconocimiento de áreas residenciales o la posible integración de edificaciones existentes no ha de suponer, en ningún caso, la admisión de uso residencial en las áreas que el Plan Insular reserva para la actividades económicas. Como ejemplo de estos cambios cabe citar Bellido, en Tijarafe, o Las Rosas en Los Llanos de Aridane. El caso de Los Llanos ya estaba prevista la ordenación de los ámbitos residenciales en el marco de la ordenación general del sector de actividad y de equipamientos.
3. En otros casos se mantiene la localización y los criterios pero se ajustan los límites, lo que en algunos casos supone una ampliación y en otros reducción, es frecuente que se trate únicamente de ajustes en los límites fruto de la revisión por parte de los Ayuntamientos. De acuerdo con solicitudes expresas de los Ayuntamientos sobrepasan los simples ajustes de límites las áreas especializadas en actividad económica de Tazacorte (junto a Las Cabezadas), San Antonio del Monte, en Garafía,
4. Como caso especial cabe señalar las modificaciones introducidas en el ámbito que en el documento de aprobación inicial constaba como La Florida, donde se excluye la parte correspondiente a los jardines y edificio del antiguo hotel La Florida, quedando en suelo rústico de protección paisajística. El resto se mantiene área de actividad económica con



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVERO

preferencia de usos comerciales y terciarios vinculados al puerto y a la ciudad, con el nombre de Bajamar.

5. Se incluye el como D3.1 el ámbito de Las Norias, en Santa Cruz de La Palma, que en el documento de aprobación inicial se consideró de carácter local, la vinculación al puerto de La Palma, argumentado por el Ayuntamiento de esta ciudad justifica su reconocimiento por parte del Plan Insular.

Zona D3.3 Área especializada turística que incluye las diversas modalidades de áreas reservadas al turismo convencional, en núcleos existentes, como los de Puerto Naos o Los Cancajos, y áreas aisladas con planeamiento aprobado, como el caso de Charco Verde, constituyen los Núcleos turísticos existentes (NTE), así como aquellos ámbitos aislados donde el Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística ha propuesto actuaciones turísticas convencionales (ACP) a través de iniciativas de planeamiento confirmadas en el proceso de redacción y tramitación del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística.

Las áreas especializadas turísticas atienden a la delimitación del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística vigente y se ordenarán y desarrollarán de acuerdo con las condiciones de dicho Plan, en coherencia con el presente Plan Insular y atendiendo al contenido de la disposición Adicional.



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EN LA Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

001047

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



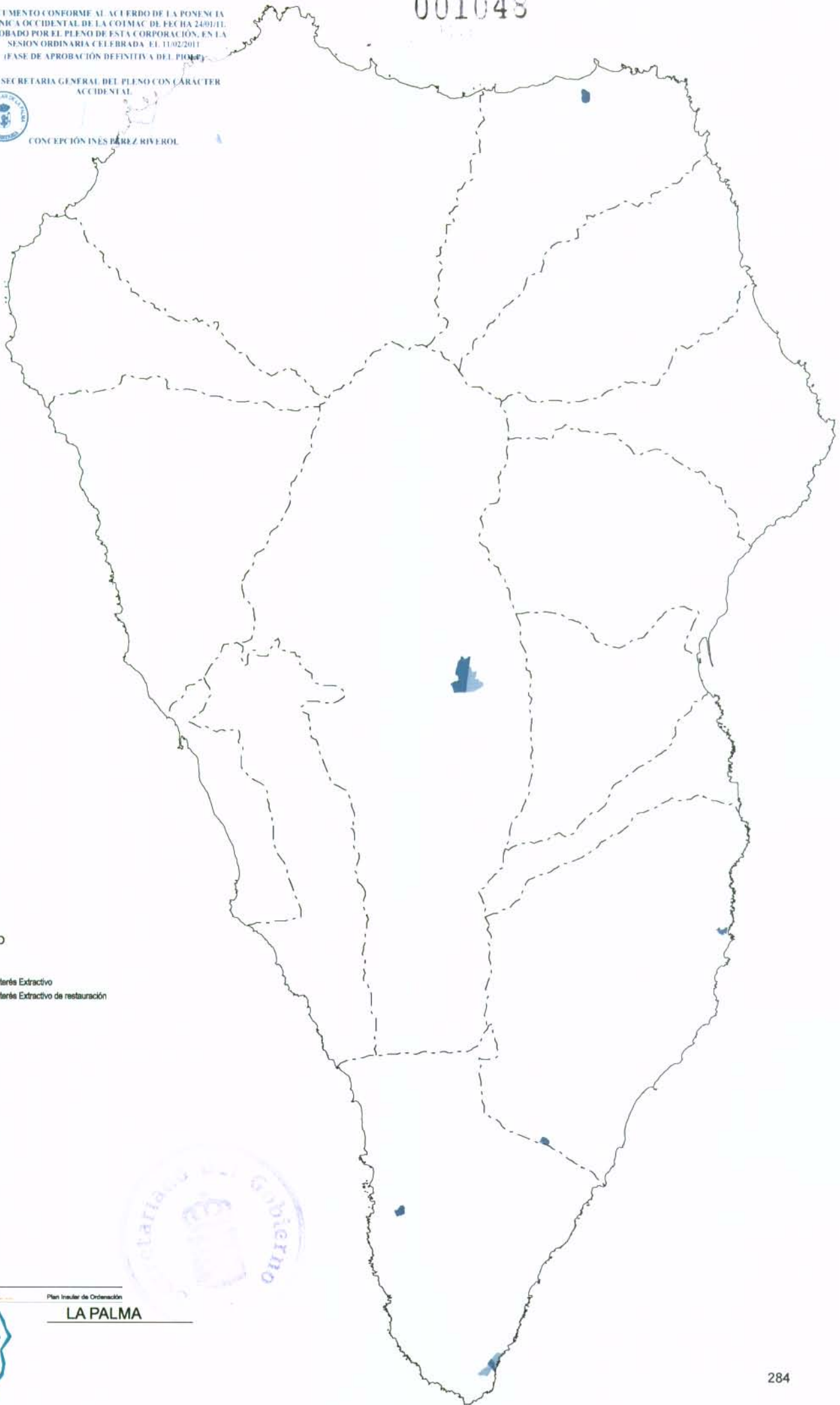
001048

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TECNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLAN)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INES PÉREZ RIVEROL



EXTRACTIVO

Extractiva

-  E1.1 Interés Extractivo
-  E1.2 Interés Extractivo de restauración

CABILDO INSULAR

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

CAPÍTULO 10. ORDENACIÓN DE LA ZONA E RECURSOS MINEROS

La Zona E es la delimitación específica de los lugares que pueden albergar actividades susceptibles de producir impacto ambiental de importancia, según define el artículo 8.2 del Decreto 6/1997 por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, con referencia específica a las áreas reservadas para las actividades extractivas o de actividades mineras.

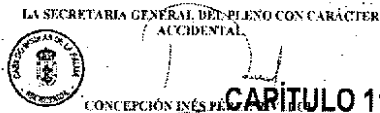
El Plan Insular ordena las actividades extractivas con el objetivo de iniciar un proceso de recuperación de las actuales canteras, abandonadas y degradadas, y de concentración de la actividad en unos pocos lugares de la Isla, garantizando como mínimo una área extractiva en cada Sistema Funcional.

El Plan Insular contempla también la posibilidad de explotación temporal para aquellas empresas extractivas que cuenten con concesión y licencia, que precisarán fijar los plazos de extracción-recuperación y garantizar la integración territorial y paisajística. Se localizan mediante un símbolo para que los planes generales definan las condiciones de mantenimiento y restauración de acuerdo con las condiciones de concesión la correspondiente concesión administrativa, licencia u otro documento que las legalice. La ordenación de la Explotación - restauración podrá definirse mediante un Plan Especial (el Plan General podrá definirlo) Los planes especiales, en caso de ser necesario serán para los ámbitos de cada explotación.

En las mayores áreas extractivas se limita el área de explotación, zona E1.1 y el área de recuperación, zona E1.2, donde únicamente podrán realizarse actuaciones de recuperación ambiental y paisajística.

Complementariamente el Plan Insular localiza áreas de interés extractivo de restauración mediante un símbolo.





CAPÍTULO 11. ORDENACIÓN DE USOS

11.1 Definición y regulación de usos

Las definiciones de usos se incluyen en las Normas de este Plan Insular divididos en grandes grupos: ambiental, recreativo, de equipamientos, de infraestructuras, actividades del sector primario no extractivo: forestal, agrícola, ganadero, cinegético, apícola y pesquero; extractivo, actividades económicas: productivo, logístico y terciario; turístico y residencial.

La regulación de usos se especifica en cada una de las zonas OT y se resume en la matriz de usos, ambos incluidos en las Normas.

11.2 Usos, criterios de regulación de las zonas PORN

La definición y condiciones de admisión de los usos en las zonas PORN, se definen y regulan en base a los criterios generales establecidos en el artículo 13, Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Los objetivos del modelo territorial de este Plan Insular vinculan los criterios generales de usos definidos legalmente para las zonas PORN: a potenciar, a mantener, sometidos a limitaciones y prohibidos, con la regulación de la admisibilidad de usos en las distintas zonas de Ordenación Territorial y Sistemas del territorio definidos como: Principal, Compatible prioritario, Compatible autorizable, Autorizable con limitaciones y Prohibido.

La equivalencia entre la clasificación de usos definidos por el Decreto 6/1997, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y los definidos por este Plan Insular para las zonas de Ordenación Territorial es inmediata y se expresa en la siguiente tabla:

Clasificación según Decreto 6/1997	Clasificación según Plan Insular
A potenciar	Uso principal
	Uso compatible prioritario
A mantener	Uso compatible autorizable
Sometido a limitaciones	Uso compatible autorizable con limitaciones
Prohibido	Uso prohibido



Los usos a mantener o a autorizar sin limitaciones son:

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AL OCCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-HIVEROL

- Usos principales. Se entiende por usos principales aquellos que caracterizan, o han de caracterizar, una zona, subzona o sistema, que el Plan establece como prioritarios respecto a otros que se puedan establecer.
- Usos compatibles prioritarios. Usos que se admite en una zona o sistema por no ser contradictorio con el principal. Su mantenimiento o introducción se debe potenciar en tanto contribuyen a preservar y desarrollar los valores y recursos presentes en cada zona.
- Usos compatibles autorizables. Son aquellos que el Plan Insular admite con carácter general, pero que los planes generales o los planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos podrán establecer limitaciones o prohibir, en el caso que no exista dicha limitación se considerarán autorizables.

Los usos sometidos a limitaciones son:

- Los usos compatibles autorizables con limitaciones son aquellos cuya admisión requiere el pronunciamiento por parte del planeamiento territorial, urbanístico o los planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos sobre su admisión, prohibición o localización precisa en las áreas donde se admite. En los casos en que no exista este pronunciamiento, con la correspondiente localización y condiciones de implantación se considerarán usos prohibidos. En especial los Planes Generales deberán pronunciarse sobre dicho uso y establecerá las medidas o limitaciones necesarias para asegurar la no perturbación de los usos principales y el resto de los compatibles
- En los casos de infraestructuras se limita a aquellos previstos por el Plan Insular o se especifica que deberán ser los Planes Territoriales Especiales correspondientes los que establezcan la localización precisa de las instalaciones, así como las condiciones de implantación y mantenimiento de las redes. En general el Plan Insular admite los usos de infraestructuras y equipamientos, salvo prohibición expresa de los planes o normas de los Espacios Naturales Protegidos, pero exige la planificación territorial de los mismos.

Los usos prohibidos son:

- Usos Prohibidos son aquellos que se impiden explícitamente en una zona, o sistema por incompatibles con los objetivos generales establecidos. En general se establece el criterio de que todos aquellos usos no incluidos en las anteriores categorías se deben considerar prohibidos.
- En la matriz de usos se han considerado algunos usos improcedentes cuando no guardan relación con la naturaleza del espacio. En caso que en algún ámbito se



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

planteará la implantación de un uso impropio debe considerarse como prohibido a todos sus efectos.

11.3 Criterios de admisión de usos

11.3.1 Uso ambiental

El Plan Insular establece el modelo territorial en base a la definición de los principios rectores que toman como premisa general la garantía de un desarrollo armónico y respetuoso con el medio ambiente, donde los valores naturales y ambientales se fijan como recurso y marco general de desarrollo.

El uso ambiental, vinculado al territorio y a su medio, se establece como uso a potenciar como principal o compatible prioritario, en todas las zonas A, Ba, Bb, C y en D1 de asentamiento rural. La potenciación del uso ambiental incluye los usos vinculados a la conservación, estudio y divulgación de las características naturales, paisajísticas y ambientales de la Isla. Ello implica que en todas estas zonas el uso ambiental y la preservación de los recursos naturales existentes deben considerarse prioritarios y deben protegerse, incluso en los casos en que dichos valores ambientales se hallen imbricados en zonas con predominio de otros usos, como sucede en las zonas Bb, C y D1, cuyo uso principal no es el ambiental.

En general se considera principal el uso de conservación ambiental y compatible de forma prioritaria los usos de tipo científico y de educación ambiental.

11.3.2 Uso recreativo.

La ubicación de actividades de ocio y esparcimiento para la población quedará condicionado al efecto de transformación de la implantación en el entorno y/o a la necesidad de construcciones de soporte de dichas actividades. En función de la necesidad de transformación del medio se han definido diversas categorías de uso recreativo:

- Recreativo en espacio no adaptado, con implantación de actividades cuyo desarrollo se produzca de forma temporal, garantizando que no quedan vestigios significativos se considerará a mantener y será autorizable en toda la Isla, salvo en las zonas de exclusión de las Reservas y Parques, o a prohibición o limitación expresa por parte del planeamiento urbanístico o los Planes y Normas de los Espacios Naturales.

Recreativo en espacio adaptado Tipo I, consiste en Instalaciones para prácticas deportivas al aire libre o similares ubicadas en áreas preparadas para acogerlos de forma permanente o habitual, relativamente poco transformadas o, en todo caso, correctamente



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL

integradas en el entorno sin construcción de soporte. Son autorizables en las zonas Bb, y pueden ser autorizables con limitaciones en las zonas A, Ba y Bb1 (excepto reserva integral o áreas de exclusión delimitadas por el planeamiento de los Espacios Naturales Protegidos), limitados a los ámbitos especialmente previstos por el planeamiento urbanístico o los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos.

- Los usos recreativos en espacios adaptados Tipo II, que precisan de espacios adaptados y edificaciones, están principalmente asociados a asentamientos urbanos y rurales. La autorización en suelo rústico será preferentemente en zonas C, será admisible en zonas Bb2 en ubicaciones previamente determinadas por el planeamiento.
- Los usos recreativos Tipo III se admiten únicamente como grandes zonas de ocio en suelo urbano previstas por el Plan General o en las zonas C3 especialmente destinadas a tal fin.

11.3.3 Uso de equipamiento.

La ubicación de los usos de equipamiento vinculados al sistemas de espacio libres y equipamiento comunitario se considerará como uso principal en las zonas especializadas en equipamientos, D3.1. En general las áreas urbanas y urbanizables, D2.1, se consideran como las más adecuadas para la ubicación de la mayoría de equipamientos para garantizar la proximidad a los ciudadanos, por ello se incluyen en la matriz de usos como uso principal. Se considera también uso principal en las áreas especializadas en equipamiento turístico C3.1.

El uso de equipamiento se considerará compatible autorizable; a mantener o a potenciar, en las zonas D1.1 y en las áreas especializadas turísticas, que deberán garantizar en nivel adecuado de equipamiento, de asentamiento rural, en las áreas especializadas y en la subzona, de equipamiento turístico. En los dos últimos casos el Plan Insular delimita zonas especialmente destinadas a tal fin.

La potenciación de la ubicación de equipamientos en proximidad con las áreas residenciales, rurales y urbanas y áreas especializadas asegura la posición en zonas ya transformadas o susceptibles de ser transformadas y garantiza la implantación vinculada a las áreas más pobladas, con mayor potencial de servicio, y menor movilidad generada.

Asimismo los planes y proyectos que ordenen los puertos y playas podrá compatibilizar la implantación del uso de equipamiento vinculados a los usos propios de estas áreas en las zonas C1.1m (litoral terrestre), con la debida autorización de la Administración de costas.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
AUCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La implantación de equipamientos en las zonas Bb PORN se limitarán a aquellos especialmente previstos por el Planeamiento General, o al reconocimiento de los existentes en dicha zona, pero sólo podrá proponer nuevos en zonas que carezcan de valores naturales y tengan menor valor productivo.

En las zonas C, además de los supuestos de la zona Bb será admisible la implantación de equipamientos cuando se demuestre el interés general de la actuación, en cuyo caso se atenderá a las condiciones de este Plan Insular en relación a la posición, accesos y condiciones del suelo que se ha de ocupar.

En las zonas A y Ba la implantación de nuevos equipamientos se considerará prohibido, a excepción de que estuvieran previstos en los correspondientes planes o normas de los Espacios Naturales Protegidos.

11.3.4 Uso infraestructuras

Las áreas especializadas en infraestructuras se incluyen en la zona D3.1.

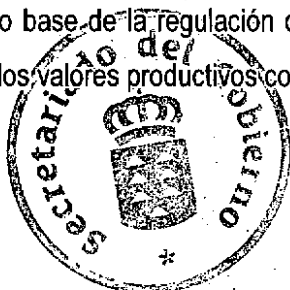
El Plan Insular reserva algunos espacios para implantación de infraestructuras y señala la posición aproximada (mediante símbolos) de las nuevas infraestructuras previstas, cuya localización compete a los Planes Territoriales Especiales.

Las condiciones topográficas y ambientales de la Isla condicionan y dificultan en gran medida la implantación de infraestructuras. El uso de infraestructuras será autorizable en toda la Isla con las pertinentes limitaciones siempre que afecten a zonas de interés ambiental, natural y productivo. En cualquier caso las limitaciones a la implantación de instalaciones se relacionan a la admisibilidad por parte de los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos y a la concreción de la ordenación por parte de este Plan Insular o por los Planes Territoriales Especiales de los distintos sectores.

La implantación de este uso en la Isla estará siempre condicionado por las medidas de integración paisajística previstas en este Plan Insular.

11.3.5 Uso primario no extractivo: forestal, agrícola, ganadero, cinegético, apícola, pesquero y acuícola

Las actividades primarias no extractivas son el principal referente económico de la Isla y los elementos que mejor determinan la relación de la sociedad Palmera con el medio, por ello se incorpora como base de la regulación de usos la voluntad de este Plan Insular de mantener y compatibilizar los valores productivos con la conservación ambiental.



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El uso primario no extractivo se determina como principal a mantener y a potenciar en las zonas Bb de valor natural y productivo con predominio del valor productivo (Bb2 de interés forestal, Bb3, de interés agrícola, Bb4, de interés agropecuario y en las zonas C2.1 y C2.2 de interés agrícola y agropecuario) garantizando que prevalece el criterio de aptitud del territorio determinado en la zonificación para cada uno de los usos. Igualmente se determina con limitaciones el uso primario no extractivo de tipo forestal en las zonas Bb de valor natural y productivo con predominio del valor natural, como refuerzo de los objetivos de conservación ambiental y el uso la agricultura tradicional vinculada a las zonas de asentamiento rural D1.1 como complemento de las economías rurales.

Del mismo modo el uso primario no extractivo se permite mantener con distinto grado de limitaciones que ha de garantizar la preservación de los valores naturales en el resto de zonas Bb de valor natural y productivo con predominio de la componente productiva.

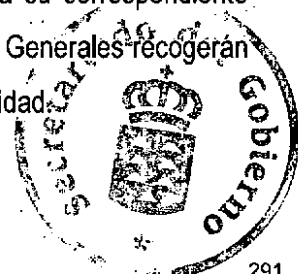
De forma general este uso quedará prohibido en las zonas A, Ba, con interés ambiental y Bb con predominio del valor natural donde el Plan Insular prevé priorizar los usos de conservación ambiental.

En estos ámbitos únicamente el uso forestal, el uso cinegético y el uso apícola se podrá mantener sometido a distinto grado de limitación y siempre amparado por el planeamiento. Los usos existentes quedaran condicionados a las determinaciones previstas por el planeamiento.

Vinculado al objetivo de reforzar y diversificar las economías locales en las zonas de asentamiento rural se compatibilizaran los usos primarios agrícola tradicional y el uso estabulado familiar y artesanal como complemento al desarrollo económico del medio rural.

11.3.6 Uso primario extractivo.

La implantación de los usos extractivos se ajusta al objetivo del Plan Insular de concentración de las actividades extractivas en los emplazamientos más adecuados, asegurando una distribución territorial que asegure que todos los ámbitos territoriales dispongan de un área de extracción próxima, limitando las repercusiones del uso en el territorio y avalando la compatibilidad de dicho uso con la preservación y mejora del medio. Bajo estas premisas la implantación del uso extractivo se limita como uso principal en las zonas E, extractivas, delimitadas a tal fin y se prohíbe en el resto de la Isla, a excepción de aquellas zonas que cuenten con debida autorización que podrán desarrollar la actividad limitada temporalmente a su correspondiente concesión, previo compromiso de restauración. En estos casos los Planes Generales recogerán el ámbito y las condiciones de permanencia, restauración y cese de la actividad.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



11.3.7 Uso turismo

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La implantación de los usos turísticos se compatibiliza según los criterios del modelo turístico previsto por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística, que prevé su desarrollo en base al refuerzo de la oferta turística en las áreas especializadas y núcleos turísticos existentes, la promoción del turismo en el medio rural y el fomento de actuaciones de media escala vinculadas a equipamientos complementarios.

El mantenimiento e implantación del uso turístico atenderá a las condiciones establecidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística.

11.3.8 Uso residencial

La implantación de los usos vinculados al residencial se considera principal en las zonas D PORN de asentamiento rural y suelo urbano-urbanizable delimitadas a tal fin. La concentración de los usos residenciales en estas zonas se promueve con el fin de contener el modelo actual de ocupación del territorio y ajustarse a los objetivos de ordenación territorial definidos por las Directrices de Ordenación General. En el suelo urbano y urbanizable el uso residencial se considera prioritario en todas sus modalidades mientras que en los asentamientos rurales únicamente se considera admisible en la modalidad residencial unifamiliar para asegurar una mayor integración de la edificación y tipología con el medio rural.

El uso residencial también se considera compatible cuando esté reconocido por el planeamiento en las zonas Bb de valor natural y productivo, vinculada a las actividades agrícolas y agropecuarias en edificaciones residenciales existentes y legalmente edificadas.



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POTENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 14/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN EN LA
SESION ORDINARIA DEL PERIODO 2010-2011 La Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P.O.L.P)

001057

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DE PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENTIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTALAC DE FECHA 26/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN EN LA
SESION ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DEL 13/02/2011 en Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOM)

001058

Memoria de Ordenación Territorial

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN ES PÉREZ RIVEROL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COFINAC DE FECHA 14/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOU)

001059

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



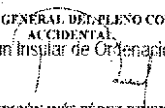
174
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Anexo I. Unidades de Paisaje



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMIAQ DE FECHA 14/01/11,
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

001060

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL
Plan Insular de Ordenación de La Palma

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Memoria de Ordenación Territorial

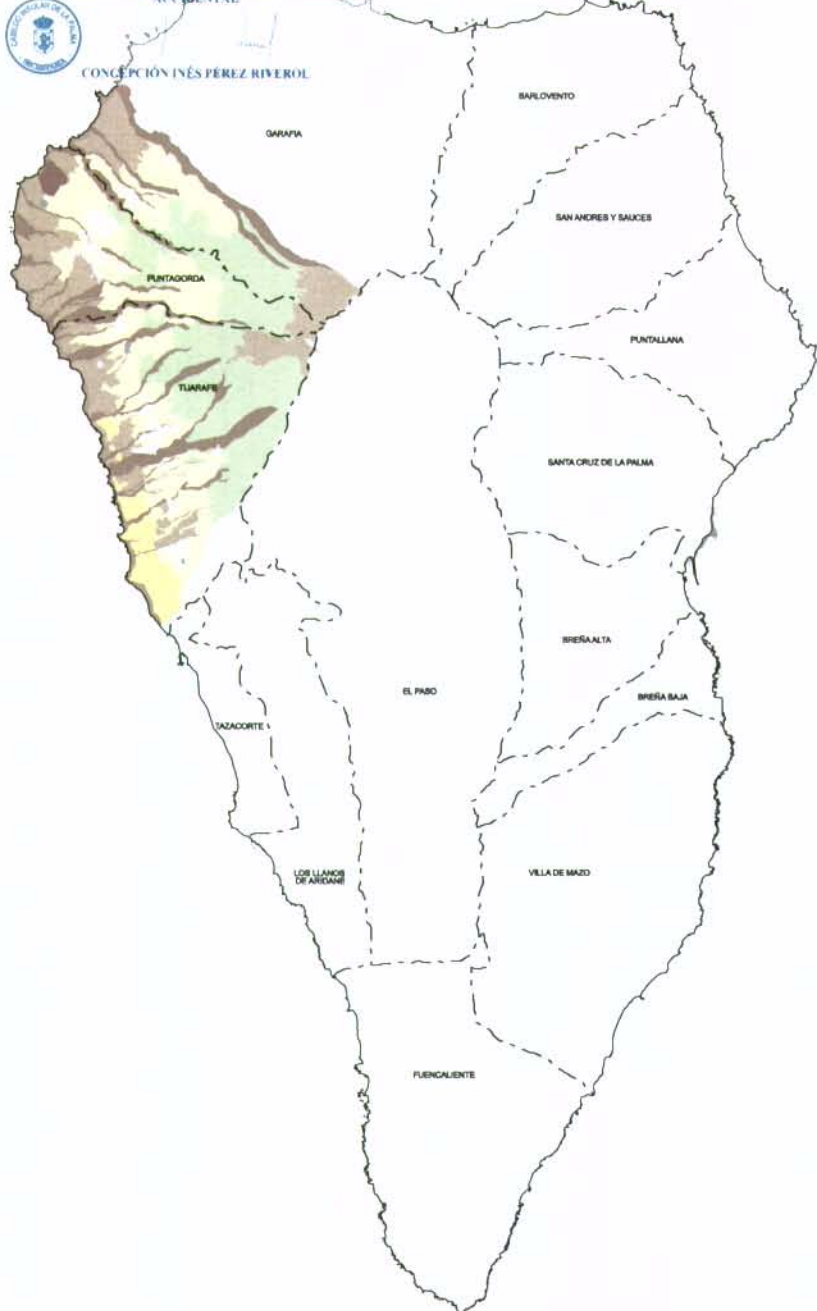


CCRS arquitectos

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTIMAC DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

UNIDAD DE PAISAJE 1 - TIJARAFE - PUNTAGORDA - LAS TRICIAS

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



DESCRIPCIÓN

En la Unidad predomina la actividad agrícola de medianías, con presencia de cultivos diversos, especialmente viña y árboles frutales alternados con la matriz forestal. Es significativa la presencia de bancales. La topografía está marcada por la presencia de barrancos, aunque presenta llanos en algunos puntos, alrededor de los 1.000m de altitud, en el municipio de Garafía. El litoral presenta una costa acantilada muy escarpada, de difícil accesibilidad, playas prácticamente inexistentes. Es relevante la franja correspondiente a los espacios entre barrancos en segunda línea de mar, que presentan escasa intervención, debido a las condiciones de acceso y pendiente. El pino es la especie forestal que predomina, ocupando principalmente los lomos del interior, a partir de los 700 m de altitud. El patrimonio arqueológico y etnológico se sitúa a lo largo de la franja de costa, y puntualmente en los lugares de mayor altitud. Los asentamientos se reducen básicamente a los núcleos de cada municipio, y a unos cuantos núcleos rurales concentrados en zonas muy concretas. Como subunidad cabe destacar la zona más próxima al Barranco de Las Angustias del municipio de Tajarafe. Por su relieve la agricultura de medianías se limita a una franja claramente diferenciada de la masa forestal. Presenta actividad agrícola intensiva en la franja de costa.

LOCALIZACIÓN

Tajarafe, Puntagorda y parcialmente Garafía.

VISIBILIDAD

Las condiciones del relieve genera puntos de vistas diferentes sobre los distintos tipos de paisaje de la unidad.

Miradores: Miraflores, en Puntagorda y Matos, Vileflor, Jable, Tinizara, Tajarafe, en Tajarafe. El Pueblo, en Puntagorda y el Monumento a los Verseadores, en Tajarafe, sobresalen como miradores del Cielo.

VALORES

Incluye el Monumento Natural "Costa de Hiscaguán" y "Barranco del Jorado". Los pinares forman parte de los hábitats de interés comunitario y del LIC Barlovento-Garafía- El Paso y Tajarafe. A nivel geomorfológico sobresale la secuencia de barrancos que actúan como Conectores. Las zonas de medianías presentan suelos de altapotencialidad agrícola.



CAROLINA PÉREZ
CCRS Plan Insular de Ordenación
LA PALMA

297x210 / V1
Escala 1:250.000

Elementos abióticos

- Acantilados - Escarpes - Riscos
- Montañas - Volcanes
- Barrancos
- Plataforma litoral
- Laderas
- Malespases - Coladas recientes

Elementos bióticos

- Pinar y asociados
- Bosque Laurifolio

Elementos culturales

- Agrícola intensivo
- Agrícola tradicional
- Asentamientos
- Áreas comunes y estancias insulares

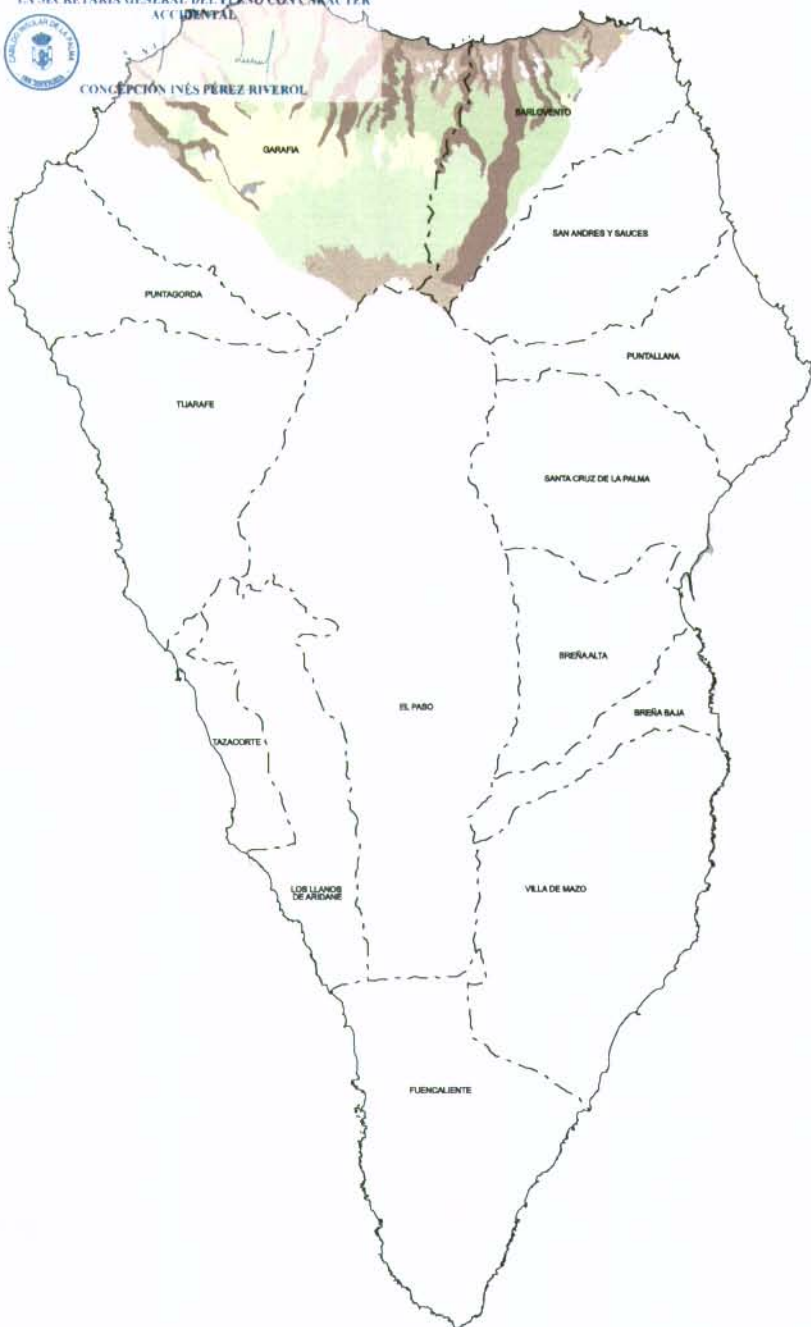
DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSESIÓN TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

UNIDAD DE PAISAJE 2 - GARAFÍA - BARLOVENTO

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



DESCRIPCIÓN

Los elementos que predominan en la unidad son de tipo geomorfológico y forestal. Se caracteriza por la secuencia de barrancos que compartimentan el territorio, especialmente la costa. Presenta bosques de pinar en las cotas altas, en el interior de la unidad. Lo bosques de Monteverde se sitúan por debajo de la LP1 en los lomos y actúan en algunos casos como conectores de espacios protegidos. Es notable en la unidad la continuidad de espacios de especial interés, tanto marinos como insulares, generando conexiones mar-montaña. La actividad agrícola existente es tradicional, y alberga también la actividad agroganadera.

Los asentamientos son básicamente rurales y se sitúan sobre los lomos de los barrancos. Las terrazas abancaladas junto a los caseríos son de un elevado interés paisajístico.

El Cielo es un elemento significativo ya que en la Unidad se sitúa el Observatorio del Roque de Los Muchachos, instalación astronómica del Instituto de Astrofísica de Canarias (IAC).

La presencia de patrimonio arqueológico y etnológico se concentra entre el Barranco de Franceses y la Punta del Corcho, mientras que el patrimonio arquitectónico se encuentra dentro de los núcleos urbanos o en sus alrededores.

LOCALIZACIÓN

Garafía y Barlovento en su mayor parte

VISIBILIDAD

El ámbito entre Punta Gaviota y la Punta de Juan Adalid, es de muy alta calidad visual. Se aprecia desde la vía insular en el extremo Este y desde el mirador Montaña del Molino. Otros miradores de la unidad son Los Gallegos y San Antonio del Monte, en Garafía. Las Mimbrenas y La Tosca, en Barlovento. El Mirador Roques de Santo Domingo y en general la Costa Norte de Garafía ofrecen interesantes panorámicas del mar.

VALORES

Incluye la Reserva Natural Especial "El Guelgen", la Reserva Natural Integral "Pinar de Garafía" y el Paisaje Protegido "El Tablado". Los LIC y Hábitats de Interés Comunitario de la unidad contemplan las áreas forestales de monteverde. La costa es de alto y muy alto valor ambiental, e incluye el LIC "Costa de Garafía".

297x210 / V1
Escala 1:250.000

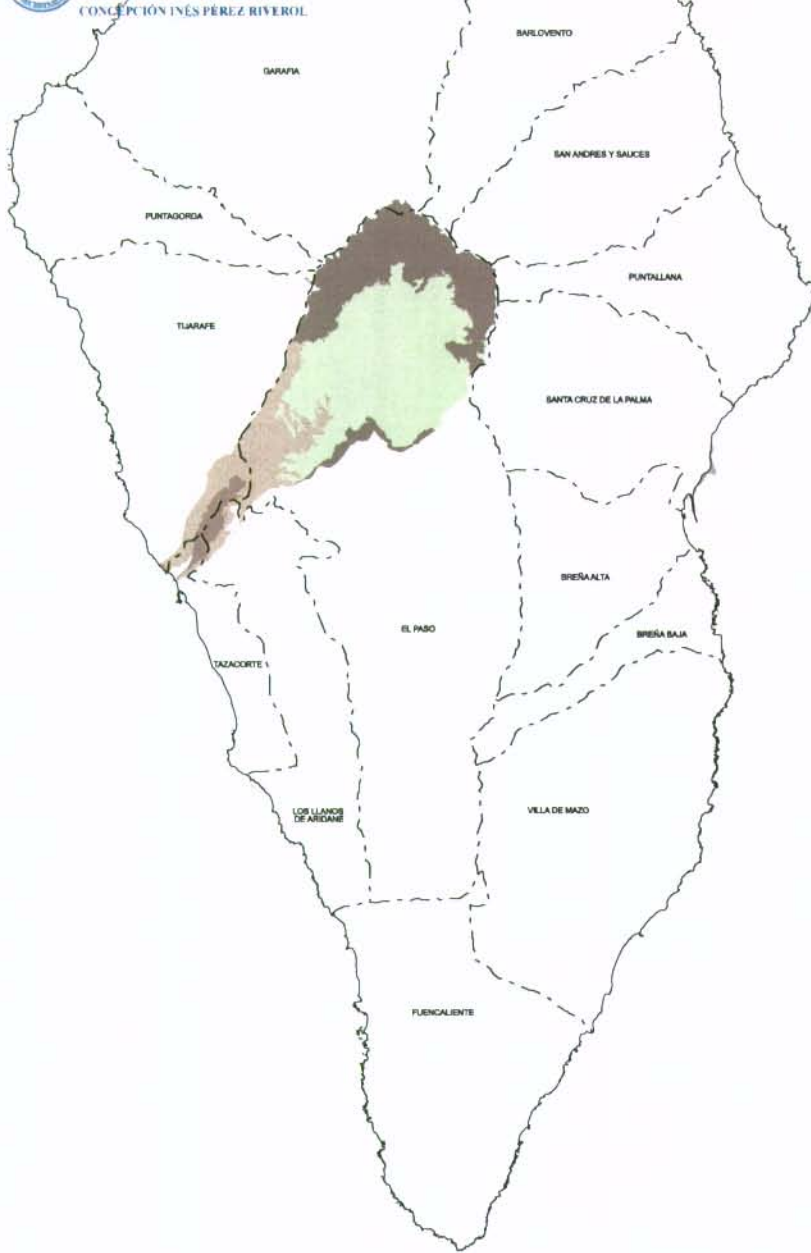
- | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| Elementos abióticos | Elementos bióticos | Elementos culturales |
| ■ Acantilados - Escarpes - Riscos | ■ Pinar y asociados | ■ Agrícola intensivo |
| ■ Montañas - Volcanes | ■ Bosque Laurifolio | ■ Agrícola tradicional |
| ■ Barrancos | ■ Plataformas litorales | ■ Asentamientos |
| | ■ Laderas | ■ Áreas comunes y sistemas insulares |
| | ■ Malpaisos - Coladas recientes | |



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA COMISIÓN TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COORDINACIÓN INTERMUNICIPAL DE LA ISLA DE LA PALMA APROBADO POR EL PLENO DE ESTA COORDINACIÓN EN SESIÓN ORDINARIA CERRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

UNIDAD DE PAISAJE 3 - CALDERA DE TABURIENTE - BARRANCO DE LAS ANGUSTIAS

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



DESCRIPCIÓN

La Caldera de Taburiente y El Barranco de Las Angustias dan forma a la cuenca más importante de la Isla, considerada en este caso una unidad paisajística dada su singularidad en el territorio insular. Se caracteriza por los riscos y áreas escarpadas o laderas que dan forma a la cuenca como tal, y por la extensión de pinar que recubre gran parte de la superficie de la unidad. Su valor geomorfológico se complementa con la presencia importante de endemismos, la abundancia del agua y el gran número de restos arqueológicos.

Esta unidad tiene especial importancia a nivel identitario, ya que puede considerarse el paisaje singular que identifica o distingue la Isla de La Palma respecto a otros territorios.

La singularidad de la unidad, implica la presencia de paisajes internos con un carácter propio como es el caso de la ladera El Time o El Roque de Los Muchachos, el punto más alto de la Isla desde donde se divisa toda La Caldera. En este lugar, la niebla puede considerarse un componente climático dinamizador del paisaje a nivel perceptivo.

LOCALIZACIÓN

El Paso, Tajarafe, Los Llanos de Aridane y Tazacorte.

VISIBILIDAD

Los puntos altos ofrecen panorámicas. La accesibilidad por cualquiera de los senderos ofrecen visuales de gran calidad.

Miradores: La Cancelita, en Los Llanos de Aridane, El Time, en Tajarafe, el Mirador de Taburiente y Los Andenes, en Garafia y el Roque de los Muchachos, Los Brechitos, Punta de Los Roques, Las Chozas y La Cumbrecita, en El Paso.

VALORES

La Unidad la conforman el Parque Nacional "Caldera de Taburiente", el Paisaje Protegido "Barranco de Las Angustias" y el Sitio de Interés Científico "Idafe", los dos primeros contemplados también por la Red Natura2000 como LIC.

297x210 / V1
Escala 1:250.000

Elementos abióticos		Elementos bióticos		Elementos culturales	
	Acantilados - Escarpes - Riscos		Pinar y asociados		Agricultura Intensiva
	Montañas - Volcanes		Bosque Laurifolio		Agricultura tradicional
	Barrancos		Plataforma Iitoral		Asentamientos
	Laderas		Malespaises - Coladas recientes		Áreas comunes y sistemas insulares

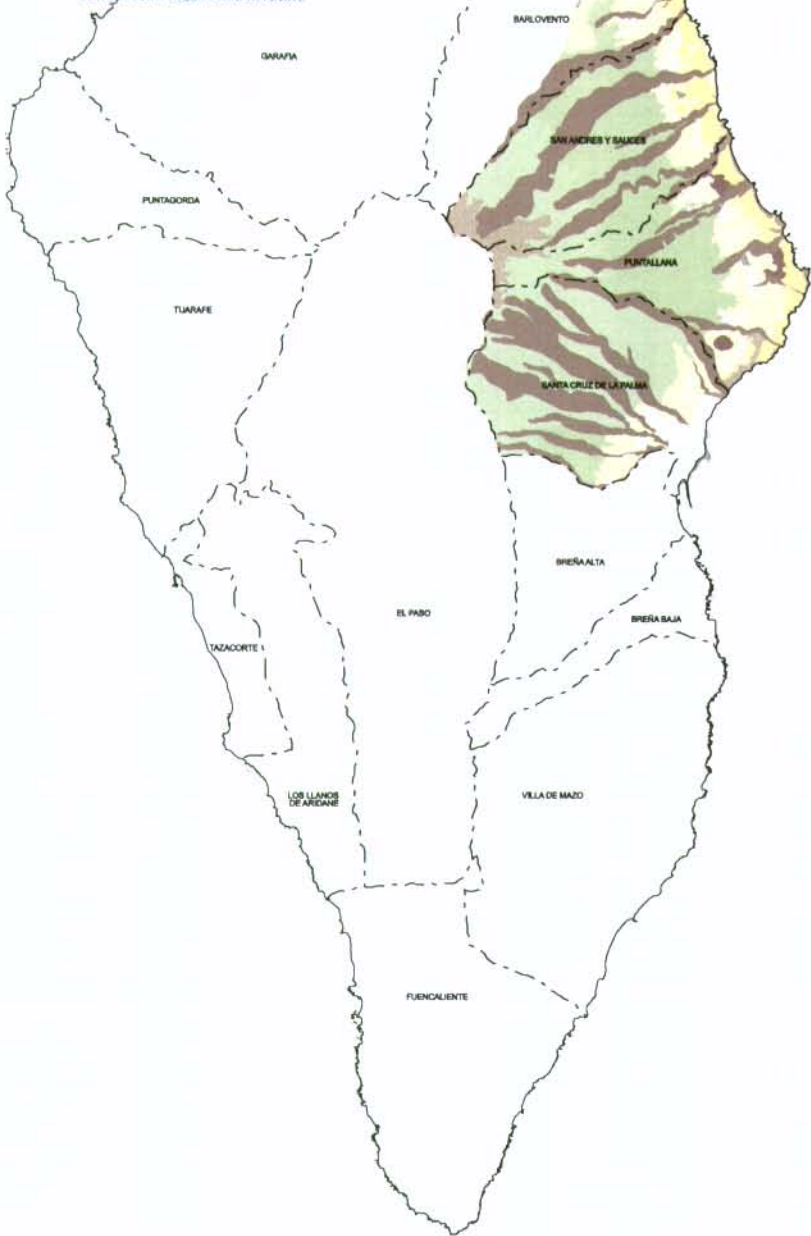
UNIDAD DE PAISAJE 4 - SAN ANDRÉS - LOS SAUCES - PUNTALLANA

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSESIÓN TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTIMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLPI)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



DESCRIPCIÓN

Comprende agricultura intensiva situada en costa baja y la agricultura tradicional de medianías con árboles frutales y otros cultivos de autoconsumo. Predomina el bosque de Monteverde, en donde cabe destacar el bosque de laurisilva existente en San Andrés y en Los Sauces. Su condición climática marcada por los vientos alisios, genera una gran biodiversidad con una presencia importante de endemismos.

A diferencia de la vertiente del Noroeste, los barrancos que caracterizan esta unidad son más numerosos y de mayor contundencia en el territorio, generando una topografía seccionada. Por el mismo motivo, la costa es muy recortada, pero con áreas de costa baja y de fácil accesibilidad, que facilita la actividad agrícola intensiva existente. El uso de muros para cultivos situados en pendientes, forman parte del paisaje agrícola de la unidad. En la Costa y Medianías, el suelo es de alta potencialidad agrícola.

En cuanto a los asentamientos, se sitúan en un sistema lineal a lo largo de la Carretera LP-1, y sobre los lomos. En los extremos Norte y Sur de la Unidad, se concentra el patrimonio arqueológico situado sobre los barrancos.

LOCALIZACIÓN

San Andrés y Los Sauces, Puntallana, Santa Cruz de la Palma y parcialmente Barlovento.

VISIBILIDAD

Miradores: San Juanito, La Montaña y Tenagua en Puntallana. Colorado, Talavera, El Baidadero y Centinela, en Barlovento. Las Baranelas, Llano Clara y Espigón atravesado, en San Andrés y Los Sauces. La Laguna de Barlovento, Los Tilos y San Bartolo se destacan como miradores del cielo

VALORES

Incluye el Parque Natural "Las Nieves", el cual, junto con otros barrancos y áreas forestales de monteverde incluidas en LIC o hábitats de interés comunitario, actúan como conectores ecológicos. También alberga el Sitio de Interés Científico "Barranco del Agua", que al igual que Los Tilos es núcleo de la Reserva de la Biosfera. El litoral es de alto valor ambiental en casi todo su perímetro.

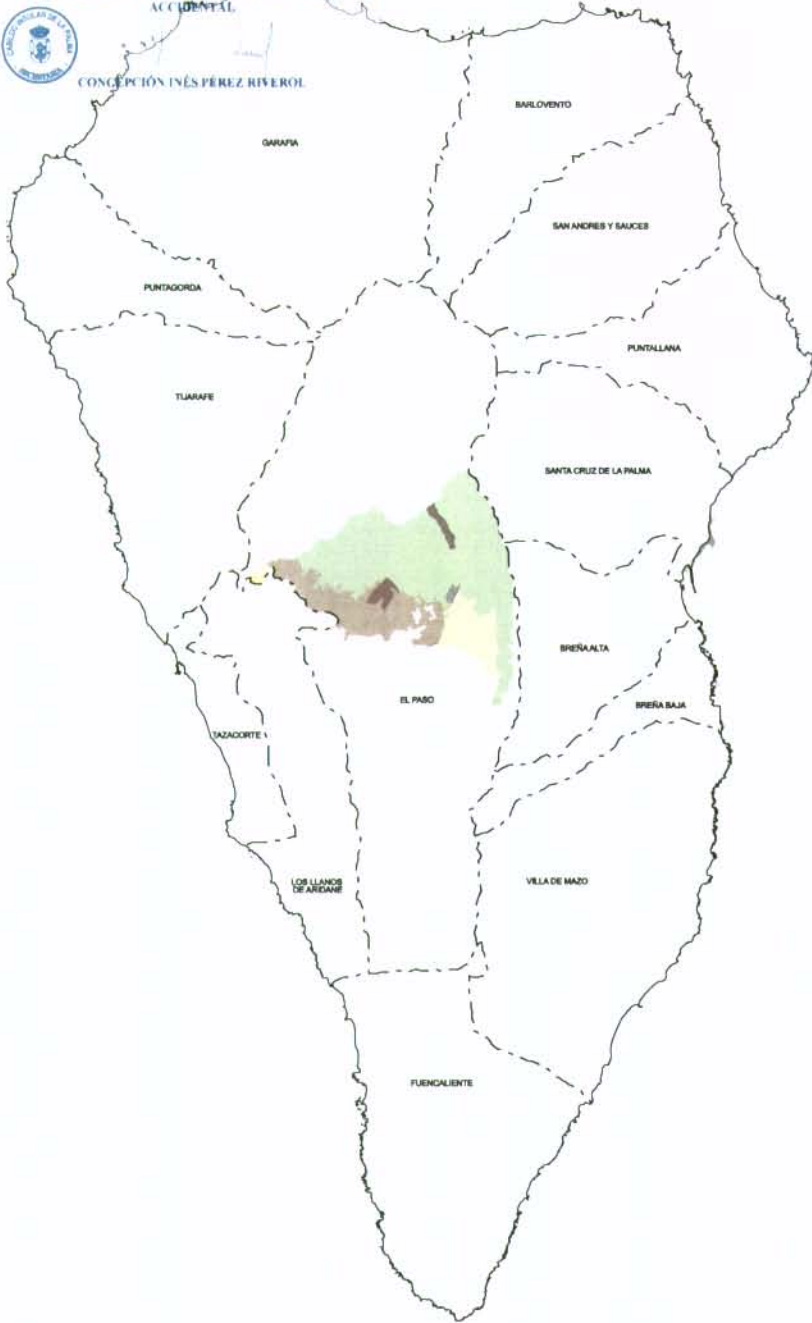
CCRS Plan Insular de Ordenación LA PALMA

297x210 / V1 Escala 1:250.000

- | | | |
|--|---|--|
| <p>Elementos abióticos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Acantilados - Escarpes - Riscos ■ Montañas - Volcanes ■ Barrancos ■ Plataforma litoral ■ Laderas ■ Malespises - Coladas recientes | <p>Elementos bióticos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Pinar y asociados ■ Bosque Laurifolio | <p>Elementos culturales</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agrícola intensivo ■ Agrícola tradicional □ Asentamientos ■ Áreas comunes y sistemas insulares |
|--|---|--|



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



DESCRIPCIÓN

Es la única unidad que no tiene contacto con la costa. La principal característica es su condición como paisaje de "transición" entre las unidades adyacentes. Se encuentra entre las dos unidades con mayor grado de antropización en la Isla, situadas al Este y Oeste, y es el punto de unión entre los dos tipos de paisajes más representativos a nivel insular: El Parque Nacional Caldera de Taburiente y el Parque Natural Cumbre Vieja. Actualmente no existe una figura de protección que garantice la continuidad entre estos dos espacios dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos u otras áreas de interés ambiental. Los asentamientos y conjuntos arqueológicos se concentran especialmente en El Lomo de Bejenado. Al agrupar realidades paisajísticas muy distintas se reconoce más de una subunidad:

- La Ladera o Lomo de "Bejenado", caracterizado por el factor geomorfológico y por su condición como elemento de cierre de La Caldera. La vegetación dominante es el pino canario.
- El Llano agrícola situado a lo largo de la carretera que da acceso al Parque Nacional de La Caldera de Taburiente. El tipo de cultivos que predomina son los cereales y los árboles frutales.
- Cumbre Nueva, donde el relieve, como punto de inflexión, y la componente forestal, son las características más significativas. Actúa como conector entre La Caldera de Taburiente y Cumbre Vieja, mientras que ejerce como separador entre las complejas dinámicas del sector Este y Oeste en la franja central de la Isla.

LOCALIZACIÓN

El Paso.

VISIBILIDAD

La vertiente Oeste de Cumbre Nueva es de muy alta calidad visual. Es visible desde la vía de acceso a La Caldera de Taburiente en el municipio de El Paso y desde el mirador La Cumbrecita. El Mirador del Pico de Bejenado, en El Paso, ofrece panorámicas abiertas de la unidad.

VALORES

El Lomo de Bejenado forma parte del Parque Nacional "Caldera de Taburiente", del LIC "El Paso-Santa Cruz de La Palma" y de los Habitats de Interés Comunitario. El Llano agrícola de especial interés paisajístico se sitúa en suelo de muy alto potencial agrícola.

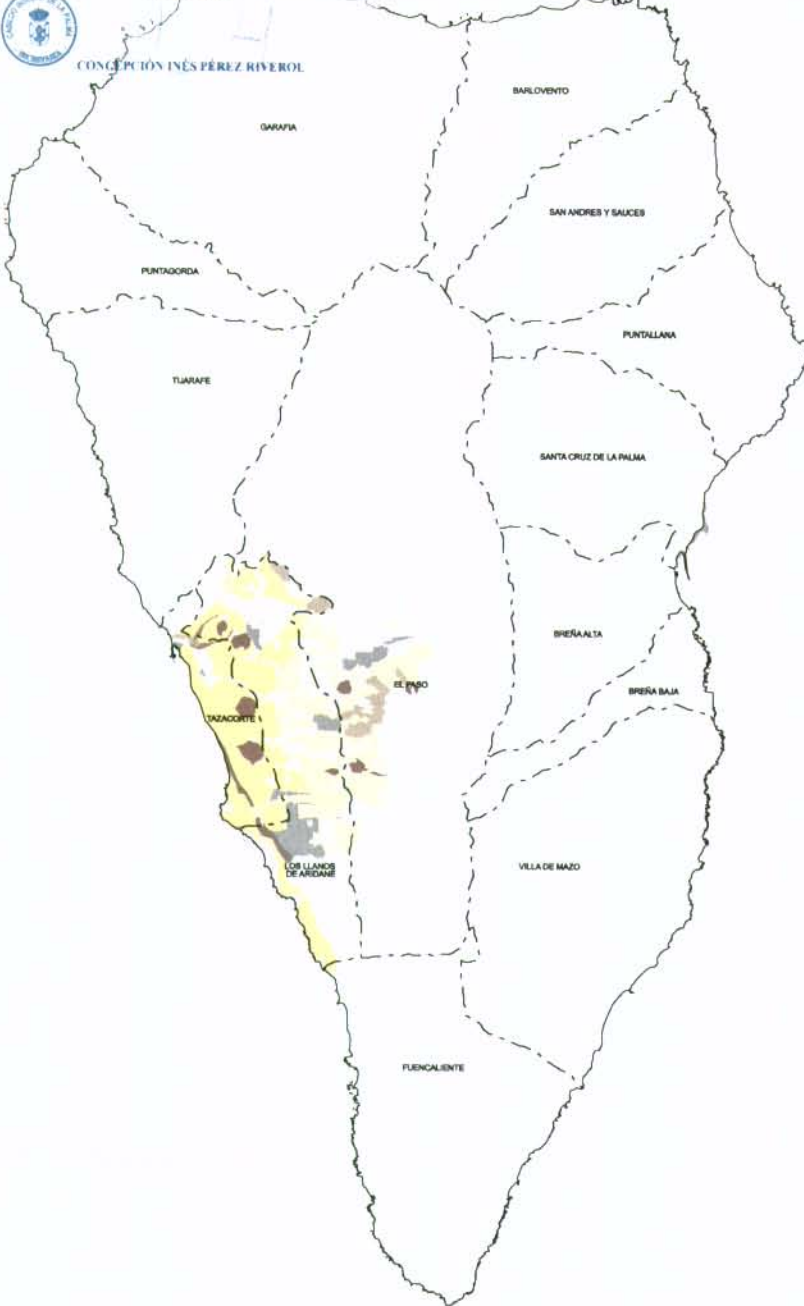
CCRS Plan Insular de Ordenación
LA PALMA
297x210 / V1
Escala 1:250.000

Elementos abióticos	Elementos bióticos	Elementos culturales
Acanalados - Escarpes - Riscos	Pinar y asociados	Agrícola Intensivo
Montañas - Volcanes	Bosque Laurifolio	Agrícola tradicional
Barrancos	Plataforma litoral	Asentamientos
	Laderas	Áreas comunes y sistemas insulares
	Malpais - Coladas recientes	

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIGLEP)

UNIDAD DE PAISAJE 6 - LOS LLANOS

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIÓN PIGLEP



DESCRIPCIÓN

La unidad presenta un importante crecimiento periurbano, diseminado, con una ocupación del territorio significativa y un complejo sistema de dependencias intermunicipales. La fragmentación del territorio por infraestructuras es también una realidad evidente. La topografía llana ha favorecido la actividad primaria. Predomina la actividad agrícola, con diferenciadas áreas de consolidación o fragmentación a partir de las dinámicas mencionadas al inicio. La actividad agrícola intensiva, correspondiente al cultivo de plataneras, y presenta un importante uso de invernaderos, especialmente en la franja de costa. La actividad agrícola de medianías ha sido la más afectada por los procesos de transformación: construcciones desvinculadas de la actividad, infraestructuras, etc. A excepción del Puerto de Tazacorte y Puerto Naos, los límites con la costa son básicamente áreas agrícolas intensivas con cultivos de plataneras. El Volcán de Todoque y la Montaña La Laguna, concentran gran parte del patrimonio arqueológico de la unidad, mientras que el patrimonio arquitectónico está vinculado a los núcleos históricos de los asentamientos más importantes: El Paso, Llanos de Aridane, Tazacorte.

LOCALIZACIÓN

Los Llanos de Aridane, Tazacorte y parte de El Paso.

VISIBILIDAD

La unidad es especialmente visible desde el mirador de El Time y parte del recorrido de la LP-1. Cualquier hito o cambio sustancial de cota ofrece visuales. El Faro de La Bombilla, en Los Llanos de Aridane y el Puerto de Tazacorte ofrecen panorámicas de la Costa. El Tubo volcánico de Todoque y el Paseo Marítimo Tazacorte son miradores del cielo.

VALORES

Incluye los "Volcanes de Aridane", "Tubo Volcánico de Todoque", "El Remo" y hábitats de interés comunitario fruto de la actividad volcánica proveniente de Cumbre Vieja. La costa es de alto valor ambiental. Coincide con la Franja marina de Fuencaliente y limita al Sur con la Reserva Marina. La alta potencialidad agrícola del suelo, junto con las condiciones climáticas y topográficas constituyen el valor productivo.



CARILLO INSULAR CCRS Plan Insular de Ordenación LA PALMA

297x210 / V1 Escala 1:250.000

Elementos abióticos

- Acanillados - Escarpes - Riscos
- Montañas - Volcanes
- Barrancos

- Plataforma litoral
- Laderas
- Melpales - Coladas recientes

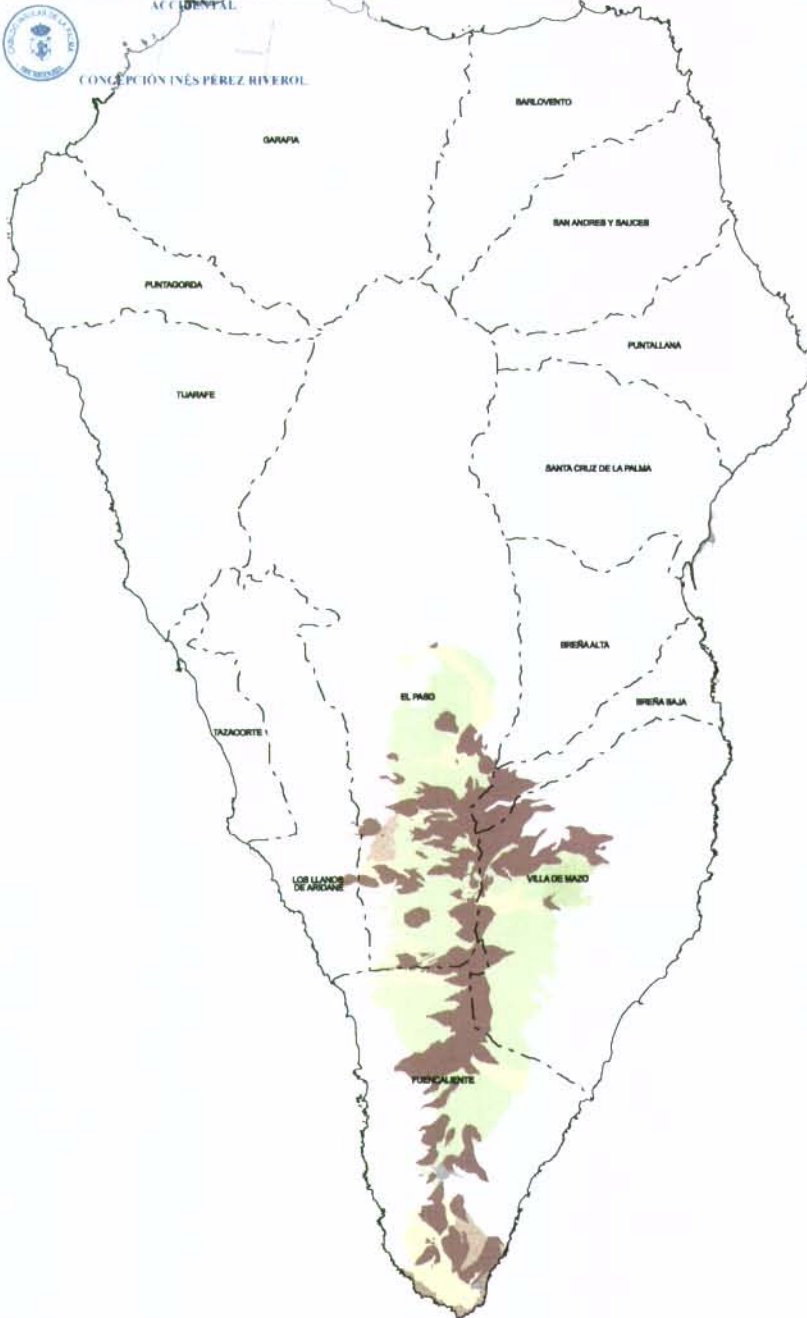
Elementos bióticos

- Pinar y espedados
- Bosque Laurifolio

Elementos culturales

- Agrícola intensivo
- Agrícola tradicional

- Asentamientos
- Áreas comunes y sistemas insulares



DESCRIPCIÓN

Paisaje dinámico desde el punto de vista geológico y geomorfológico, que caracteriza claramente la mitad Sur de la Isla. Su singularidad surge de los fenómenos eruptivos. Los elementos predominantes son de tipo geomorfológico, acompañados de áreas forestales, conformadas principalmente por pino canario. La actividad volcánica reciente o todavía activa ha dado forma a las dinámicas que conforman este paisaje. La cumbre es la inflexión entre las vertientes Este y Oeste de la Isla con condiciones climáticas claramente diferenciadas que condicionan la configuración de los diversos paisajes de la Isla. Por temas de altitud, la niebla, es un elemento intrínseco de este paisaje. La concentración de patrimonio arqueológico se sitúa básicamente en los Volcanes de Teneguía. Los distintos espacios de interés generan continuidad entre la cumbre y el mar. Cabe considerar el Llano del Jable, situado en la parte Norte de la unidad, como una posible subunidad, cuya singularidad dentro del paisaje volcánico radica en la yuxtaposición de su condición geológica, relieve y cubierta vegetal. La Vía Paisajística que da acceso al área recreativa El Pilar ofrece una imagen singular del Llano del Jable frente al resto paisajes volcánicos percibidos.

LOCALIZACIÓN

El Paso, Breña Baja, Villa de Mazo y Fuenfalciente.

VISIBILIDAD

La Ruta de los Volcanes actúa como corredor visual que descubre el paisaje volcánico de la Unidad.

Miradores: Montaña del Viento y Volcanes de San Antonio y Teneguía, en Fuenfalciente. Volcán Martín y Duraznero, en El Paso. La Playa de Las Cabras ofrece panorámicas hacia el mar.



VALORES

Casi toda la Unidad está incluida en el Parque Natural "Cumbre Vieja" y en el Monumento Natural "Volcanes de Teneguía". Los hábitats de interés comunitario actúan como conector entre ambos espacios protegidos. En la punta Sur se sitúan Las Salinas de Fuenfalciente que limitan con el LIC Franja marina de Fuenfalciente.

Elementos abióticos

-  Acantilados - Escarpes - Riscos
-  Montañas - Volcanes
-  Barrancos
-  Plataforma litoral
-  Laderas
-  Manantiales - Coladas recientes

Elementos bióticos

-  Pinar y asociados
-  Bosque Laurifolio

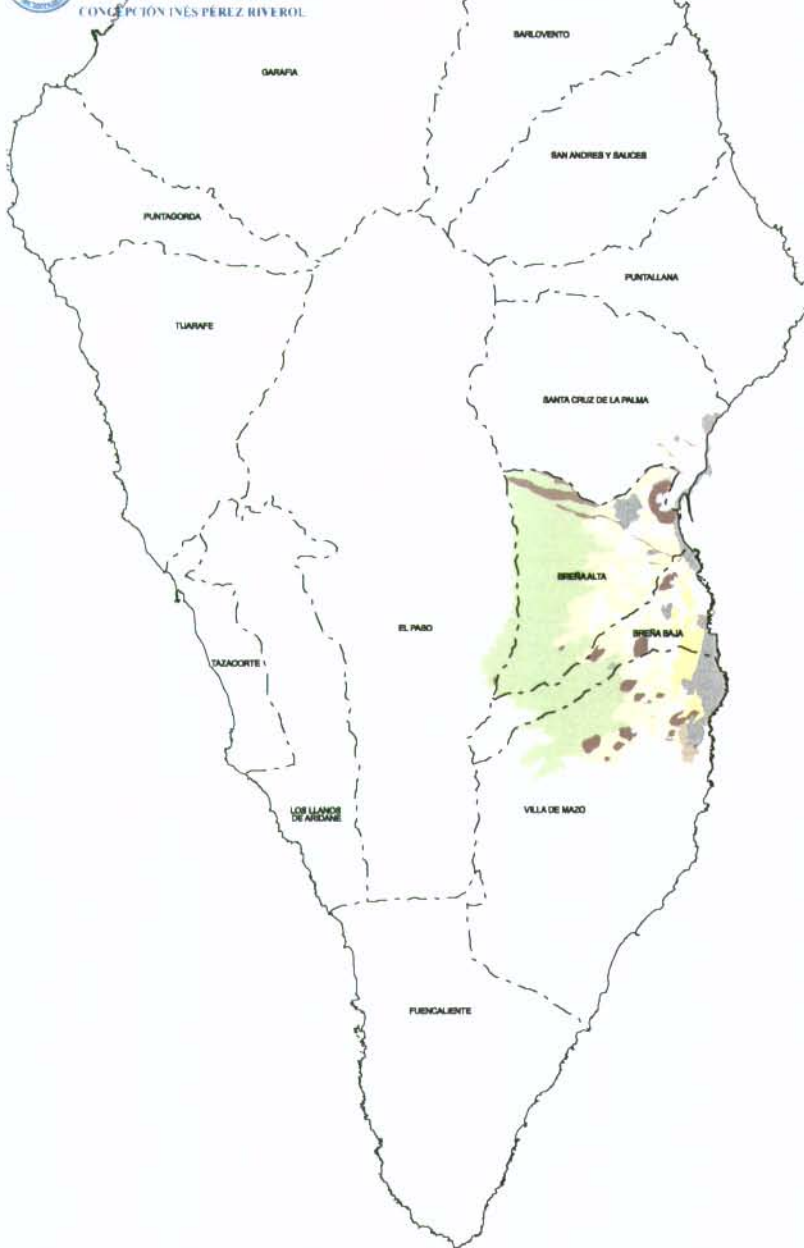
Elementos culturales

-  Agrícola Intensivo
-  Agrícola tradicional
-  Asentamientos
-  Áreas comunes y sistemas insulares

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA TECNICA OCCIDENTAL DE LA COTIMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACION, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACION DEFINITIVA DEL PLOI PI)

UNIDAD DE PAISAJE 8 - SANTA CRUZ DE LA PALMA - LAS BREÑAS

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLSO CON CARACTER ACCIDENTAL



DESCRIPCIÓN

Presenta crecimientos diseminados, una ilimitada ocupación del territorio, fragmentado por las infraestructuras, que afecta la dinámica de la unidad como tal. Alberga gran parte de las infraestructuras de carácter insular como son el Aeropuerto y el Puerto de Santa Cruz de La Palma, principales puertas de entrada a la Isla, y un área industrial y de logística de gran importancia. La agricultura intensiva, afectada por la dinámica de transformación, se sitúa en la costa baja, aunque se reduce a unas áreas concretas fragmentadas. La agricultura tradicional de medianías se alterna con la actividad ganadera, localizada especialmente en las medianías altas, entre los 500 y 700m limitando con las áreas forestales, en donde predomina el Monteverde y persisten reducidos de bosque termófilo. El patrimonio arquitectónico se encuentra vinculado a los asentamientos, mientras que los elementos arqueológicos se sitúan principalmente sobre el Risco de Bajamar (LIC) y la Montaña de La Centinela.

LOCALIZACIÓN

Brea Alta, Brea Baja y parte de S/C de la Palma y Villa de Mazo.

VISIBILIDAD

El Risco de la Concepción ofrece panorámicas sobre la bahía de Santa Cruz de La Palma. La Cumbre, La Montaña de La Breaña y La Montaña de Las Toscas ofrecen una visual abierta y continua de la zona más rural de la unidad. El Puerto S/C de La Palma ofrece panorámicas del mar.

VALORES

Incluye el Monumento Natural "Risco de La Concepción", sometido a grandes presiones de nuevos crecimientos, y parte del Parque Natural "Cumbre Vieja". Comprende los LIC "Risco de Bajamar", "Montaña de La Centinela" y "Montaña de La Breaña" y otros de Monteverde. Los Hábitats de Interés Comunitario se encuentran en la ladera y en la franja litoral. La costa es de alto valor ambiental. Presenta suelos agrícolas de interés paisajístico con un alto potencial productivo, aunque fragmentado.



297x230 / V1 Escala 1:250.000

Elementos abióticos

- Acantilados - Escarpes - Riscos
- Montañas - Volcanes
- Barrancos
- Plataforma litoral
- Laderas
- Malpaseos - Coladas recientes

Elementos bióticos

- Pinar y asociados
- Bosque Laurifolio

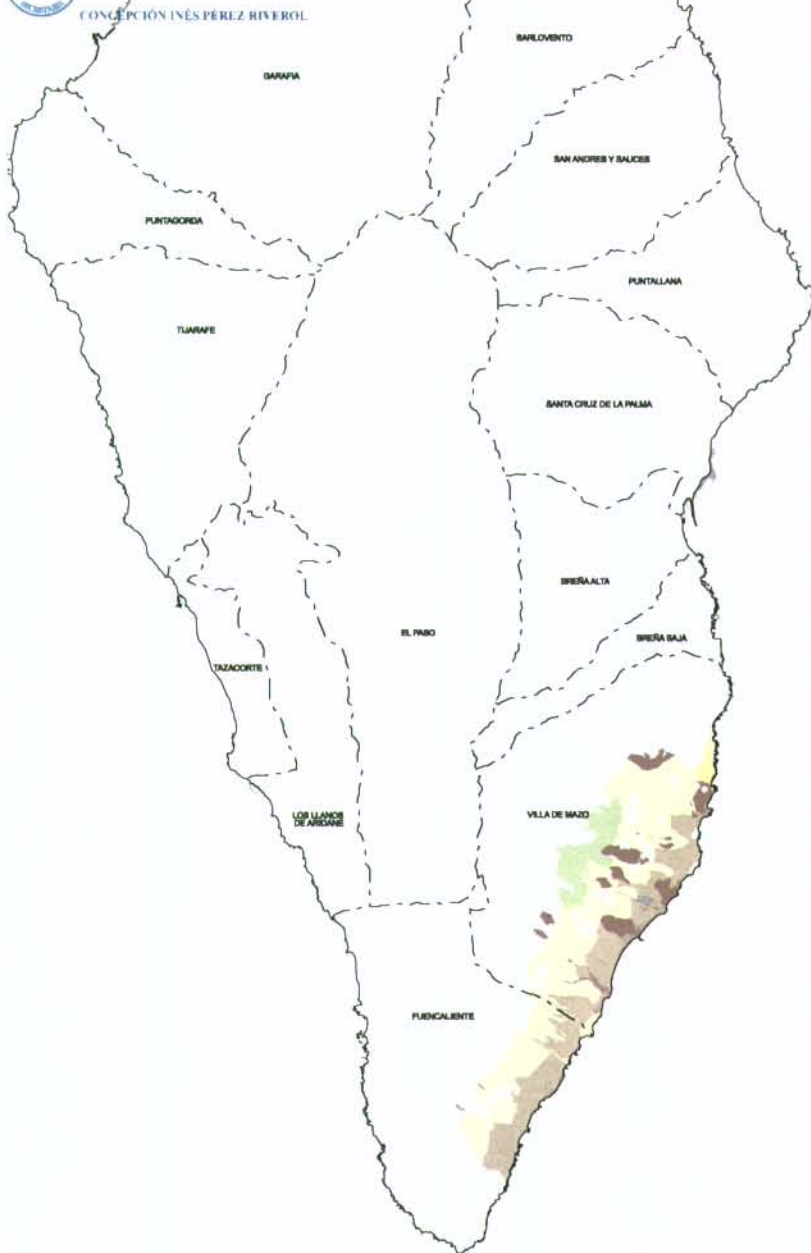
Elementos culturales

- Agrícola intensivo
- Agrícola tradicional

- Asentamientos
- Áreas comunes y sistemas insulares



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



DESCRIPCIÓN

Presenta un relieve escarpado con frecuentes acantilados altos y escasísimas rasas intermareales, playas de cantos o callaos y de bloques. Las laderas presentan una pendiente acentuada con numerosos conos volcánicos. La franja de costa, de elevada pendiente, configura un paisaje de escasa intervención. La actividad agrícola de medianías presenta viña, especialmente, y algunos frutales. Se sitúa entre el bosque y la plataforma litoral e interactúa con la actividad ganadera de la zona. No obstante, los usos de pastoreo y cultivo se han ido abandonando con el tiempo. Los asentamientos se encuentran en disposición lineal a lo largo de la LP-2. El terreno forestal existente o potencial se sitúa en el Norte de la unidad y corresponde a bosques de Monteverde. Las condiciones geomorfológicas de la unidad se relacionan directamente con la actividad volcánica de Cumbre Vieja que configura elementos singulares en el paisaje como la secuencia de montañas fruto de coladas volcánicas, o los malpaisés. Los valores culturales son de un elevado interés etnográfico. Presenta numerosos yacimientos arqueológicos en el antiguo cantón de Tigalate. Los asentamientos arqueológicos de cabaña, se sitúan a lo largo de la ladera, entre la vía insular y la costa. Por la poca intervención humana, el patrimonio arquitectónico es prácticamente inexistente en la unidad. Como subunidad se señala la Plataforma Costera caracterizada y formada por erupciones de lava y malpaisés.

LOCALIZACIÓN

Villa de Mazo y Fuencaliente parcialmente.

VISIBILIDAD

Las dos carreteras que atraviesan el municipio de Villa de Mazo ofrecen buenas visuales. Desde el Mirador de La Caldereta en Tiguerote se abre una visual hacia un tramo costero de la unidad. Otros miradores: Montes de Luna, en Fuencaliente. El Salto de Tigalate, en Villa de Mazo ofrece panorámicas hacia el mar.

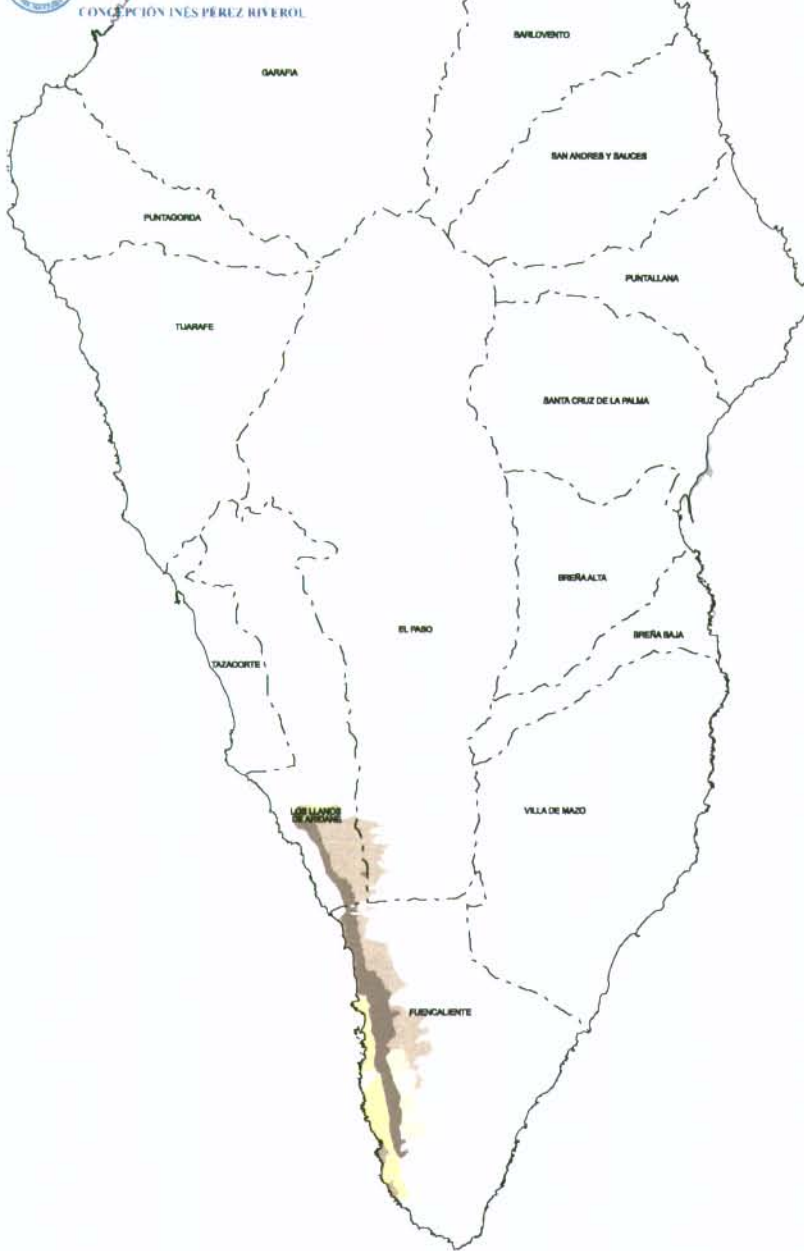
VALORES

Incluye el Monumento Natural "Montaña del Azufre" y una pequeña parte de malpaisés del Parque Natural "Cumbre Vieja". Como Hábitat de Interés Comunitario cabe destacar la vegetación de matorral de la franja litoral. La costa es en casi todo su perímetro de muy alto valor ambiental. Las áreas agrícolas de medianías se sitúan en suelos de interés paisajístico y de alta potencialidad productiva.

297x210 / V1
Escala 1:250.000

- | | | |
|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Elementos abióticos | Elementos bióticos | Elementos culturales |
| Acantilados - Escarpes - Riscos | Pinar y asociados | Agrícola intensivo |
| Montañas - Volcanes | Bosque Laurifolio | Agrícola tradicional |
| Barrancos | Plataforma litoral | Asentamientos |
| | Laderas | Áreas comunes y sistemas insulares |
| | Malpaisés - Coladas recientes | |

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLANO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



DESCRIPCIÓN

Unidad de relieve escarpado, con frecuentes acantilados altos y playas de callaos. Es un paisaje donde domina la componente abiótica por su condición geomorfológica. El cultivo de plataneras y el uso de invemaderos, situado en la costa baja, configuran el paisaje agrícola de la unidad. Los asentamientos se emplazan en la ladera situada al Sur de la unidad, alternando con la agricultura de medianías donde cabe destacar el cultivo de la viña. Debido a la acusada pendiente, mayor al 30%, y el poco margen de desarrollo antes de llegar al mar, la conexión mar – montaña es casi inmediata, tanto a nivel perceptivo, como en la secuencia de espacios de alto valor ambiental. A partir del relieve, podría dividirse en dos subunidades con variables muy distintas, cuya percepción por el cambio de cota es fundamental en la valoración de la unidad:

- Un primer nivel vinculado a la plataforma litoral, formada por sorribas con un alto grado de antropización por la actividad agrícola intensiva y la presencia de un enclave turístico.
- Un segundo nivel vinculado al macizo volcánico de un alto valor natural y ambiental por su valor geomorfológico.

LOCALIZACIÓN

Los Llanos de Aridane, Fuencaliente y El Paso parcialmente.

VISIBILIDAD

Por las condiciones topográficas es difícil percibir el conjunto de la unidad. Precisa de visiones distantes como las que ofrece el Volcan de San Antonio. Desde el sendero GR-130 se perciben importantes paisajes de lava. Miradores: El Charco y Las Indias, en Fuencaliente. El Roque del Guincho ofrece panorámicas hacia el mar.

VALORES

Incluye el Paisaje Protegido y LIC de "Tamanca" y parte del Monumento Natural "Volcanes de Tenegula". El Litoral forma parte de la Reserva Integral Marina, la Reserva Marina y el LIC "Franja Marina de Fuencaliente". La Costa Baja presenta suelos de alto potencial agrícola.

297x210 / V1
Escala 1:250.000

Elementos abióticos	Elementos bióticos	Elementos culturales
Acantilados - Escarpes - Riscos	Pinar y asociados	Agrícola intensivo
Montañas - Volcanes	Bosque Laurifolio	Agrícola tradicional
Barrancos	Plataformas litorales	Asentamientos
Laderas	Malpases - Coladas recientes	Áreas comunes y sistemas insulares



001071

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 14/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P101.P)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL




CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Anexo II. Cuantificación del Suelo



001072

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COFINAC DE FECHA 24/01/11,
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIULP)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL
Plan Insular de Ordenación de La Palma

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL



Memoria de Ordenación Territorial



CCRS arquitectos

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

001073

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Anexo II. Cuantificación del Suelo



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMIA DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

001074

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

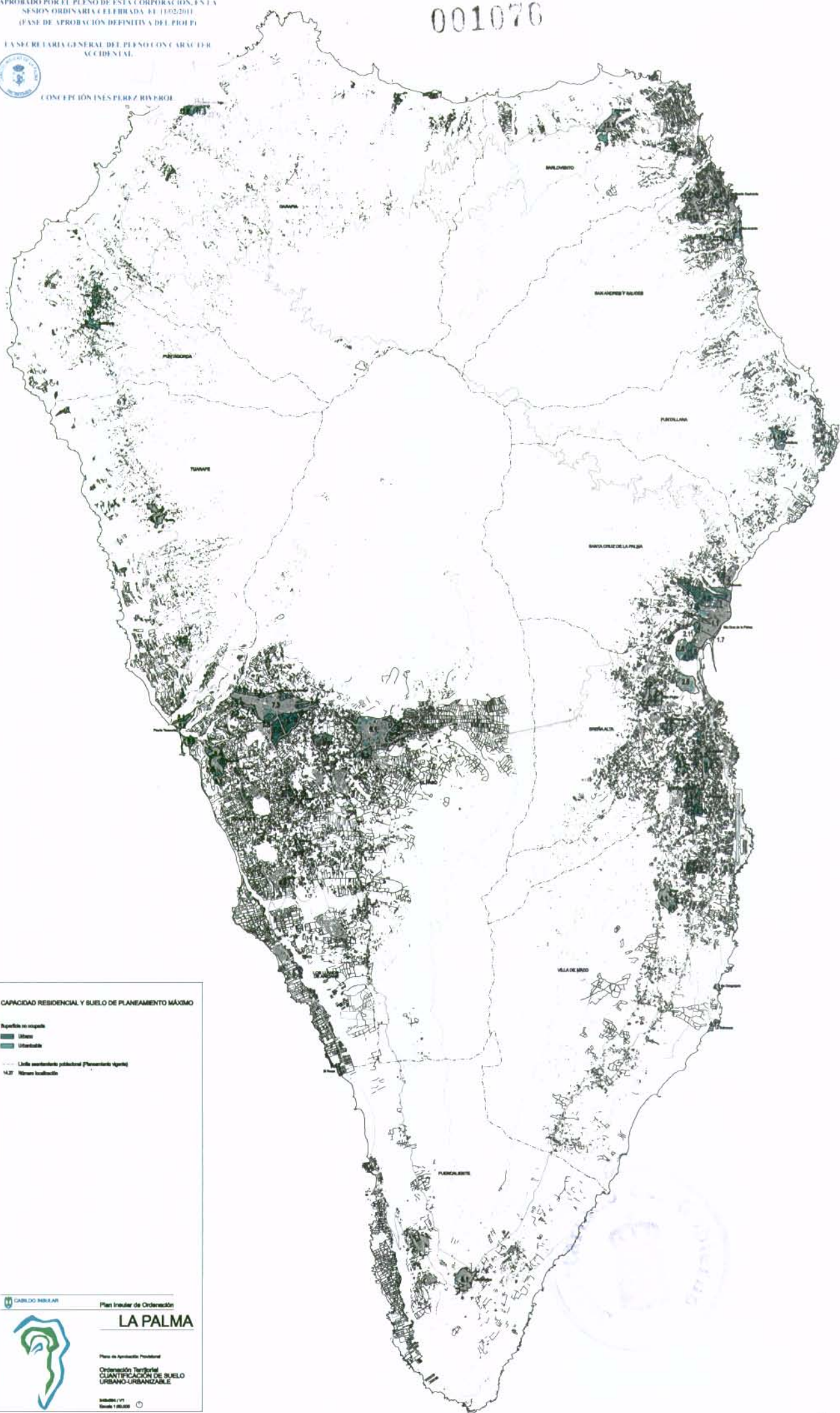
Cuantificación de suelo.

1	OBJETIVO DE LA CUANTIFICACIÓN DE SUELO	2
2	CRITERIOS DE CUANTIFICACIÓN PARA SUELOS URBANO Y URBANIZABLE	2
2.1	Ocupado	3
2.2	No ocupado.....	5
3	CRITERIOS DE CUANTIFICACIÓN PARA SUELOS DE ASENTAMIENTO RURAL.....	6
4	DIAGNÓSTICO DE LA CAPACIDAD DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE NO OCUPADO.....	7
5	METODOLOGÍA DE CÁLCULO CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO . EJEMPLO PARA EL MUNICIPIO DE PUNTALLANA.....	11





CONCEPCIONES PEREZ RIVEROL



CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

- Reservado en categoría
- Urbano
- Urbanizable
- Límite administrativo municipal (Planes de ordenación)
- U.S.P. Mareas Inundables

CARLO MARÍN

Plan Insular de Ordenación

LA PALMA

Plano de aprobación Previsional

Ordenación Territorial
CUANTIFICACIÓN DE SUELO
URBANO-URBANIZABLE

Escala: 1:50.000

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



1. Objetivo de la cuantificación de suelo

La adecuación del modelo territorial del Plan Insular a las Directrices de Ordenación General, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril, definidos en la DOG 48.2.d) establece la necesidad de vincular el Modelo Territorial a un desarrollo equilibrado, sostenible y eficiente de los recursos: *"El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana"*.

En este marco la propuesta del Plan Insular en relación a los asentamientos poblacionales, toma como base de sus propuestas la evaluación de los potenciales de crecimiento de los núcleos urbanos y su relación con la población máxima estimada.

El objetivo de unos núcleos compactos, relativamente más densos, con calidad de equipamientos y servicios, y con transporte público al alcance de todos, constituye un eje fundamental del Modelo Territorial. Asimismo el modelo establece medidas para reconducir el actual modelo residencial en suelo rústico; replanteando los criterios de delimitación de asentamientos rurales y agrícolas, concentrando la nueva oferta de vivienda en suelo urbano y urbanizable y atendiendo prioritariamente a una oferta equilibrada de vivienda de protección pública.

La diagnosis de la situación física real de los núcleos o áreas urbanas en el momento de la aprobación definitiva del Plan, constituye así una herramienta básica para:

- La determinación de los criterios de actuación que se establecen desde el Plan Insular.
- La planificación municipal posterior en relación a la determinación de suelos de planeamiento máximo.

Se establecen a continuación los criterios para la cuantificación de estos suelos en el caso de los núcleos urbanos y de los asentamientos rurales, reconociendo en ambos su papel en el soporte estructural de la Isla.

2. Criterios de cuantificación para suelo urbano y urbanizable.

En base a la información disponible del planeamiento vigente*, la revisión del grado de ocupación de estos suelos (imagen Google Earth Diciembre 2008) y la información de catastro de la Isla se cuantifica el potencial del planeamiento Insular para los asentamientos urbanos y urbanizables. (* Falta información del municipio siguiente: Breña Alta.)



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



La consideración de ocupado/no ocupado se establece según los criterios especificados a continuación:

2.1 Ocupado (en naranja)

Tendrán la consideración de ocupadas aquellas parcelas que:

- Cuenten como mínimo con una edificación. En tejido consolidado o en tejido poco consolidado.



1. Ocupado, en tejido consolidado



2. Ocupado, en tejido poco consolidado

- Cuenten como mínimo con una edificación. La presencia de estructuras temporales (invernaderos) solo determinará la ocupación de la misma cuando en esta exista una edificación no temporal.



3. Ocupado, con invernadero vinculado a edificación



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Parcelas de grandes dimensiones que cuenten como mínimo con una edificación (se exceptúan algunos casos singulares en los que se procesa parte como no ocupado).



4. Ocupado, parcelas de grandes dimensiones

- Parcelas interiores de manzana sin edificación y sin vínculo con el sistema viario.



5. Ocupado, parcelas interior de manzana sin vínculo con viario

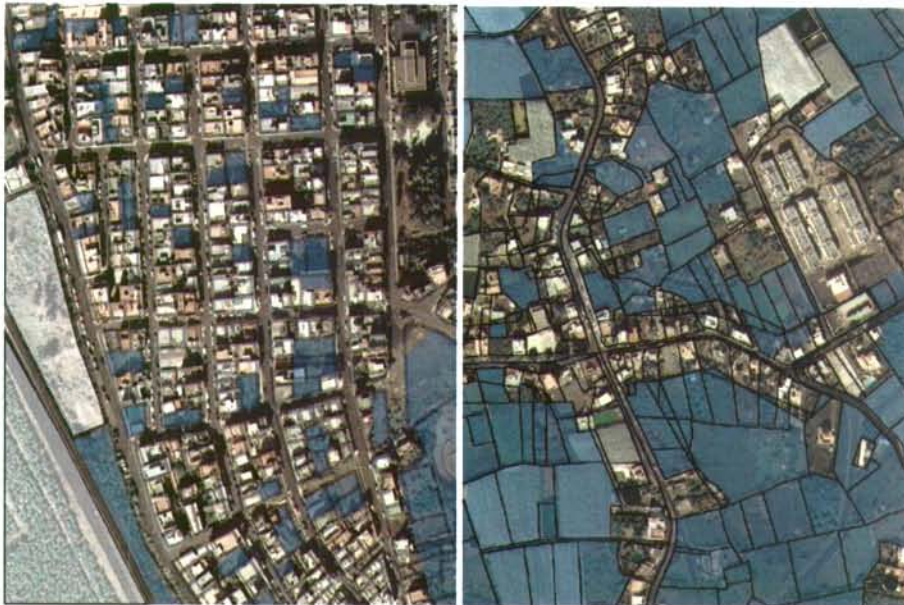




2.2. No ocupado (en azul):

Tendrán la consideración de no ocupadas aquellas parcelas que:

- No cuenten como mínimo con una edificación en tejido consolidado o poco consolidado.



6. No ocupado, en tejido consolidado

7. No ocupado, en tejido no consolidado.

- Estén ocupadas únicamente por estructuras temporales (invernaderos).



8. No ocupado, ocupada únicamente por estructura de invernadero

- Excepcionalmente, en parcelas de grandes dimensiones con sólo una parte ocupada, ubicadas en posiciones centrales dentro del asentamiento poblacional, se obviaré la parcela catastral y se cuantifica por separado la parte ocupada y no ocupada.

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARACTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



9. No ocupado, excepción en grandes parcelas centrales

3 Criterios de cuantificación para suelos de asentamiento rural.

El planeamiento general deberá cuantificar, en el proceso de determinación de los crecimientos de cada uno de los asentamientos poblacionales del municipio el valor del suelo ocupado para los núcleos urbanos y los asentamientos rurales.

Como en el apartado anterior los criterios utilizados en el proceso de cuantificación se establecen en base al planeamiento, parcelario del catastro y a la situación constatada mediante imagen aérea de ocupación o no ocupación de cada una de las parcelas.

La consideración de ocupado/no ocupado se establece según los criterios establecidos anteriormente y las especificidades que se presentan a continuación:

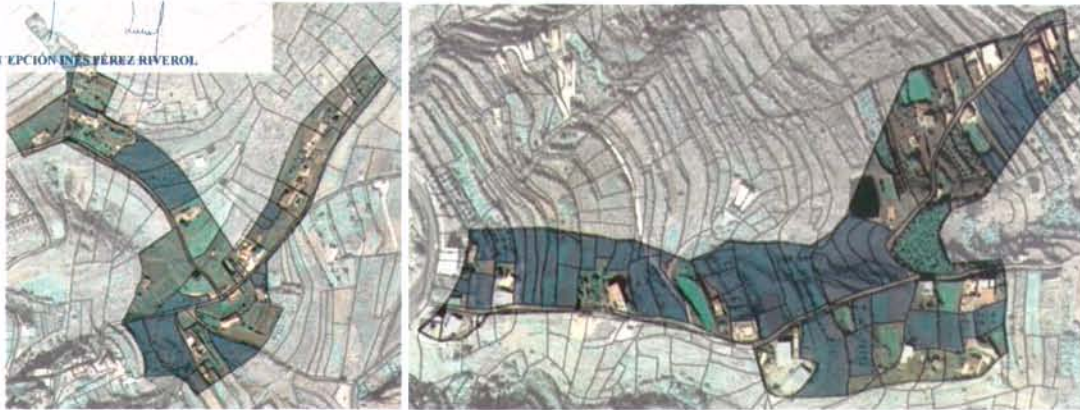
- Se considerarán las parcelas únicamente en la parte que delimitada como asentamiento rural.
- La valoración de la ocupación se establece sin tomar en consideración las edificaciones que puedan existir en la parcela fuera del límite del asentamiento
- En asentamiento rural, a diferencia del suelo urbano, se cuantifica como no ocupadas las parcelas aunque no dispongan de acceso a viario. Esto responde al objetivo de optimización del suelo delimitado por el planeamiento, con la hipótesis de un posible reajuste de límites en el parcelario.

El planeamiento general en su delimitación de los asentamientos rurales deberá evitar este tipo de situaciones asegurando el acceso desde viario a todas las parcelas incluidas en el asentamiento.

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS RIVEROL



10. No ocupado, en asentamiento rural.

4 Diagnóstico de la capacidad del suelo urbano y urbanizable no ocupado.

A partir de estos criterios se generan las tablas de cuantificación de la ocupación de las áreas residenciales del planeamiento vigente que establecen los valores de referencia que el Plan Insular toma en la determinación de estrategias.

Estos datos cuantifican el suelo disponible (núcleos históricos y extensiones) con el desglose especificado a continuación:

- Municipio.
- Ámbito.

- Superficie ámbito urbano planeamiento vigente + Grado de ocupación.
- Superficie ámbito urbanizable planeamiento vigente (diferenciando aquellos parcialmente urbanizados de los que aún restan por urbanizar en su totalidad) + Grado de ocupación.
- Superficie total ámbitos urbano-urbanizable.
- Grado de ocupación (en %).

- Superficie total no ocupada de los ámbitos urbano-urbanizable.
- Densidad en viv/ha., (se establece en función de la morfología de cada asentamiento).
- Nº de viviendas (potencial).
- Parámetro habitante/viv.
- Población: nº habitantes actual.
- Nº habitantes previsto.

- Nº habitantes actual.
- Previsión Nº habitantes total.
- Incremento del nº de habitantes (en %).
- Incremento del nº de habitantes (en %).

001083

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 14/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 en Palma
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P.O.I.P.)

Memoria de Ordenación

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ HIVEROL

Cada una de las áreas cuantificadas se numera en un plano específico para poder ser localizada. La numeración se concreta para cada término municipal.



001084



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

001086

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



					120.921,20	19%	22.767,70	81%	98.153,50	120.921,20	22.767,70	98.153,50	19%	81%	9,82	45	441,69	2,5	1.104,23
										29.384,64	22.001,75	7.382,89	75%	25%	0,74	60	44,30	2,5	110,74
					33.992,33	90%	30.569,48	10%	3.422,85	33.992,33	30.569,48	3.422,85	90%	10%	0,34	45	15,40	2,5	38,51
					167.224,74	24%	40.410,74	76%	126.814,00	167.224,74	40.410,74	126.814,00	24%	76%	12,68	45	570,66	2,5	1.426,66
					264.864,98	28%	73.784,98	72%	191.080,00	264.864,98	73.784,98	191.080,00	28%	72%	19,11	45	859,86	2,5	2.149,65
					18.781,23	61%	11.538,19	39%	7.243,04	18.781,23	11.538,19	7.243,04	61%	39%	0,72	45	32,59	2,5	81,48
					73.314,00	59%	43.518,80	41%	29.795,20	73.314,00	43.518,80	29.795,20	59%	41%	2,98	45	134,08	2,5	335,20
										71.606,00	62.017,15	9.588,85	87%	13%	0,96	60	57,53	2,5	143,83
					24.512,00	59%	14.345,60	41%	10.166,40	24.512,00	14.345,60	10.166,40	59%	41%	1,02	45	45,75	2,5	114,37
										51.507,90	38.260,60	13.247,30	74%	26%	1,32	60	79,48	2,5	198,71
					47.565,00	66%	31.556,40	34%	16.008,60	47.565,00	31.556,40	16.008,60	66%	34%	1,60	45	72,04	2,5	180,10
										66.674,59	0,00	66.674,59	0%	100%	6,67	60	400,05	2,5	1.000,12
					X														
					1.041.530,17		339.514,43		702.015,74	2.620.073,30	1.577.589,93	1.042.483,37	60%	40%	104,25		5.201,88		13.004,69
																			20.525
																			33.530
																			63%
Tazacorte					1.578.543,13		1.238.075,50		340.467,63										
8.1										45.744,30	0,00	45.744,30	0%	100%	4,57	35	160,11	2,5	400,26
8.2	162.149,63	10%	145.881,73	10%	162.149,63	10%	145.881,73	10%	162.149,63	145.881,73	16.267,90	90%	10%	1,63	45	73,21	2,5	183,01	
8.3					53.516,90	22%	11.856,50	78%	41.660,40	53.516,90	11.856,50	41.660,40	22%	78%	4,17	35	145,81	2,5	364,53
8.4	271.877,00	70%	189.011,80	30%	271.877,00	70%	189.011,80	30%	271.877,00	189.011,80	82.865,20	70%	30%	8,29	45	372,89	2,5	932,23	
8.5					41.468,01	0%	0,00	100%	41.468,01	41.468,01	0,00	0%	100%	4,15	35	145,14	2,5	362,85	
8.6					85.153,81	3%	2.787,41	97%	82.366,40	85.153,81	2.787,41	82.366,40	3%	97%	8,24	35	288,28	2,5	720,71
8.7	39.614,60	38%	15.079,30	62%	39.614,60	38%	15.079,30	62%	39.614,60	15.079,30	24.535,30	38%	62%	2,45	35	85,87	2,5	214,68	
8.8					67.841,80	75%	50.726,90	25%	17.114,90	67.841,80	50.726,90	17.114,90	75%	25%	1,71	20	34,23	2,5	85,57
	473.641,23		349.972,83		473.641,23		349.972,83		473.641,23	349.972,83	123.668,40			35,20		1.305,54		3.263,85	
										767.368,05	415.343,64	352.024,41	54%	46%					5.786
																			9.050
																			58%
Tijarafe					218.761,24	56%	123.427,14	44%	95.334,10	218.761,24	123.427,14	95.334,10	56%	44%	9,53	35	333,67	2,5	834,17
9.2	58.733,25	42%	24.500,35	58%	58.733,25	42%	24.500,35	58%	58.733,25	24.500,35	34.232,90	42%	58%	3,42	20	68,47	2,5	171,16	
	277.494,49		147.927,49		277.494,49		147.927,49		277.494,49	147.927,49	129.567,00			12,96		402,14		1.005,34	
																			2.757
																			3.762
																			36%
Puntagorda					253.582,82	52%	132.677,82	48%	120.905,00	253.582,82	132.677,82	120.905,00	52%	48%	12,09	20	241,81	2,5	604,53
	253.582,82		132.677,82		253.582,82		132.677,82		253.582,82	132.677,82	120.905,00			12,09		241,81		604,53	
																			1.955
																			2.560
																			31%
Garafia					132.523,00	54%	71.978,00	46%	60.545,00	132.523,00	71.978,00	60.545,00	54%	46%	6,05	35	211,91	2,5	529,77
11.2					27.655,55	11%	3.166,75	89%	24.488,80	27.655,55	3.166,75	24.488,80	11%	89%	2,45	20	48,98	2,5	122,44
11.3					34.924,40	17%	5.796,99	83%	29.127,41	34.924,40	5.796,99	29.127,41	17%	83%	2,91	20	58,25	2,5	145,64
	132.523,00		71.978,00		62.579,95		8.963,74		53.616,21	195.102,95	80.941,74	114.161,21	41%	59%	11,42		319,14		797,85
																			1.829
																			2.627
																			44%
Barlovento					374.587,80	61%	228.686,80	39%	145.901,00	374.587,80	228.686,80	145.901,00	61%	39%	14,59	35	510,65	2,5	1.276,63
12.2	17.520,38	80%	14.047,79	20%	17.520,38	80%	14.047,79	20%	17.520,38	14.047,79	3.472,59	80%	20%	0,35	20	6,95	2,5	17,36	
12.3	74.519,89	76%	56.574,89	24%	74.519,89	76%	56.574,89	24%	74.519,89	56.574,89	17.945,00	76%	24%	1,79	20	35,89	2,5	89,73	
	466.628,06		299.309,47		466.628,06		299.309,47		466.628,06	299.309,47	167.318,59			16,73		553,49		1.383,72	
																			2.387
																			3.771
																			58%
San Andrés y Los Sauces					443.983,00	68%	302.056,00	32%	141.927,00	443.983,00	302.056,00	141.927,00	68%	32%	14,19	45	638,67	2,5	1.596,68
13.2					33.750,90	0%	0,00	100%	33.750,90	33.750,90	0,00	0%	100%	3,38	35	118,13	2,5	295,32	
13.3					30.590,50	0%	0,00	100%	30.590,50	30.590,50	0,00	0%	100%	3,06	35	107,07	2,5	267,67	
13.4	19.200,78	61%	11.656,23	39%	19.200,78	61%	11.656,23	39%	19.200,78	11.656,23	7.544,55	61%	39%	0,75	35	26,41	2,5	66,01	
13.5	35.231,15	69%	24.215,45	31%	35.231,15	69%	24.215,45	31%	35.231,15	24.215,45	11.015,70	69%	31%	1,10	20	22,03	2,5	55,08	
13.6	88.449,42	50%	44.229,82	50%	88.449,42	50%	44.229,82	50%	88.449,42	44.229,82	44.219,60	50%	50%	4,42	35	154,77	2,5	386,92	
13.7	63.605,54	50%	31.816,34	50%	63.605,54	50%	31.816,34	50%	63.605,54	31.816,34	31.789,20	50%	50%	3,18	35	111,26	2,5	278,16	
	650.469,89		413.973,84		64.341,40		0,00		64.341,40	714.811,29	413.973,84	300.837,45	58%	42%	30,08		1.178,33		2.945,84
																			4.972
																			7.918
																			59%
Puntallana					173.701,71	39%	68.322,71	61%	105.379,00	173.701,71	68.322,71	105.379,00	39%	61%	10,54	35	368,83	2,5	922,07
14.2					45.821,19	26%	11.716,69	74%	34.104,49	45.821,19	11.716,69	34.104,49	26%	74%	3,41	20	68,21	2,5	170,52
	173.701,71		68.322,71		45.821,19		11.716,69		34.104,49	219.522,89	80.039,40	139.483,4							

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



La capacidad de crecimiento de los suelos urbanos no ocupados y de los suelos urbanizables no ocupados o no desarrollados, puede absorber un crecimiento poblacional del 58% en relación a la población actual. Esta capacidad es superior a los posibles escenarios formulados a largo plazo. La capacidad de población real es en realidad superior ya que no se han contado los asentamientos en suelo rústico.

A partir de estas conclusiones, y considerando que la contención en la ocupación de suelo es una de las bases fundamentales para conseguir el desarrollo sostenible que deseamos, los Planes Generales de Ordenación que desarrollen el PIOLP deberán ser extremadamente cautos en la clasificación de nuevo suelo urbano y urbanizable de uso residencial incidiendo en el desarrollo de los suelos actualmente clasificados como urbanos y urbanizables, tendiendo a menores ocupaciones y mayores densidades.



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



5

Metodología de cálculo capacidad residencial y suelo de planeamiento máximo .

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Ejemplo para el municipio de Puntallana



001089

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

001090

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL		Superficie total		Superficie vacante		Capacidad residencial suelo vacante			Capacidad restante		Demanda a cubrir		Suelo necesario para satisfacer demanda. Suelo de cálculo (Sc)			Suelo de planeamiento máximo. (Sp)		Necesidad de suelo (según datos planeamiento vigente)			
CONCEPCION INÉS PÉREZ RIVEROL																					
Tipo asentamiento poblacional	Nº local	(m2)	(ha)	(m2)	(ha)	%	Densidad (viv/ha)	Nº de viviendas	Relación hab/viv	Capacidad residencial del suelo vacante (nº de hab)	Coefficiente de colmatación del suelo vacante	Capacidad residencial restante (nº de hab)	Previsión demográfica para el 2018 (ISTAC)+Previsión plazas turísticas	Habitantes a cubrir fuera del suelo vacante	Suelo de cálculo Sc (ha)	Comprobación : 50% del suelo urbano vacante (ha)	Valor definitivo superficie suelo vacante Sc final (ha)	Estrategia PIOLP, coeficiente K de mayoración	Suelo de planeamiento o máximo Sp (ha)	Suelo urbanizable existente (ha)	Necesidad de suelo urbanizable (ha)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
NUCLEOS URBANOS																					
ASENTAMIENTOS RURALES																					
TOTAL																					

Constante

- Notas:**
- 0 Listado asentamientos poblacionales separados por tipos según urbano-urble o rural. La información se obtendrá para cada uno de ellos.
 - 1 Superficie total. Superficie ámbito clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbano y/o asentameinto rural (m² y Ha)
 - 2 Superficie vacante. Superficie ámbito suelo urbano y asentameinto rural vacante. Medición según criterios establecidos PIOLP. Ver Anexo de cuantificación de suelo
 - 3 Densidad. Se establece en función de los tejidos y tipologías existentes. Se adaptará la densidad a cada un de los asentamientos poblacionales del municipio
 - Urbano no consolidado: 20 viv/ha para ordenaciones vivienda unifamiliar aislada
 - 35 viv/ha para ordenaciones vivienda unifamiliar agrupada
 - 45 viv/ha para las ordenaciones de vivienda unifamiliar en manzana
 - 60 viv/ha para las ordenaciones plurifamiliares en orden abierto o manzana
 - Asentamiento rural: mínimo 10 viv/ha
 - máximo 20viv/ha
 - 4 Nº de viviendas. Se obtiene multiplicando la superficie vacante (ha) por la densidad establecida. *Operación(2x3)*
 - 5 Relación habitantes/vivienda. Se establece según datos ISTAC. (2,5)
 - 6 Capacidad residencial del suelo vacante. Se obtienen multiplicando el número de viviendas por la relación habitante/vivienda. *Operación (4x5)*
 - 7 Coeficiente de colmatación del suelo vacante.En función de las características de los núcleos se establece un valor entre 15% y 25% de suelo que no se contabiliza para valorar la capacidad residencial del suelo no ocupado.
 - mínimo 15% (coeficiente 0,85)
 - máximo 25% (coeficiente 0,75)
 - 8 Capacidad residencial restante (nº de habitantes). Capacidad del suelo vacante aplicando el coeficiente de colmatación. Se obtiene multiplicando la capacidad residencial por el coeficiente de colmatación. *Operación (6x7)*
 - 9 Previsión demográfica para el Año horizonte PGO+Previsión plazas turísticas en Año horizonte PGO. Se obtiene sumando los dos valores especificados a continuación:
 - Previsión demográfica para el Año horizonte PGO) (ISTAC-Otra fuente). Se obtiene de la web del ISTAC. Aplicar la previsión de crecimiento Insular para el escenario del planeamiento al municipio. Se permiten la utilización de otros método de proyección de acuerdo con las determinaciones de la DOG67.
 - La previsión de plazas turísticas. Se obtiene de la previsión de crecimiento y modelo establecida por el Planeamiento municipal. En su ausencia se obtendrá de multiplicar el valor de las plazas de nueva ceración en núcleo mixto previstas por el PIOLP por el % de plazas asignadas en núcleo Mixto previstas por el PTET .Estos porcentajes se especifican a continuación. *Operación (Plazas nuevas en suelo Mixto previstas en la Isla* Porcentaje plazas en núcleo mixto previstas PTET). El valor de Plazas nuevas se obtiene de restar a 3.825 (15% de 25.000) las plazas existentes en Núcleo mixto en la Isla según el inventario del Cabildo.*
 - Los Llanos de Aridade 17%, El Paso 16%, Tzacorte 9%, Breña Alta 2%, Breña Baja 3%, Santa Cruz de La Palma 25%, Villa de Mazo 3%, Fuencaliente 6%, Barlovento 5%, Puntallana 2%, San Andrés y Sauces 5%, Tijarefe 2%, Garafia 1%, Puntagorda 2%
 - 10 Habitantes a cubrir fuera del suelo vacante. Se obtiene restando al valor de población previsto según el ISTAC, el valor de población (Capacidad de población restante) que puede asumir el suelo vacante una vez aplicado el coeficiente. *Operación (9-8)*
 - 11 Suelo necesario para satisfacer demanda. Esta operación sólo se realiza sobre el suelo urbano. Suelo de cálculo (Sc). Valor de superficie de suelo para cubrir la demanda no asumible desde el suelo vacante. Se obtiene dividiendo los habitantes a cubrir fuera del suelo vacante entre la relación habitantes/vivienda. El resultado de esta operación se divide entre la densidad viviendas/ha prevista. *Operación [(10/5)/3]*
 - 12 Comprobación: 50% del suelo urbano vacante (ha). Se obtienen multiplicando la superficie total (ha) por 0,5. *Operación 1x 0,5*
 - 13 El valor Sc deberá ser siempre el menor de los dos anteriores. (el menor de 11 y 12)
 - 14 Estrategia PIOLP, coeficiente K de mayoración. Se establece según la estrategia de crecimiento asignada por el PIOLP para cada uno de los asentamientos poblacionales:
 - k=2 Estrategia de crecimiento dinámico
 - k=1,7 Estrategia de crecimiento medio
 - k=1,5 Estrategia de crecimiento moderado
 - k=1,3 Estrategia de colmatación y consolidación
 - k<1,3 Estrategia de rehabilitación urbana
 - 15 Suelo de planeamiento máximo Sp (ha). Valor de la superficie de suelo necesaria para cubrir la demanda según el crecimiento poblacional previsto. Se obtiene multiplicado el valor definitivo de superficie de suelo vacante Sc final (ha) por el coeficiente k. *Operación (13x14)*
 - 16 Suelo urbanizable existente (ha). Superficie ámbito clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbanizable (Ha).
 - 17 Necesidad de suelo urbanizable (ha). Valor de la superficie de suelo necesaria para acubrir la demanda considerando el suelo urbanizable existente. Se obtiene restando al Suelo de planeamiento máximo. Sp. el valor del suelo urbanizable existente. *Operación (15-16)*

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

PUNTALLANA

Puntallana

CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

- Superficie no ocupada
- Urbano
- Urbanizable
- Rural
- Límite asentamiento poblacional (Planeamiento vigente)
- 14.27 Número localización



CABILDO INSULAR CCRS Plan Insular de Ordenación



LA PALMA

Cuantificación de suelo CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

594x420 / V1 Escala 1:25.000

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
 TÉCNICA DE CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO APROBADA 24/01/11.
 APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
 SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



Localización
[Signature]

CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Asentamiento poblacional		Superficie total		Superficie vacante			Capacidad residencial suelo vacante			Capacidad restante		Demanda a cubrir		Suelo necesario para satisfacer demanda. Suelo de cálculo (Sc)			Suelo de planeamiento máximo. (Sp)		Necesidad de suelo (según datos planeamiento vigente)		
Asentamiento poblacional	Nº localización	Superficie (m ²)		Densidad (viv/ha)	Nº de viviendas	Relación hab/viv	Capacidad residencial del suelo vacante (nº de hab)	Coeficiente de colmatación del suelo vacante	Capacidad residencial restante (nº de hab)	Previsión demográfica para el 2018 (ISTAC)+Previsión plazas turísticas	Habitantes a cubrir fuera del suelo vacante	Suelo de cálculo Sc (ha)	Comprovación: 50% del suelo urbano vacante (ha)	Valor definitivo superficie suelo vacante Sc final (ha)	Estrategia PIOLP, coeficiente K de mayoración	Suelo de planeamiento máximo Sp (ha)	Suelo urbanizable existente (ha)	Necesidad de suelo urbanizable (ha)			
		(m ²)	(ha)																(%)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
NUCLEOS URBANOS		14.1	173.701,7	17,4	105.379,0	10,5	61%	35,0	368,8	2,5	922,1	0,75	691,5								
ASENTAMIENTOS RURALES		14.37	52.294,5	5,2	28.572,3	2,9	55%	15,0	42,9	2,5	107,1	0,75	80,4								
		14.38	23.619,5	2,4	17.157,4	1,7	73%	15,0	25,7	2,5	64,3	0,75	48,3								
		14.3	31.044,4	3,1	17.967,1	1,8	58%	15,0	27,0	2,5	67,4	0,75	50,5								
		14.4	27.354,6	2,7	10.455,6	1,0	38%	15,0	15,7	2,5	39,2	0,75	29,4								
		14.5	15.321,9	1,5	5.656,4	0,6	37%	15,0	8,5	2,5	21,2	0,75	15,9								
		14.6	8.761,8	0,9	3.060,9	0,3	35%	15,0	4,6	2,5	11,5	0,75	8,6								
		14.7	42.131,8	4,2	14.297,8	1,4	34%	15,0	21,4	2,5	53,6	0,75	40,2								
		14.8	18.475,7	1,8	7.552,2	0,8	41%	15,0	11,3	2,5	28,3	0,75	21,2								
		14.9	32.115,0	3,2	15.908,6	1,6	50%	15,0	23,9	2,5	59,7	0,75	44,7								
		14.10	34.461,4	3,4	20.588,1	2,1	60%	15,0	30,9	2,5	77,2	0,75	57,9								
		14.11	28.524,8	2,9	11.362,3	1,1	40%	15,0	17,0	2,5	42,6	0,75	32,0								
		14.12	33.147,6	3,3	11.933,7	1,2	36%	15,0	17,9	2,5	44,8	0,75	33,6								
		14.13	21.022,0	2,1	8.894,8	0,9	42%	15,0	13,3	2,5	33,4	0,75	25,0								
		14.14	23.824,6	2,4	13.302,1	1,3	56%	15,0	20,0	2,5	49,9	0,75	37,4								
		14.15	26.282,7	2,6	14.834,9	1,5	56%	15,0	22,3	2,5	55,6	0,75	41,7								
		14.16	28.441,2	2,8	17.072,5	1,7	60%	15,0	25,6	2,5	64,0	0,75	48,0								
		14.17	117.490,0	11,7	39.739,7	4,0	34%	15,0	59,6	2,5	149,0	0,75	111,8								
		14.18	51.484,5	5,1	23.182,5	2,3	45%	15,0	34,8	2,5	86,9	0,75	65,2								
		14.19	19.794,9	2,0	7.133,7	0,7	36%	15,0	10,7	2,5	26,8	0,75	20,1								
		14.20	54.586,3	5,5	29.514,9	3,0	54%	15,0	44,3	2,5	110,7	0,75	83,0								
		14.21	20.298,2	2,0	14.328,6	1,4	71%	15,0	21,5	2,5	53,7	0,75	40,3								
		14.22	47.205,1	4,7	31.403,1	3,1	67%	15,0	47,1	2,5	117,8	0,75	88,3								
		14.23	32.200,5	3,2	17.594,3	1,8	55%	15,0	26,4	2,5	66,0	0,75	49,5								
		14.24	17.083,9	1,7	6.840,0	0,7	40%	15,0	10,3	2,5	25,7	0,75	19,2								
		14.25	19.697,7	2,0	8.236,7	0,8	42%	15,0	12,4	2,5	30,9	0,75	23,2								
		14.26	59.552,7	6,0	14.429,4	1,4	24%	15,0	21,6	2,5	54,1	0,75	40,6								
		14.27	98.881,9	9,9	47.179,3	4,7	48%	15,0	70,8	2,5	176,9	0,75	132,7								
		14.28	58.554,5	5,9	25.065,3	2,5	43%	15,0	37,6	2,5	94,0	0,75	70,5								
		14.29	80.219,6	8,0	40.883,4	4,1	51%	15,0	61,3	2,5	153,3	0,75	115,0								
		14.30	46.110,2	4,6	16.515,2	1,7	36%	15,0	24,8	2,5	61,9	0,75	46,4								
		14.31	58.101,2	5,8	11.597,6	1,2	20%	15,0	17,4	2,5	43,5	0,75	32,6								
		14.32	99.750,4	10,0	13.760,8	1,4	14%	15,0	20,6	2,5	51,6	0,75	38,7								
		14.33	41.171,4	4,1	10.375,8	1,0	25%	15,0	15,6	2,5	38,9	0,75	29,2								
		14.34	9.398,7	0,9	486,6	0,0	5%	15,0	0,7	2,5	1,8	0,75	1,4								
		14.35	231.882,7	23,2	101.269,0	10,1	44%	15,0	151,9	2,5	379,8	0,75	284,8								
		14.36	20.144,8	2,0	13.635,9	1,4	68%	15,0	20,5	2,5	51,1	0,75	38,4								
TOTAL			20.144,8	180,4	13.635,9	79,7			1.406,5		3.516,3		2.637,2	2.922,9	285,7	3,3	8,7	3,3	4,9	4,6	0,3

Constante

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

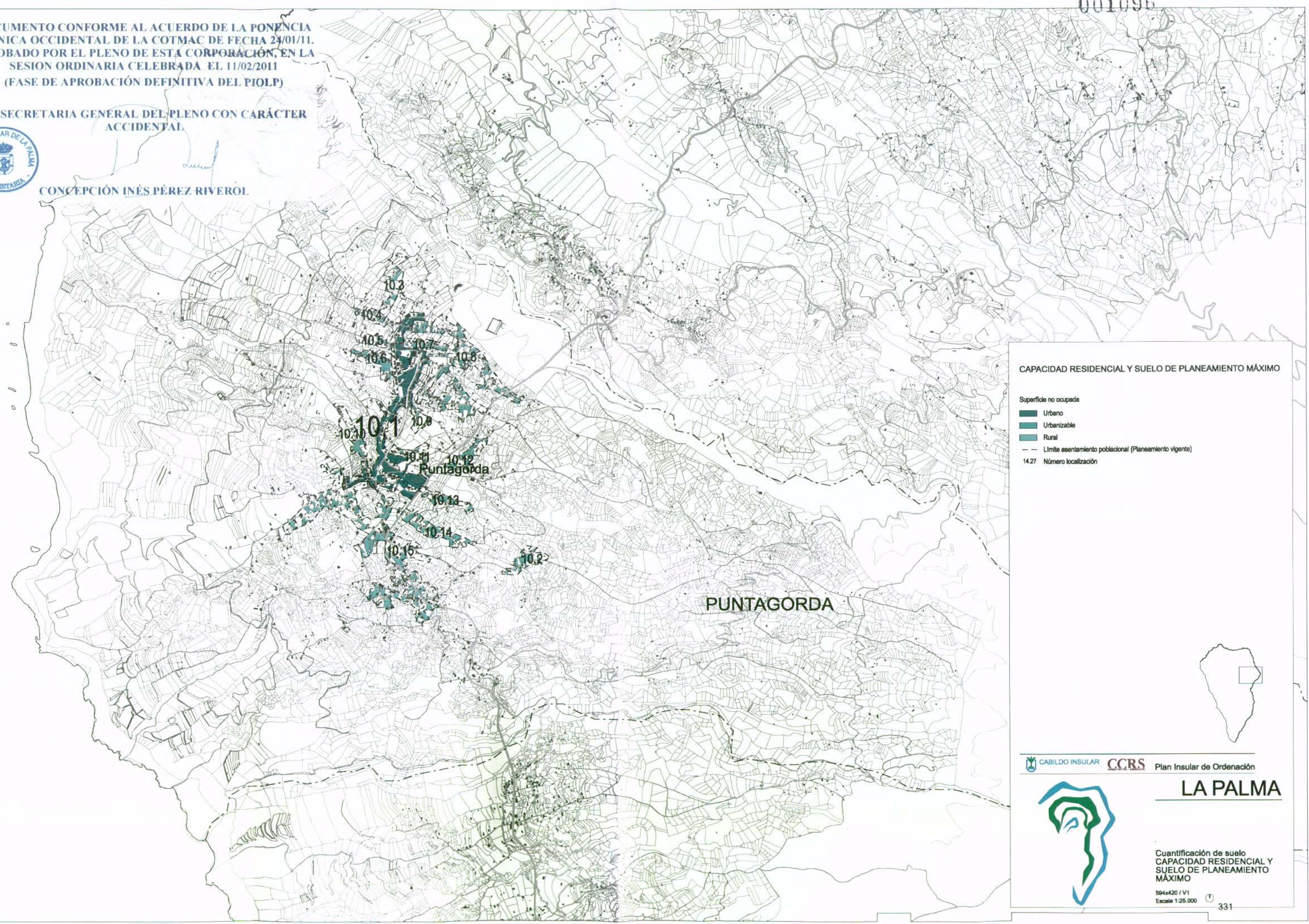
- Estado asentamientos poblacionales separados por tipos según urbano-urble o rural. La información se obtendrá para cada uno de ellos.
- 1 Superficie total. Superficie ámbito clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbano y/o asentamiento rural (m² y Ha)
 - 2 Superficie vacante. Superficie ámbito suelo urbano y asentamiento rural vacante. Medición según criterios establecidos PIOLP. Ver Anexo de cuantificación de suelo
 - 3 Densidad. Se establece en función de los tejidos y tipologías existentes. Se adaptará la densidad a cada uno de los asentamientos poblacionales del municipio
 - Urbano no consolidado: 20 viv/ha para ordenaciones vivienda unifamiliar aislada
 - 35 viv/ha para ordenaciones vivienda unifamiliar agrupada
 - 45 viv/ha para las ordenaciones de vivienda unifamiliar en manzana
 - 60 viv/ha para las ordenaciones plurifamiliares en orden abierto o manzana
 - Asentamiento rural: mínimo 10 viv/ha
 - máximo 20viv/ha
 - 4 N° de viviendas. Se obtiene multiplicando la superficie vacante (ha) por la densidad establecida *Operación (2x3)*
 - 5 Relación habitantes/vivienda. Se establece según datos ISTAC. (2,5)
 - 6 Capacidad residencial del suelo vacante. Se obtienen multiplicando el número de viviendas por la relación habitante/vivienda *Operación (4x5)*
 - 7 Coeficiente de colmatación del suelo vacante. En función de las características de los núcleos se establece un valor entre 15% y 15% de suelo que no se contabiliza para valorar la capacidad residencial del suelo no ocupado.
 - mínimo 15% (coeficiente 0,85)
 - máximo 25% (coeficiente 0,75)
 - 8 Capacidad residencial restante (n° de habitantes). Capacidad del suelo vacante aplicadndo el coeficiente de colmatación. Se obtiene multiplicando la capacidad residencial por el coeficiente de colmatación *Operación (6x7)*
 - 9 Previsión demográfica para el Año horizonte PGOU+Previsión plazas turísticas en Año horizonte PGOU. Se obtiene sumando los dos valores especificados a continuación:
 - Previsión demográfica para el Año 2018. (Año horizonte PGOU) (ISTAC-Otra fuente). Se obtiene de la web del ISTAC. Aplicar la previsión de crecimiento Insular para el escenario del planeamiento al municipio. Se permiten la utilización de otros método de proyección de acuerdo con las determinaciones de la DOG67.
 - La previsión de plazas turísticas. Se obtiene de la previsión de crecimiento y modelo establecida por el Planeamiento municipal. En su ausencia se obtendrá de multiplicar el valor de las plazas de nueva ceración en nucleo mixto previstas por el PIOLP por el % de plazas asignadas en núcleo Mixto previstas por el PTET. Estos porcentajes se especifican a continuación. *Operación (Plazas nuevas en suelo Mixto previstas en la Isla* Porcentaje plazas en núcleo mixto previstas PTET). El valor de Plazas nuevas se obtiene de restar a 3.825 (15% de 25.000) las plazas existentes en Nucleo mixto en la Isla según el inventario del Cabildo.*
 - Los Llanos de Aridade 17%, El Paso 16%, Tazacorte 9%, Breña Alta 2%, Breña Baja 3%, Santa Cruz de la Palma 25%, Villa de Mazo 3%, Fuencaliente 6%, Barlovento 5%, Puntallana 2%, San Andrés y Sauces 5%, Tijarefe 2%, Garafia 1%, Punta Gorda 2%
 - 10 Habitantes a cubrir fuera del suelo vacante. Se obtiene restando al valor de población previsto según el ISTAC, el valor de población (Capacidad de población restante) que puede asumir el suelo vacante una vez aplicado el coeficiente *Operación (9-8)*
 - 11 Suelo necesario para satisfacer demanda. Esta operación sólo se realiza sobre el suelo urbano. Suelo de cálculo (Sc). Valor se superficie de suelo para cubrir la demanda no asumible desde el suelo vacante. Se obtiene dividiendo los habitantes a cubrir fuera del suelo vacante entre la relación habitantes/vivienda. El resultado de esta operación se divide entre la densidad viviendas/ha prevista *Operación [(10/5)/3]*
 - 12 Comprovação: 50% del suelo urbano vacante (ha). Se obtienen multiplicando la superficie total (ha) por 0,5. *Operación 1x 0,5*
 - 13 El valor Sc deberá ser siempre el menor de los dos anteriores. (el menor de 11 y 12)
 - 14 Estrategia PIOLP, coeficiente K de mayoración. Se establece según la estrategia de crecimiento asignada por el PIOLP para cada uno de los asentamientos poblacionales:
 - k=2 Estrategia de crecimiento dinámico
 - k=1,7 Estrategia de crecimiento medio
 - k=1,5 Estrategia de crecimiento moderado
 - k=1,3 Estrategia de colmatación y consolidación
 - k<1,3 Estrategia de rehabilitación urbana
 - 15 Suelo de planeamiento máximo Sp (ha). Valor de la superficie de suelo necesaria para cubrir la demanda según el crecimiento poblacional previsto. Se obtiene multiplicado el valor definitivo superficie suelo vacante Sc final (ha) por el coeficiente *Operación (13x14)*
 - 16 Suelo urbanizable existente (ha). Superficie ámbito clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbanizable (Ha).
 - 17 Necesidad de suelo urbanizable (ha). Valor de la superficie de suelo necesaria para acubrir la demanda cinsiderando el suelo urbanizabel existente. Se obtiene restando al Suelo de planeamiento máximo. Sp. el valor del suelo urbanizable existente *Operación (15-16)*

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11. APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

- Superficie no ocupada
- Urbano
- Urbanizable
- Rural
- Límite asentamiento poblacional (Planeamiento vigente)
- 14.27 Número localización



CABILDO INSULAR CCRS Plan Insular de Ordenación



LA PALMA

Cuantificación de suelo CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

394x420 / V1 Escala 1:25.000

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



[Handwritten signature]
CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN JESÚS PÉREZ RINERO

CAPACIDAD RESIDENCIAL Y SUELO DE PLANEAMIENTO MÁXIMO

Asentamiento poblacional	Superficie total		Superficie vacante			Capacidad residencial suelo vacante			Capacidad restante		Demanda a cubrir		Suelo necesario para satisfacer demanda. Suelo de cálculo (Sc)			Suelo de planeamiento máximo. (Sp)		Necesidad de suelo (según datos planeamiento vigente)				
	Tipo asentamiento poblacional	Nº localización	(m2)	(ha)	(m2)	(ha)	%	Densidad (viv/ha)	Nº de viviendas	Relación hab/viv	Capacidad residencial del suelo vacante (nº de hab)	Coefficiente de colmatación del suelo vacante	Capacidad residencial restante (nº de hab)	Previsión demográfica para el 2018 (ISTAC)+Previsión plazas turísticas	Habitantes a cubrir fuera del suelo vacante	Suelo de cálculo Sc (ha)	Comprovación: 50% del suelo urbano vacante (ha)	Valor definitivo superficie suelo vacante Sc final (ha)	Estrategia PIOLP, coeficiente K de mayoración	Suelo de planeamiento máximo Sp (ha)	Suelo urbanizable existente (ha)	Necesidad de suelo urbanizable (ha)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
NUCLEOS URBANOS	10.1	253.599,01	25,4	120.905,00	12,1	48%	35,0	423,2	2,5	1.057,9	0,75	793,4		1.509,2	17,2	12,7	17,2	1,5	25,9	4,6	21,3	
ASENTAMIENTOS RURALES	10.2	32.774,42	3,3	7.389,18	0,7	23%	15,0	11,1	2,5	27,7	0,75	20,8										
	10.3	52.956,99	5,3	10.246,90	1,0	19%	15,0	15,4	2,5	38,4	0,75	28,8										
	10.4	17.541,36	1,8	2.426,69	0,2	14%	15,0	3,6	2,5	9,1	0,75	6,8										
	10.5	15.023,12	1,5	1.865,74	0,2	12%	15,0	2,8	2,5	7,0	0,75	5,2										
	10.6	37.704,65	3,8	11.436,10	1,1	30%	15,0	17,2	2,5	42,9	0,75	32,2										
	10.7	20.794,27	2,1	5.341,24	0,5	26%	15,0	8,0	2,5	20,0	0,75	15,0										
	10.8	221.805,02	22,2	50.468,80	5,0	23%	15,0	75,7	2,5	189,3	0,75	141,9										
	10.9	16.189,01	1,6	1.589,23	0,2	10%	15,0	2,4	2,5	6,0	0,75	4,5										
	10.10	35.182,26	3,5	6.779,93	0,7	19%	15,0	10,2	2,5	25,4	0,75	19,1										
	10.11	22.329,73	2,2	3.255,19	0,3	15%	15,0	4,9	2,5	12,2	0,75	9,2										
	10.12	33.401,30	3,3	10.567,30	1,1	32%	15,0	15,9	2,5	39,6	0,75	29,7										
	10.13	23.776,62	2,4	6.700,60	0,7	28%	15,0	10,1	2,5	25,1	0,75	18,8										
	10.14	50.147,19	5,0	19.104,50	1,9	38%	15,0	28,7	2,5	71,6	0,75	53,7										
	10.15	337.157,93	33,7	83.348,30	8,3	25%	15,0	125,0	2,5	312,6	0,75	234,4										
TOTAL		1.170.382,88	117,0	341.424,70	34,1	29%		753,9		1.884,9		1.413,7	2.922,9	1.509,2	17,2	12,7	17,2		25,9	4,6	21,3	

Constante

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER



ACCIDENTAL

Notas: 0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Listado asentamientos poblacionales separados por tipos según urbano-urbano o rural. La información se obtendrá para cada uno de ellos.

Superficie total. Superficie ámbito clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbano y/o asentamiento rural (m² y Ha)

Superficie vacante. Superficie ámbito suelo urbano y asentamiento rural vacante. Medición según criterios establecidos PIOLP. Ver Anexo de cuantificación de suelo

Densidad. Se establece en función de los tejidos y tipologías existentes. Se adaptará la densidad a cada uno de los asentamientos poblacionales del municipio

Urbano no consolidado: 20 viv/ha para ordenaciones vivienda unifamiliar aislada

35 viv/ha para ordenaciones vivienda unifamiliar agrupada

45 viv/ha para las ordenaciones de vivienda unifamiliar en manzana

60 viv/ha para las ordenaciones plurifamiliares en orden abierto o manzana

Asentamiento rural: mínimo 10 viv/ha

máximo 20viv/ha

4 N° de viviendas. Se obtiene multiplicando la superficie vacante (ha) por la densidad establecida. Operación(2x3)

5 Relación habitantes/vivienda. Se establece según datos ISTAC. (2,5)

6 Capacidad residencial del suelo vacante. Se obtienen multiplicando el número de viviendas por la relación habitante/vivienda. Operación (4x5)

7 Coeficiente de colmatación del suelo vacante. En función de las características de los núcleos se establece un valor entre 15% y 15% de suelo que no se contabiliza para valorar la capacidad residencial del suelo no ocupado.

mínimo 15% (coeficiente 0,85)

máximo 25% (coeficiente 0,75)

8 Capacidad residencial restante (n° de habitantes). Capacidad del suelo vacante aplicadndo el coeficiente de colmatación. Se obtiene multiplicando la capacidad residencial por el coeficiente de colmatación. Operación (6x7)

9 Previsión demográfica para el Año horizonte PGOU+Previsión plazas turísticas en Año horizonte PGOU. Se obtiene sumando los dos valores especificados a continuación:

Previsión demográfica para el Año 2018. (Año horizonte PGOU) (ISTAC-Otra fuente). Se obtiene de la web del ISTAC. Aplicar la previsión de crecimiento Insular para el escenario del planeamiento al municipio. Se permiten la utilización de otros método de pr

La previsión de plazas turísticas. Se obtiene de la previsión de crecimiento y modelo establecida por el Planeamiento municipal. En su ausencia se obtendrá de multiplicar el valor de las plazas de nueva ceración en nucleo mixto previstas por el PIOLP por

Los Llanos de Aridade 17%, El Paso 16%, Tazacorte 9%, Breña Alta 2%, Breña Baja 3%, Santa Cruz de la Palma 25%, Villa de Mazo 3%, Fuencaliente 6%, Barlovento 5%, Puntallana 2%, San Andrés y Sauces 5%, Tijarefe 2%, Garafía 1%, Punta Gorda 2%

10 Habitantes a cubrir fuera del suelo vacante. Se obtiene restando al valor de población previsto según el ISTAC, el valor de población (Capacidad de población restante) que puede asumir el suelo vacante una vez aplicado el coeficiente. Operación (9-8)

11 Suelo necesario para satisfacer demanda. Esta operación sólo se realiza sobre el suelo urbano. Suelo de cálculo (Sc). Valor se superficie de suelo para cubrir la demanda no asumible desde el suelo vacante. Se obtiene dividiendo los habitantes a cubrir

12 Comprobación: 50% del suelo urbano vacante (ha). Se obtienen multiplicando la superficie total (ha) por 0,5. Operación 1x 0,5

13 El valor Sc deberá ser siempre el menor de los dos anteriores. (el menor de 11 y 12)

14 Estrategia PIOLP, coeficiente K de mayoración. Se establece según la estrategia de crecimiento asignada por el PIOLP para cada uno de los asentamientos poblacionales:

k=2 Estrategia de crecimiento dinámico

k=1,7 Estrategia de crecimiento medio

k=1,5 Estrategia de crecimiento moderado

k=1,3 Estrategia de colmatación y consolidación

k<1,3 Estrategia de rehabilitación urbana

15 Suelo de planeamiento máximo Sp (ha). Valor de la superficie de suelo necesaria para cubrir la demanda según el crecimiento poblacional previsto. Se obtiene multiplicado el valor definitivo superficie suelo vacante Sc final (ha) por el coeficiente k. Ope

16 Suelo urbanizable existente (ha). Superficie ámbito clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbanizable (Ha).

17 Necesidad de suelo urbanizable (ha). Valor de la superficie de suelo necesaria para acubrir la demanda cinsiderando el suelo urbanizabel existente. Se obtiene restando al Suelo de planeamiento máximo. Sp. el valor del suelo urbanizable existente. Operaci



001100

001101

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIPLAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11-02-2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PRO.P)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Anexo III. Justificación del trazado de la LP3



001102

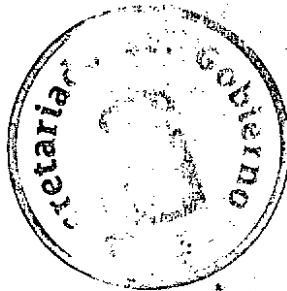
DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(CASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL
Plan Insular de Ordenación de La Palma



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Memoria de Ordenación Territorial



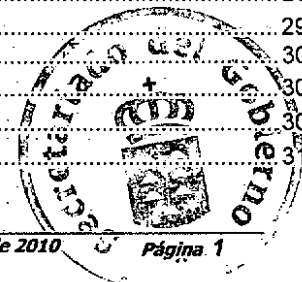
CCRS arquitectos



JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN DE LA CARRETERA LP-3

INDICE

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- OBJETIVOS DE PARTIDA:	3
3.- CRITERIOS DE EVALUACIÓN	4
3.1. DEFINICIÓN	4
3.2. CRITERIO FUNCIONAL	4
3.3. CRITERIO TERRITORIAL	4
3.4. CRITERIO ECONÓMICO	5
3.5. CRITERIO AMBIENTAL	5
4.- ASPECTOS DE CADA CRITERIO	6
4.1. CRITERIO FUNCIONAL	6
4.2. CRITERIO TERRITORIAL	9
4.3. CRITERIO ECONÓMICO	11
4.4. CRITERIO AMBIENTAL	12
5.- IMPORTANCIA DE CRITERIOS Y ASPECTOS EN CADA SUBTRAMO	16
5.1. SUBTRAMO 1-1: EL DRAGO-HOSPITAL	16
5.1.1. Criterios:	16
5.1.2. Aspectos territoriales	16
5.1.3. Aspectos funcionales	17
5.1.4. Aspectos económicos	17
5.1.5. Aspectos ambientales	17
5.1.6. Resumen:	19
5.2. SUBTRAMO 1-2: TRAVESÍA DE BOTAZO	20
5.2.1. Criterios	20
5.2.2. Aspectos territoriales	20
5.2.3. Aspectos funcionales	20
5.2.4. Aspectos económicos	21
5.2.5. Aspectos ambientales	21
5.2.6. Resumen	22
5.3. SUBTRAMO 1-3: BOTAZO-NUEVO TÚNEL	23
5.3.1. Criterios	23
5.3.2. Aspectos territoriales	23
5.3.3. Aspectos funcionales	24
5.3.4. Aspectos económicos	24
5.3.5. Aspectos ambientales	25
5.3.6. Resumen	26
5.4. SUBTRAMO 1-4: PASO DE LA CUMBRE	27
5.4.1. Criterios	27
5.4.2. Aspectos territoriales	27
5.4.3. Aspectos funcionales	27
5.4.4. Aspectos económicos	27
5.4.5. Aspectos ambientales	28
5.4.6. Resumen	29
5.5. SUBTRAMO 1-5: NUEVO TÚNEL – EL PASO	30
5.5.1. Criterios	30
5.5.2. Aspectos territoriales	30
5.5.3. Aspectos funcionales	30





CONCEPCIÓN DEL P.O.P. (P.O.P.)

5.5.4.	Aspectos económicos.....	31
5.5.5.	Aspectos ambientales.....	31
5.5.6.	Resumen.....	33
5.6.	SUBTRAMO 1-6: EL PASO - LOS LLANOS.....	34
5.6.1.	Criterios.....	34
5.6.2.	Aspectos territoriales.....	34
5.6.3.	Aspectos funcionales.....	34
5.6.4.	Aspectos económicos.....	35
5.6.5.	Aspectos ambientales.....	35
5.6.6.	Resumen.....	36
6.-	JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN.....	37
6.1.	SUBTRAMO 1-1: EL DRAGO – HOSPITAL.....	37
6.1.1.	Criterio territorial.....	37
6.1.2.	Criterio funcional.....	38
6.1.3.	Criterio económico.....	38
6.1.4.	Criterio ambiental.....	38
6.2.	SUBTRAMO 1-2: TRAVESÍA DE BOTAZO.....	39
6.2.1.	Criterio territorial.....	39
6.2.2.	Criterio ambiental.....	39
6.2.3.	Criterio funcional.....	41
6.2.4.	Criterio económico.....	42
6.3.	SUBTRAMO 1-3: BOTAZO – NUEVO TÚNEL.....	42
6.3.1.	Criterio funcional.....	42
6.3.2.	Criterio territorial.....	42
6.3.3.	Criterio económico.....	42
6.3.4.	Criterio ambiental.....	42
6.4.	SUBTRAMO 1-4: CRUCE DE LA CUMBRE.....	44
6.4.1.	Criterio funcional.....	44
6.4.2.	Criterio territorial.....	44
6.4.3.	Criterio económico.....	45
6.4.4.	Criterio ambiental.....	45
6.5.	SUBTRAMO 1-5: NUEVO TÚNEL – EL PASO.....	47
6.5.1.	Criterio funcional.....	47
6.5.2.	Criterio territorial.....	48
6.5.3.	Criterio económico.....	48
6.5.4.	Criterio ambiental.....	49
6.6.	SUBTRAMO 1-6: EL PASO – LOS LLANOS.....	50
6.6.1.	Criterio funcional.....	50
6.6.2.	Criterio territorial.....	51
6.6.3.	Criterio económico.....	51
6.6.4.	Criterio ambiental.....	52





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

1.- INTRODUCCIÓN

Para poder justificar la alternativa de intervención en la LP-3 se ha recabado multitud de información que nos ha permitido caracterizar de manera exhaustiva el territorio y los distintos corredores.

Algunas alternativas no se consideran por no alcanzar los objetivos deseados o bien por existir otras alternativas más ventajosas para el cumplimiento de los mismos. Tras esa primera selección, ha llegado el momento de elegir una única solución que sea la que se desarrolle en las fases posteriores de estudio. Esa alternativa debe ser la que mejor se adapte a los objetivos marcados y para ello hemos de analizar todos los posibles aspectos o criterios a tener en cuenta y que nos proporcione la alternativa que globalmente se adapte en mayor medida al cumplimiento de los fines establecidos.

Los agentes económicos no optimizan sus decisiones en base a un solo objetivo, sino que por el contrario pretenden buscar un equilibrio o compromiso entre un conjunto de objetivos, normalmente en conflicto, o bien pretenden satisfacer en la medida de lo posible una serie de metas asociadas a dichos objetivos.

En el caso que nos ocupa podemos hablar de cuatro objetivos: Territorial, Funcional, Económico y Ambiental, es decir, queremos la alternativa que siendo la más beneficiosa para la movilidad del área por la que transcurre, sea la más funcional para el usuario, la más rentable y la de menor impacto sobre el medio ambiente y sobre las actividades económicas. Como vemos, en la mayoría de los objetivos las acciones son contradictorias y se deben sacrificar unos en beneficio de la mejora de aquellas que consideramos más importantes. Hemos de proceder entonces a establecer la importancia de cada objetivo (o criterio) y de los distintos aspectos en que subdividimos a éstos.

2.- OBJETIVOS DE PARTIDA:

A la LP-3 se le pide, cara al futuro, la consecución de las siguientes metas:

- Disponer a corto y medio plazo de unas infraestructuras modernas dimensionadas de acuerdo a la realidad económica y social de la Isla.
- Contribuir a resolver los principales problemas de cohesión territorial, en especial de la comarca noroccidental de la Isla.
- Mejorar las conexiones entre centros de actividad de la Isla.
- Realizar una inversión racional bajo la óptica de unos recursos siempre escasos.
- Aumento de la seguridad vial garantizando una conducción cómoda y segura tanto para los residentes como para los visitantes.
- Seguir la política de supresión de travesías.
- Mejorar las condiciones de vida de las poblaciones atravesadas.
- Hacer un planteamiento energéticamente sostenible.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

3.- CRITERIOS DE EVALUACIÓN

3.1. DEFINICIÓN

Los atributos o criterios son los puntos de vista considerados relevantes para el análisis y/o resolución de un problema. Constituyen la base para la toma de decisiones. Es la evidencia sobre la cual se basa una decisión, o dicho de otro modo es un aspecto medible de un juicio, por el cual puede ser caracterizada una dimensión de las alternativas bajo análisis.

En el caso que nos ocupa hemos hecho una división entre lo que conoceremos como criterios propiamente dichos, que se corresponden de alguna manera con los objetivos o metas que queremos alcanzar, y una subdivisión de los mismos que denominaremos aspectos.

Los criterios que hemos establecidos son los que se ofrecen a continuación:

3.2. CRITERIO FUNCIONAL:

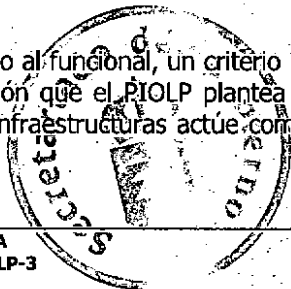
Se ocupa de aquellos factores que afectan directamente a la función de la vía y al usuario de la infraestructura, luego está íntimamente ligado a las características del trazado. Este es un criterio o objetivo que obliga a intervenir, puesto que las carreteras existentes cuentan con una serie de deficiencias que es necesario corregir, especialmente aquellas relacionadas con la seguridad, capacidad y comodidad.

Se analiza:

- Capacidad de la carretera: Es el número de vehículos que pueden circular por la vía, por lo que se relaciona con la demanda y con los niveles de servicio.
- Comodidad del usuario: Intenta estimar la facilidad de conducción a través de la vía considerada.
- Trazado en alzado: Tiene en cuenta el perfil longitudinal de la vía, en especial el valor de la pendiente de la rasante y la influencia en los vehículos
- Trazado en planta: Determina de manera importante la velocidad de la vía compatible con la seguridad de los vehículos
- Molestias causadas al Usuario: Se engloban los problemas que pueden causarse a los usuarios de la carretera durante la fase de ejecución de las obras. Este aspecto puede ser determinante en algunos subtramos.
- Programación de las obras: facilidad de la solución para que ésta sea acometida por etapas.
- Seguridad: aspecto relacionado con la salvaguarda de la integridad de las personas y mercancías que utilizan nuestra infraestructura o desarrollan su actividad en los márgenes.
- Velocidad: Rapidez con la que se puede circular por el subtramo sin comprometer la seguridad.

3.3. CRITERIO TERRITORIAL

Puede considerarse tanto a éste como al funcional, un criterio básico que desencadena y justifica la necesidad de actuar. La intervención que el PIOLP plantea en la LP-3 busca la mejora de la actual red viaria, de manera que la infraestructuras actúe como motor del desarrollo económico





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

de la Isla, acercando las dos principales comarcas de la Isla y mejorando la accesibilidad al Puerto de Tazacorte y a toda la comarca noroeste de la Isla de La Palma.

Para analizar las cuestiones territoriales se han tenido en cuenta los aspectos que se enumeran a continuación:

- Planeamiento: relación de la infraestructura con las distintas figuras de planeamiento, en especial con los planeamientos municipales.
- Usos del suelo: Interrelación con los distintos usos del suelo y afección a los mismos.
- Efecto barrera. Una infraestructura lineal supone una brecha en el territorio atravesado.
- Accesibilidad: Los cambios en la red viaria modifican las condiciones de acceso a los distintos puntos del territorio
- Conectividad: conexión con el resto de la red existente.
- Permeabilidad transversal: Grado en que nuestra vía puede ser atravesada por vehículos, personas o animales.

3.4. CRITERIO ECONÓMICO

Se evalúan aquí todos los aspectos que tienen que ver con el coste de la propia infraestructura y con el funcionamiento de los vehículos.

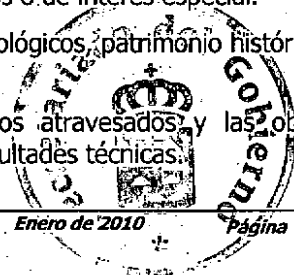
- Importación de recursos: desde la óptica insular, necesidad de tener que importar factores de producción para la materialización de la infraestructura.
- Gasto de Combustibles: El trazado tiene repercusión importante en el gasto de combustibles y lubricantes, sobre todo en relación con el alzado y el número de vehículos que circulan.
- Tiempos: El tiempo que los usuarios emplean en sus desplazamientos es un bien económico escaso y caro.

3.5. CRITERIO AMBIENTAL

La intervención lleva aparejado un beneficio o coste ambiental que debemos ser capaces de evaluar. Según la zona en que nos encontremos, la importancia va a variar, incluso puede convertirse en objetivo fundamental, la minimización de la afección al medio ambiente. Hemos de recordar aquí que la Isla de La Palma es Reserva de La Biosfera y que atravesamos numerosos espacios naturales protegidos, lo que nos obliga a ser exquisitos a la hora de abordar el paso por los mismos.

Los aspectos que hemos establecido son:

- Vegetación: Afección a especies naturales y grado de protección de las mismas
- Fauna: La infraestructura puede condicionar la vida de las distintas especies presentes en el lugar.
- Paisaje: Las infraestructuras viarias cambian la fisonomía del territorio. También acercan al usuario al disfrute o padecimiento de las vistas.
- Figuras de protección: Afección a espacios naturales protegidos o de interés especial.
- Patrimonio: Presencia de yacimientos paleontológicos y arqueológicos, patrimonio histórico-artístico, recursos culturales, bienes etnográficos, etc.
- Geología y geotecnia: Según la naturaleza de los terrenos atravesados y las obras previstas, nos encontraremos con distintos problemas y dificultades técnicas.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

- **Geomorfología:** Cada solución afectará de distinta manera las formas del relieve atravesado; a la topografía del terreno.
- **Hidrología:** Se estudia en este punto la posible alteración del movimiento o calidad de las escorrentías superficiales y de las aguas subterráneas.
- **Climatología:** Según la traza, nos podremos encontrar con distintas condiciones climáticas que afectan a la conducción: temperatura, lluvia, niebla, deslumbramiento del sol, etc.
- **Edafología:** Cada una de las alternativas afectará de distinta manera la naturaleza y propiedades de los suelos con relación a la producción vegetal en relación a la capacidad agrológica del suelo.
- **Contaminación atmosférica:** La realización de la infraestructura y sobre todo la circulación de vehículos, puede alterar las propiedades físico-químicas del aire en cantidad suficiente para producir efectos en el hombre, animales, vegetación o materiales.
- **Situación fónica:** Durante la construcción y la circulación de vehículos se modifica la emisión de sonidos al aire que pueden producir efectos en el hombre y la fauna.
- **Socio-economía:** La modificación de la red viaria puede producir modificaciones en aspectos sociales y económicos del territorio atravesado.
- **Aprovechamiento de corredores existentes:** El mantener los corredores actuales evita la ocupación de nuevos terrenos y a nuevas afecciones medioambientales. También cabe la posibilidad de devolver los corredores actuales a su situación inicial.
- **Compensación de tierras:** Se evalúa el balance de los materiales en las obras de tierras, disposición de excedentes y necesidad de préstamos.
- **Consumo de recursos naturales:** La construcción de la vía puede consumir o afectar a recursos naturales como son los aprovechamientos forestales.

4.- **ASPECTOS DE CADA CRITERIO**

4.1. CRITERIO FUNCIONAL

Capacidad de la carretera: La capacidad será un aspecto importante en aquellos subtramos en que la circulación de vehículos sea importante o se prevea un aumento significativo. Habrá que tener en cuenta el año horizonte establecido pues si la capacidad no es suficiente en estos tramos llevará aparejado un deterioro en los estándares de calidad, es decir, en los niveles de servicio. Este criterio tiene especial relevancia en la LP-3 debido al alto tráfico entre las dos principales comarcas de la Isla. Se trata de la arteria de transporte que vertebrará buena parte de los desplazamientos insulares.

Favorecen la capacidad:

- El mayor número y ancho de los carriles.
- El mayor ancho de los arcenes.
- Una alta velocidad de proyecto.
- Reducida pendiente longitudinal por la influencia en los vehículos pesados.
- El control de accesos a la vía.
- Las intersecciones a distinto nivel (enlaces frente a intersecciones) y su número.
- En carretera convencional, la mayor longitud de tramos con posibilidad de adelantamiento y los tramos con carril adicional para vehículos lentos o de adelantamiento.



CONCEPCION INÉS PÉREZ HERRERO

Comodidad del usuario: Es un factor primordial en aquellos recorridos en que la longitud sea considerable, como sucede en la LP-3, ya que aumentan las posibilidades de fatiga del conductor. Puede sacrificarse en los tramos de orografía complicada y donde haya que encajar el trazado en una zona medioambientalmente sensible o con alto valor de los suelos atravesados.

Favorece la comodidad:

- De manera fundamental el cumplimiento de la Instrucción de Carreteras, en especial la adecuada coordinación entre los elementos de la planta y el alzado.
- Un buen nivel de servicio
- Separación entre vehículos
- Pendiente longitudinal adecuada que permita a los vehículos desarrollar las prestaciones sin dificultad
- Radios adecuados a la velocidad de circulación.
- Empleo de clotoides en las transiciones entre alineaciones.
- Adecuadas incorporaciones y salidas en las intersecciones y enlaces.

Trazado en alzado: Será un factor a tener en cuenta en recorridos de orografías complicadas, con fuertes desniveles a salvar. La presencia de vehículos pesados es un factor determinante, ya que son éstos los que más acusan las pendientes elevadas.

Favorece el trazado en alzado:

- La menor pendiente longitudinal
- La adopción de acuerdos verticales según la instrucción de carreteras

Trazado en planta: Condiciona fundamentalmente la velocidad y las posibilidades de adaptación al terreno. A mayor velocidad de proyecto, mayores radios y por tanto mayores dificultades para adaptarse al terreno. Por eso este aspecto se sacrificará en las zonas de topografía complicada o donde debamos encajar el trazado para no producir afecciones a espacios de gran valor (espacios protegidos y urbanos).

Favorece el trazado en planta:

- El cumplimiento de la Instrucción de Carreteras.
- La adopción de curvas de transición
- La coordinación entre radios consecutivos

Molestias causadas al Usuario: Durante la fase de construcción es posible la afección a la normal circulación de vehículos en el viario existente. Dependiendo de la solución técnica adoptada el mantenimiento del tráfico será complicado, muy caro o incluso imposible, por lo que será un punto esencial en algunos tramos como el cruce de La Cumbre, donde cualquier corte obligaría a los usuarios a tomar itinerarios alternativos muy largos.

Reduce las molestias:

- Realización de la infraestructura por un corredor distinto al actual (trazado en variante).
- Existencia de itinerarios alternativos adecuados.
- Que el terreno sea llano para permitir el establecimiento de desvíos.
- Encontrarnos en terrenos de bajo valor que no hagan costosa la ocupación temporal para realizar los desvíos.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Baja intensidad de tráfico que permita en caso necesario el paso alternativo de las dos circulaciones.
- En cuanto a molestias a terceros, interesa pasar lejos de los cascos urbanos y que el número de vías y caminos que cruzan perpendicularmente sea reducido.

Programación de las obras: El acometer obras por etapas permite dosificar de manera más adecuada la inversión. Esto será interesante en aquellos subtramos donde las soluciones sean caras o de gran longitud.

Facilita la programación:

- Coincidir en varios puntos con el viario actual para que éstos puedan ser origen o final de las distintas etapas.

Seguridad: Será éste un aspecto fundamental en todos los subtramos pues es en sí mismo un objetivo a alcanzar.

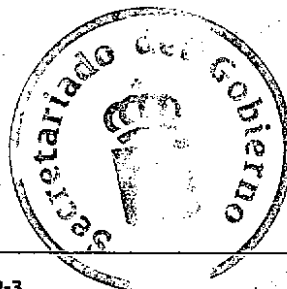
Medidas que aumentan la seguridad:

- Trazado acorde con la Instrucción de carreteras.
- Visibilidad de acuerdo a la velocidad permitida: Radios de curvatura, acuerdos verticales, despejes laterales, etc.
- Adecuada coordinación entre elementos del trazado en planta: relación entre radios de curvas consecutivas para evitar cambios de régimen en la conducción.
- Mejora de intersecciones: Enlaces a distinto nivel, carriles de aceleración y deceleración, etc.
- Control de accesos a la carretera
- Eliminación de las travesías urbanas
- Separación de tráfico locales de los de largo recorrido.
- Evitar deslumbramientos del sol.

Velocidad: La velocidad es importante para reducir los tiempos de desplazamiento en los corredores donde la longitud sea difícilmente reducible. Esto interesa sobre todo en La LP-3, ya que el acercamiento de las dos comarcas sólo puede lograrse con una reducción de tiempos. Superado cierto nivel de servicio y según nos acercamos a la capacidad, la velocidad real disminuye frente a la teórica.

Mejora la velocidad:

- Mayor radio de los radios en planta
- Reducida pendiente longitudinal
- En carreteras convencionales, posibilidad de adelantamiento. Carriles adicionales de adelantamiento o de vehículos lentos.
- Calzadas separadas para cada sentido
- Capacidad de la carretera y adecuado nivel de servicio.
- Control de accesos
- Enlaces a distinto nivel.
- Carriles de cambio de velocidad





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

4.2. CRITERIO TERRITORIAL

Planeamiento: Una vía condiciona enormemente los usos de los suelos que atraviesa y de sus márgenes, lo que hace que influya en todas las figuras de planeamiento. Ha de buscarse la coherencia entre el PIOLP y las restantes figuras de ordenación.

Será positivo.

- Menor afección posible al planeamiento actual, en especial la afección a terrenos de gran valor, ya sea ambiental, agrícola o urbano.
- Pasar por los límites entre suelos de distinta categoría que pueda hacer de contención del terreno urbano frente al rústico.
- No coartar la futura expansión planificada de los municipios, dejar reservas de suelo para revisiones del planeamiento.
- Realizar viario de servicio que pueda servir de sistema general para los núcleos colindantes (vías de borde).

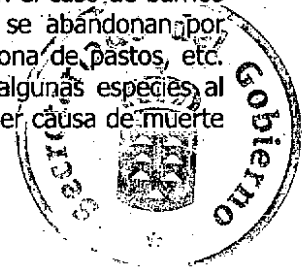
Usos del suelo: El paso de la carretera influye y condiciona los posibles usos del suelo. Este aspecto cobrará diferente importancia según el valor del suelo por donde nos movamos.

Es favorable:

- La menor ocupación del suelo.
- No fragmentar los usos en la medida que puede hacer desaparecer la actividad en los mismos.
- Pasar por el límite del uso urbano y el agrario o ganadero.
- En caso de necesaria afección será más importante pasar por aquellos suelos de menor aprovechamiento (urbanos dispersos frente a los concentrados, cultivos secano frente a los intensivos de regadío...)
- Preservar los terrenos que por las características del suelo o piso climático se usan o pueden usarse para una agricultura productiva.
- Que cuando la infraestructura anule el uso, existan posibilidades de trasladar o reubicar el uso en una zona cercana o más favorable.
- En algunos casos el paso en variante permite recuperar para otros usos la infraestructura actual.

Efecto barrera: La división física que producen las infraestructuras lineales en el territorio puede tener efectos de distinto signo en función del lugar donde nos encontremos. Unas veces es un aspecto positivo a la hora de salvaguardar la integridad de ciertos espacios haciendo de barrera de contención de actividades agresivas, siendo por tanto una herramienta muy potente cuyo efecto no debemos desaprovechar. En cambio, en otras ocasiones, el viario parte el territorio dentro de un mismo uso o entre usos compatibles, de manera que dificulta la interconexión entre las partes. Esto puede llegar a marginar unos sectores frente a otros como en el caso de barrios que quedan separados de los centros poblacionales, suelos agrícolas que se abandonan por problemas de accesibilidad, separación de asentamientos ganaderos de la zona de pastos, etc. Desde el punto de vista de la fauna, puede condicionar las relaciones de algunas especies al separar las zonas de alimento, interrumpir las migraciones locales, o incluso ser causa de muerte por atropello.

Disminuye el efecto barrera:



001112

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 24/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOP)



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLIEGO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL DE LA PALMA

Planificación y Servicios Públicos



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Que la vía separe los espacios protegidos de los urbanos o agrícolas en caso de no ser compatibles.
- Que la vía haga de borde para evitar la expansión incontrolada de los núcleos urbanos
- Dentro de urbano y según el caso, separar la actividad residencial de la industrial.
- No dividir los núcleos urbanos dejando algún barrio aislado
- Alternativas que permitan fácilmente evitar el efecto barrera: paso en túnel, falso túnel, estructura, trinchera (donde se pueden implantar fácilmente pasos superiores), numerosas obras de paso inferior. Medidas todas que mejoran el paso de personas y animales.
- Vías de dos carriles frente a carreteras desdobladas o autopistas.
- Bajas intensidades de tráfico
- Bajas velocidades de circulación.

Accesibilidad: La accesibilidad territorial se entiende como la medida de la facilidad de comunicación entre actividades o asentamientos humanos, así como la medida que relaciona la impedancia de una determinada red con el valor de atracción del punto de destino. Este aspecto es muy importante ya que la mejora de la accesibilidad facilita la movilidad de las personas y el intercambio de bienes y servicios, y con ello, el desarrollo de su economía. Hay que tener en cuenta que la LP-3 no sólo acerca los dos polos económicos, sino que contribuye a la mejora de las comunicaciones con la zona noroeste, una de las comarcas de España con peores indicadores de accesibilidad.

Mejora la accesibilidad:

- Aumentar las condiciones de trazado de la carretera y disminución de distancias.
- Que la infraestructura pase cerca de las poblaciones y tenga conexiones con ellas.

Conectividad: se puede definir como la posibilidad que tiene la infraestructura de conectar con el viario existente o futuro.

Favorece la conectividad:

- La facilidad de implantar viario de servicio
- El número de enlaces y conexiones.

Permeabilidad transversal: es un aspecto a tener muy en cuenta en aquellas zonas en las que cortamos la red de caminos, calles o senderos.

Favorece la permeabilidad

- Los tramos en túnel y túnel artificial que liberan la superficie
- Ir en trinchera o terraplén en los puntos de cruce para facilitar los pasos superiores o inferiores.
- Las vías de dos carriles permiten un paso más fácil a distinto nivel que las carreteras desdobladas o autopistas.
- En intersecciones a nivel, la baja densidad de tráfico





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

4.3. CRITERIO ECONÓMICO

Consumo de recursos externos: La ejecución de carreteras lleva aparejado el empleo de distintos medios de producción, esto es, materias primas, mano de obra y tejido empresarial. Desde el punto de vista del balance de la Isla de La Palma respecto al exterior es conveniente que la mayoría de estos medios se produzcan y encuentren en la Isla pues repercute en un aumento del producto interior de La Palma. Importarán el empleo de cemento y asfaltos, pues si bien las mezclas y hormigones pueden ser fabricados en la Isla, requiere la importación de cementos y betunes.

En cuanto a las obras singulares, los túneles son una técnica habitualmente empleada en la Isla, mientras que en viaductos se tiene mucha menos experiencia.

Consumo recursos externos

- Realización de trabajos que necesitan mano de obra muy especializada.
- Empleo de elementos prefabricados como revestimiento de túnel, vigas, dovelas, etc.
- Necesidad de betún en mezclas y riegos.
- Utilización de aceros en hormigones, cables, protecciones, etc.
- El empleo de cemento en hormigones

Gasto de Combustibles: El consumo energético de los vehículos está condicionado en gran medida por las características del trazado de las carreteras y por los niveles de servicio que se alcancen en las mismas. El gasto de combustible fósil repercute en la balanza insular y nacional en una reducción del PIB, ya que debe ser totalmente importado. Esta dependencia energética es muy rígida en el caso de los vehículos a motor, ya que de momento no se dispone de una fuente energía alternativa. En la LP-3 este factor cobra especial importancia debido al tráfico y los importantes desniveles a salvar para realizar el cruce de La Cumbre.

Aumenta el consumo.

- Mayor pendiente longitudinal con especial incidencia en el coste del transporte de las mercancías
- Mayor longitud de recorrido
- La velocidad de circulación. Los motores de los vehículos actuales alcanzan su mayor rendimiento en velocidades en el entorno de los 80 km/h.
- Un peor nivel de servicio.

Tiempos: El tiempo aporta una componente de coste en el transporte que repercute en un encarecimiento del precio de las mercancías y del traslado de personas. El empleo de mayor tiempo a los puestos de trabajo debe ser asumido por la empresa (pérdida de productividad) o por el trabajador (pérdida de tiempo de ocio o descanso). Este aspecto gana importancia en los subtramos con función eminentemente de transporte como la LP-3, en los de gran longitud y en aquellos que presentan una mayor densidad de circulación.

Mayores tiempos de viaje puede disuadir a la población peor comunicada, aumentando su aislamiento por tener peor acceso a los equipamientos insulares y la oferta de ocio y cultura.

Disminuye el tiempo:

- Una mayor velocidad de circulación
- Una menor longitud





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Una mayor capacidad de la vía
- Una menor circulación de vehículos.

4.4. CRITERIO AMBIENTAL

Vegetación: La ocupación de suelo de las infraestructuras afecta de manera directa a comunidades y especies vegetales, lo cual puede suponer una pérdida de biodiversidad o un empobrecimiento del paisaje natural.

Es favorable:

- Menor afeción a especies incluidas en alguno de los anexos de la Orden 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias
- Menor afeción a especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001 de 23 de Julio).
- Menor afeción a las especies y hábitats incluidas en la Directiva 92/43 CEE.
- La menor alteración y fragmentación del hábitat.
- Cuando el trazado no supone un factor inductor en la proliferación de especies menos nobles.

Fauna: La vía puede afectar fundamentalmente el hábitat de residencia de poblaciones de fauna local así como a ejemplares concretos, lo que puede suponer migraciones locales, estrés de las poblaciones o una pérdida de biodiversidad mediante la desaparición de especies o la alteración del ecosistema.

Favorece:

- Menor afeción a especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001 de 23 de Julio) y el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.
- Menor afeción a las especies y hábitats incluidas en la Directiva 92/43 CEE.
- Cuando el trazado no ejerce un efecto barrera sobre las poblaciones, fragmentación del hábitat ni alteración del mismo.
- Cuando el tipo de vía, por sus características, disminuye el impacto sobre la fauna.

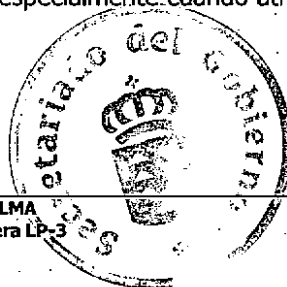
Paisaje: La calidad paisajística de un territorio puede verse disminuida por un trazado que no se integre convenientemente en las condiciones paisajísticas dominantes.

Es positivo:

- Que la incidencia visual generada por la traza de la carretera sea menor y que la capacidad de absorción visual del terreno minimice los efectos paisajísticos adversos.
- Que la calidad previa del paisaje no se ve desvirtuada por la vía.
- Cuando el trazado discurre por una unidad valorada con una menor fragilidad del paisaje.
- Que no se cambie la fisonomía del territorio.

Figuras de protección: El paso del trazado por un espacio con algún rango de protección resulta ser un factor desfavorable, especialmente cuando atraviesa zonas frágiles o especialmente valiosas.

Es favorable:





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Que el trazado no transcurra por espacios protegidos ni por su zona limítrofe o en su defecto no se vean afectados los valores naturales o culturales que fundamentan su declaración.

Patrimonio: Los valores patrimoniales existentes en el territorio pueden verse afectados por el trazado de la vía, especialmente en el caso de los bienes etnográficos, arquitectónicos y arqueológicos inventariados.

Favorece:

- Que no se ocupen dichos suelos.
- Que los bienes patrimoniales no se vean descontextualizados de su entorno cultural.

Geología y geotecnia: Dependiendo de las actuaciones y de los terrenos atravesados, tendremos una distinta potencialidad de problemas geotécnicos como desprendimientos, deslizamientos, etc.

Reducen los riesgos:

- Menores alturas de desmonte
- Taludes más tendidos
- Atravesar por terrenos más competentes carentes de arcillas
- Adecuado encauzamiento de las escorrentías

Hidrología: El funcionamiento hidrológico puede verse afectado por la carretera generando riesgos naturales, alteraciones en el movimiento o calidad de las escorrentías superficiales y aguas subterráneas

Es mejor:

- Que las soluciones constructivas incidan en menor grado sobre los cauces y sus zonas de influencia.
- Que la superficie ocupada por la carretera sea menor
- Que el trazado no se proyecte en laderas de fuerte pendiente.
- Que la descarga de cunetas y drenajes se haga en los cauces y no en puntos intermedios.

Climatología: A una escala de detalle puntual puede producirse alteraciones microclimáticas, fundamentalmente con relación a la variable temperatura, viento y redistribución de las radiaciones. Desde el punto de vista del usuario, afectan a su seguridad la lluvia, la niebla y el deslumbramiento del Sol.

Es favorable:

- Que la superficie de la calzada sea lo menor posible.
- Que no se produzcan discontinuidades en las masas arbóreas.
- Que se eviten tramos donde puedan producirse nieblas.
- Desde el punto de vista de la seguridad en tiempo de lluvias es mejor evitar los grandes desmontes o ir en túnel o túnel artificial.

Edafología: La infraestructura produce una ocupación directa del suelo y con ello una alteración de sus condiciones naturales.

Es mejor:

- No afectar suelos de capacidad edafológica que sustenten al ecosistema o a suelos de alta aptitud agrológica.

001116

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTIAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 13/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIODI)



LA SECRETARÍA GENERAL DE PLANIFICACIÓN CARÁCTER
ACCIDENTAL DE LA PALMA

Planificación y Servicios Públicos



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Que la nueva carretera no induzca una mayor erosión del suelo.

Contaminación atmosférica. La velocidad, el número de vehículos, el tipo de conducción, la congestión, la antigüedad del parque móvil y las condiciones de trazado, inciden en la emisión de gases a la atmósfera.

Favorece:

- Trazados que presenten un perfil longitudinal con menor pendiente o más cercana a la media.
- Vías con mayor capacidad para evitar congestión y que permitan desarrollar una velocidad en la que el funcionamiento de los motores se acerque más al óptimo.
- Que no se pase junto a asentamientos poblacionales o junto a asentamientos o hábitats ocupados por especies animales y vegetales a proteger.
- Que el trazado transcurra por zonas abiertas y bien ventiladas.

Situación fónica: El ruido depende del tipo, número y velocidad de los vehículos; y de la concepción, proceso de construcción y materiales empleados en la carretera. También influye el medio próximo al sistema carretera-entorno, sus componentes y receptores, como por ejemplo las características de los edificios y el número de habitantes.

Es favorable

- Que la traza no discorra próxima a núcleos urbanos o áreas de interés particular como equipamientos y dotaciones comunitarias.
- Que no se afecten comunidades animales sensibles a la contaminación acústica.
- El paso en desmonte o túnel
- Que la vía ofrezca posibilidades de adoptar medidas correctoras económicas y eficaces.

Socio-economía: El trazado de una carretera y sus características puede tener efectos inductores sobre el desarrollo socio-económico de un área del territorio.

Es favorable:

- Que la vía incremente de forma significativa los flujos económicos amparados en la mayor movilidad que introduce.
- Fortalecer el poblamiento de zonas menos accesibles.
- Reducción de los tiempos de desplazamiento a dotaciones básicas y equipamientos: hospitales, puertos, aeropuertos, etc.

Aprovechamiento de corredores existentes: Esta medida reduce notablemente la afeción negativa al medio ambiente.

Es positivo:

- No afectar a nuevos ecosistemas: flora, fauna, paisaje, espacios protegidos, suelos, etc.
- Mantenerse sensiblemente sobre la trazada de otras vías de comunicación.

Compensación de tierras: Cuanto más se acerquen las cantidades a excavar y los rellenos a realizar, menor necesidad tendremos de recurrir a materiales de préstamos o de vertederos donde depositar los sobrantes. Se produce también un ahorro energético al reducirse las distancias de transporte de los materiales.

Favorece:

- Que los trazados se ajusten en mayor medida a la topografía del terreno

001117

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 15/2/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P.I.O.P.)



LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTADO DE LA PALMA

Planificación y Servicios Públicos



CONCEPCIÓN ENÉS PÉREZ RIVEROL

- Que la vía transcurra a media ladera para que exista el mayor volumen de compensación transversal.
- Las soluciones constructivas que impliquen menor movimiento de materiales.
- Que el volumen de terraplén sea similar al de desmonte

Consumo de recursos naturales: La materialización de las obras necesita del insumo de recursos naturales como agua, áridos, madera, etc. Por otro lado también provocan, por ocupación física del espacio, la reducción o desaparición de recursos como son los forestales.

Es positivo:

- Los trazados que impliquen menor ancho de calzada y recorrido.
- Que el recurso consumido sea renovable.
- Mantenerse dentro de los corredores existentes para no afectar a las masas forestales.
- Pasar por terrenos más pobres desde el punto de vista de su aprovechamiento.





5.- IMPORTANCIA DE CRITERIOS Y ASPECTOS EN CADA SUBTRAMO

5.1. SUBTRAMO 1-1: EL DRAGO-HOSPITAL

5.1.1. Criterios:

La característica principal del subtramo 1-1 es que atraviesa suelos de alto valor urbano en la mayor parte del recorrido lo que hace que el criterio territorial haya sido puesto en el primer nivel.

El territorio está muy antropizado por lo que la vegetación es de sustitución o agrícola en la parte baja, dedicada al cultivo del plátano. Sin embargo se ha puesto el criterio ambiental en un nivel 2 ya que nos encontramos próximos al Risco de Bajamar y de La Concepción y además existen en la zona algunos yacimientos con cazoletas y paraderos pastoriles, aparte de las implicaciones por contaminación acústica e influencia en la socio-economía de la zona.

También se ha puesto a nivel 2 el criterio funcional debido al gran número de usuarios que usan la LP-3 en esta zona, debiendo ser reforzadas la capacidad y la seguridad.

Los aspectos económicos de coste quedan a un tercer nivel por la manifiesta importancia de los otros.

Por tanto, la ordenación queda de esta manera:

- Nivel 1: Objetivo Territorial
- Nivel 2: Objetivo Ambiental y Funcional
- Nivel 3: Objetivo Económico.

5.1.2. Aspectos territoriales

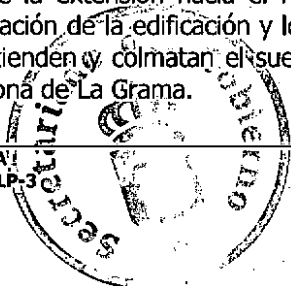
El orden que se ha dado es el siguiente:

En un primer nivel el uso del suelo y el planeamiento ya que nos movemos entre suelos urbanos de gran valor:

En este sentido, el subtramo 1-1 se caracteriza por ser un territorio donde tienen lugar variados usos del suelo, que en determinados sectores alcanzan un alto grado de intensidad y complejidad en sus relaciones. Lo cierto es, que el núcleo urbano de San Pedro de Breña Alta funciona como centro urbano de servicios con uso residencial concentrado. Otros usos que alberga el territorio, son los urbanos en un residencial diseminado, como es el caso de los asentamientos rurales existentes entre el Socorro-El Drago y entre San Pedro y Buenavista. Por otra parte, en la zona de El Socorro existen cultivos destinados a la exportación. En la Grama una amplia porción del territorio comienza a ser ocupada por nuevos usos residenciales en la modalidad de viviendas unifamiliares. Asimismo en las proximidades del enlace de El Molino se localizan varias empresas de servicios.

El resto del territorio no tiene una vocación clara de usos de suelo pues se trata de barrancos o escarpes.

El planeamiento municipal plantea un modelo de ordenación del territorio con una centralidad muy marcada en San Pedro. Este núcleo tiene en parte un carácter compacto si bien la red viaria insular ha sido un factor inductor de la extensión hacia el norte y el sur de suelos urbanos, aunque con menor grado de consolidación de la edificación y los servicios urbanos. Por su parte, los sectores de suelo urbanizable extienden y colmatan el suelo urbano de San Pedro, a la par que generan un amplio sector en la zona de La Grama.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

En el nivel 2 nos encontramos con la permeabilidad ya que debemos garantizar el paso entre las distintas bolsas urbanas y mantener el viario transversal. También al nivel 2. situamos la conectividad, pues debemos dar conexión a la importante malla viaria de Breña Alta y las implicaciones de efecto barrera pues se hace una separación física entre los distintos sectores de suelo.

En último lugar tendríamos la accesibilidad ya que la zona está ya de por sí bien comunicada.

El orden es el que sigue:

- Nivel 1: Uso Suelo, planeamiento
- Nivel 2: Permeabilidad, conectividad, efecto barrera
- Nivel 3: Accesibilidad

5.1.3. Aspectos funcionales

Debido al alto número de vehículos que circula por esta vía se ha puesto en primer lugar la seguridad y la capacidad de la carretera. En segundo lugar el alzado ya que el desnivel a salvar entre la Glorieta de El Drago y San Pedro es considerable y puede afectar al tráfico de vehículos pesados, las molestias al usuario de la carretera durante las obras, debido a la alta densidad de tráfico (si bien existen itinerarios alternativos), y la programación de las obras pues podría ser conveniente la realización por fases.

A un tercer nivel quedarían la planta, velocidad y comodidad puesto que son incompatibles con la menor afección a los suelos urbanos y con el aprovechamiento de las actuaciones previstas en la zona: Túnel de la Grama, Enlace de El Molino, desdoblamiento Grama-San Pedro.

El orden es el que sigue:

- Nivel 1: Seguridad, capacidad
- Nivel 2: Alzado, usuario, programación
- Nivel 3: Comodidad, planta, velocidad.

5.1.4. Aspectos económicos

Los aspectos fundamentales son los costes de la infraestructura y de funcionamiento de los vehículos (combustibles) debido a la alta intensidad de tráfico. A un segundo nivel tendríamos la importación de recursos y el tiempo.

El orden es el que sigue:

- Nivel 1: Coste, combustibles
- Nivel 2: Importación, tiempos.

5.1.5. Aspectos ambientales

El entorno del subtramo 1-1 se encuentra claramente modificado por la presencia humana que ha transformado el territorio. Así, la mayor parte de la superficie del subtramo está conformado por terrenos de cultivos, en uso o abandonados, y por zonas residenciales más o menos



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

concentradas, habiendo sido transformada la vegetación potencial, menos en algunos barrancos y en parte de los espacios protegidos.

Las cuevas funerarias, estaciones de grabados rupestres, paraderos pastoriles y poblados de cabañas y cuevas se sitúan, en su mayoría, dentro del LIC Riscos de Bajamar con código ES7020076. Además, existen 3 barrancos que conforman áreas potencialmente arqueológicas.

Por otra parte, encontramos otro espacio protegido, limítrofe con el LIC Riscos de Bajamar, denominado Monumento Natural del Risco de La Concepción (P-7), con consideración de Área de Sensibilidad Ecológica y declarado a su vez LIC, con código ES7020011. Estas áreas protegidas, si bien se incluyen dentro del ámbito territorial del subtramo, son limítrofes con la carretera LP-3.

En el LIC Riscos de Bajamar existen de cinco hábitats prioritarios; fruticedas termófilas, retamares y matorrales de genistas, cuevas no explotadas por el turismo, vegetación colonizadora de coladas y cráteres volcánicos recientes y palmerales de Phoenix canariensis. En este caso los hábitats descritos no se encuentran en la zona de afección directa de la carretera.

La comunidad potencial es el matorral costero pero sólo aparecen los elementos más nobles en aquellas zonas escarpadas y alejadas de la influencia de la carretera LP-3 y de las zonas urbanizadas. En los cauces de los barrancos que atraviesan la zona encontramos especies pertenecientes al piso climático superior que han quedado refugiadas en su lecho como palmeras canarias o algún drago.

Los cauces de los barrancos son pues las zonas más sensibles, junto con los espacios protegidos, desde el punto de vista ambiental ya que son estos lugares los mejor conservados, con clasificación de suelo rústico de protección natural, y con mayor valor arqueológico potencial.

A los aspectos ambientales se les ha dado el siguiente orden:

En el nivel 1 se sitúa patrimonio debido al alto número de elementos como cuevas funerarias, estaciones de grabados rupestres, paraderos pastoriles, poblados de cabañas, cuevas, así como áreas potencialmente arqueológicas, que se encuentran, sobre todo en la primera parte del subtramo. También una de las edificaciones del antiguo aeropuerto merece ser protegida.

En este nivel se encuentra también la situación fónica, debido la posible afección que se pueda producir en el núcleo de población de San Pedro, en las zonas residenciales más o menos concentradas y en un punto de interés especial como es el hospital.

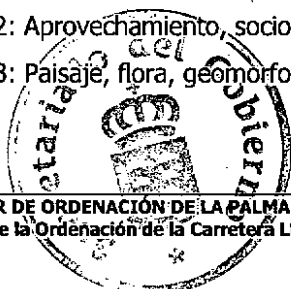
En el nivel 2 se ha puesto el aprovechamiento de los corredores existentes porque se reduciría considerablemente la afección al medio y el aspecto de socio-economía debido al peso que ejerce la cercanía de la capital de la isla y las dotaciones básicas existentes.

Dada la transformación sufrida por el territorio debida a la presencia humana, el paisaje, la flora, la geomorfología y la edafología ocupan el nivel 3. La contaminación también se encuentra en este nivel ya que, aunque existe en subtramo un uso residencial, se trata de zona abierta y ventilada, con incidencia de vientos.

Las figuras de protección no son afectadas directamente pues se encuentran en los límites del subtramo, en cuanto a fauna, geología-geotecnia, hidrología, climatología, compensación de tierras y consumo de recursos, no encontramos caracteres de especial relevancia en estos aspectos por lo que ocupan el nivel 4.

Los niveles vistos son:

- Nivel 1: Patrimonio, situación fónica
- Nivel 2: Aprovechamiento, socio-economía
- Nivel 3: Paisaje, flora, geomorfología, edafología, contaminación.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Nivel 4: Figuras de protección, fauna, geología y geotecnia, hidrología, climatología, compensación de tierras, recursos.

5.1.6. Resumen:

- Criterios:
 - Nivel 1: Territorial.
 - Nivel 2: Funcional, ambiental.
 - Nivel 3 Económico.
- Aspectos territoriales
 - Nivel 1: Uso Suelo, planeamiento
 - Nivel 2: Permeabilidad, conectividad, efecto barrera
 - Nivel 3: Accesibilidad
- Aspectos funcionales
 - Nivel 1: Seguridad, capacidad
 - Nivel 2: Alzado, usuario, programación
 - Nivel 3: Comodidad, planta, velocidad.
- Aspectos económicos
 - Nivel 1: Coste, combustibles
 - Nivel 2: Importación, tiempos.
- Aspectos ambientales
 - Nivel 1: Patrimonio, situación fónica
 - Nivel 2: Aprovechamiento, socio-economía
 - Nivel 3: Paisaje, flora, geomorfología, edafología, contaminación.
 - Nivel 4: Figuras de protección, fauna, geología y geotecnia, hidrología, climatología, compensación de tierras, recursos.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

5.2. SUBTRAMO 1-2: TRAVESÍA DE BOTAZO

5.2.1. Criterios

Este subtramo está caracterizado por el paso por el diseminado urbano de Botazo y por la entrada en la zona de Monteverde. En torno a la carretera actual nos encontramos con numerosas edificaciones en los bordes con la presencia incluso de un colegio. Este paso por esta zona habitada hace que pongamos en un primer nivel al criterio territorial. En la parte alta de este subtramo nos encontramos en el entorno de la cota 500 con lo que aparece el montevede de Breña Baja, razón por la que hemos puesto también al criterio ambiental a ese nivel 1.

Esta parte de la LP-3 tiene funciones prácticamente de transporte y la podemos considerar parte del llamado cruce de La Cumbre. Esto conlleva una alta intensidad de tráfico, lo que hace que pongamos el criterio funcional en un segundo lugar.

Finalmente, el criterio económico queda en el nivel 3 al considerarse los otros criterios de mayor importancia, a pesar de que los costes pueden llegar a ser notables.

Por tanto, la importancia de los criterios en el subtramo 1-2 es:

- Nivel 1: Objetivo Territorial y Ambiental.
- Nivel 2: Objetivo Funcional
- Nivel 3: Objetivo Económico.

5.2.2. Aspectos territoriales

Los aspectos que se han considerado más importantes han sido el efecto barrera que se puede producir en esta población y la conectividad, ya que existen en la actualidad numerosos caminos y accesos que conectan a la LP-3, a los que se debe dar una solución alternativa.

A un segundo nivel nos encontramos con la accesibilidad pues el difícil cambio de sentido puede obligar a hacer largos recorridos para acceder, la permeabilidad transversal, sobre todo de peatones y algún camino y los usos del suelo ya que en los márgenes de la carretera existe suelo dedicado a la agricultura y con viviendas que podrían verse afectados.

En último nivel estaría el planeamiento ya que todo el suelo por el que pasamos está clasificado como rústico. También hay que destacar un posible aprovechamiento turístico en el Camino Alegría.

El orden es el que sigue:

- Nivel 1: Efecto barrera, conectividad.
- Nivel 2: Accesibilidad, permeabilidad, usos del suelo.
- Nivel 3: Planeamiento.

5.2.3. Aspectos funcionales

El aspecto al que se le ha dado mayor importancia es a las molestias a los usuarios de la carretera durante las obras ya que la LP-3 en esta zona no dispone de itinerarios alternativos y es muy difícil habilitar desvíos provisionales. En caso de corte habría que desviar el tráfico por Fuencaliente o por el Refugio del Pilar.



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

En segundo lugar tenemos la seguridad y la capacidad ya que esta vía ha de soportar una gran intensidad de tráfico.

Al nivel 3 tendríamos el alzado, la planta el alzado y la velocidad ya que nos movemos en terreno de montaña y mejorar estos aspectos obligaría a una mayor afección al medio ambiente y a la población de Botazo. También nos encontramos en este nivel con la programación ya que no es un tramo de gran longitud y se considera menos importante que los vistos en los niveles superiores.

- Nivel 1: Usuario
- Nivel 2: Seguridad y capacidad
- Nivel 3: Comodidad, alzado, planta, programa, velocidad

5.2.4. Aspectos económicos

El aspecto considerado más importante es el coste ya que nos movemos en una orografía complicada que puede exigir la realización de costosas obras de viaducto y túnel.

Seguidamente nos encontramos con los tiempos y el combustible, ya que la corta longitud del subtramo para salvar el desnivel entre inicio y final, hace que todas las alternativas presenten longitudinales forzados. También colocamos en este nivel la importación de recursos por ser menos relevante que el coste total de la infraestructura.

- Nivel 1: Coste
- Nivel 2: Importación, combustible, tiempos.

5.2.5. Aspectos ambientales

La inclusión de los criterios territorial y ambiental en el nivel 1, con idéntico peso, es debido a que por un lado tenemos la unidad de San Pedro – Botazo, en donde destaca los asentamientos agrícolas y rurales así como el suelo rústico de protección agraria. Esta área sobresale por albergar un diseminado residencial que va adquiriendo densidad en las cercanías de San Pedro y que convive con zonas de cultivos tradicionales.

Por otro lado, a partir de Botazo el criterio ambiental toma mayor relevancia puesto que nos adentramos en zona de Monteverde, suelo rústico de protección natural, que posee unos valores ambientales dignos de mención.

Al principio del tramo nos encontramos con importantes zonas de cultivo, con elementos dispersos de vegetación termófila, para posteriormente entrar en el dominio del Monteverde. Este tipo de formación lleva asociada una considerable riqueza natural en cuanto a; fauna; flora, con especies características del fayal-brezal, castaños salpicados por toda la zona y especies representantes de la laurisilva; suelos, andosoles tipo húmico que suelen ser sustratos de gran fertilidad; paisaje de fragilidad alta; biodiversidad, etc.

Estos valores han llevado a la protección de la zona mediante la figura de Lugar de Importancia Comunitaria, Monteverde Breña Alta con código ESS7020094, al encontrarse hábitats prioritarios como brezales macaronésicos endémicos o bosques de monteverde o laurisilva que, en este caso, podrían verse afectado directamente por el trazado de la carretera.





CONCEPCION ENÉS PÉREZ RIVEROL

Desde el punto de vista patrimonial sólo existe en el subtramo un punto de alteración. Se trata del Camino Real de Las Vueltas que es el Camino Real históricamente más importante y transitado de la isla.

A los aspectos ambientales se les ha dado el siguiente orden:

En el nivel 1 se sitúan, figuras de protección, al encontrarse el Lugar de Interés Comunitario Monteverde Breña Alta que ocupa aproximadamente la mitad del subtramo y paisaje, flora y fauna, debido a la riqueza asociada que lleva el Monteverde.

En el nivel 2 se ha puesto contaminación atmosférica, situación fónica y socioeconomía pues el paso de la carretera por Botazo se considera un punto delicado. Asimismo se ha incluido geomorfología y edafología, por ser sustentadores de la vegetación, de la fauna y de la población y por empezar a introducimos en un área de topografía abrupta y por ende, frágil.

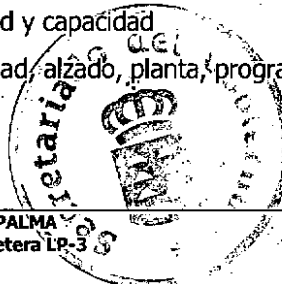
El consumo de recursos naturales, compensación de tierras, aprovechamientos de corredores existentes, tres aspectos en cierto modo relacionados, ocupan el nivel 3 puesto que, a su vez, están relacionados con otros aspectos a los que se le ha dado más peso, como figuras de protección, paisaje y flora.

En el nivel 4 quedan, geología-geotecnia, hidrología, climatología, por manifiesta importancia de los otros y patrimonio, pues sólo existe un punto de alteración en todo el tramo.

- Nivel 1: Figuras, paisaje, flora, fauna.
- Nivel 2: Contaminación, geomorfología, socio-economía, situación fónica, edafología.
- Nivel 3: Recursos, tierras, aprovechamiento.
- Nivel 4: Geología-geotecnia, hidrología, climatología, patrimonio.

5.2.6. Resumen

- Criterios:
 - Nivel 1: Territorial, ambiental.
 - Nivel 2: Funcional.
 - Nivel 3: Económico.
- Aspectos territoriales
 - Nivel 1: Efecto barrera, conectividad
 - Nivel 2: Accesibilidad, permeabilidad, usos del suelo
 - Nivel 3: Planeamiento
- Aspectos funcionales
 - Nivel 1: Usuario
 - Nivel 2: Seguridad y capacidad
 - Nivel 3: Comodidad, alzado, planta, programa, velocidad
- Aspectos económicos





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

- Nivel 1: Coste
 - Nivel 2: Importación, combustible, tiempos.
-
- Aspectos ambientales
 - Nivel 1: Figuras, paisaje, flora, fauna.
 - Nivel 2: Contaminación, geomorfología, socio-economía, situación fónica, edafología.
 - Nivel 3: Recursos, tierras, aprovechamiento.
 - Nivel 4: Geología-geotecnia, hidrología, climatología, patrimonio.

5.3. SUBTRAMO 1-3: BOTAZO-NUEVO TÚNEL

5.3.1. Criterios

Este subtramo transcurre íntegramente por el Monteverde de Breña Alta, por lo que los aspectos ambientales son cruciales.

En un segundo lugar de importancia tenemos el criterio funcional ya que esta vía soporta el paso de un gran número de vehículos

En un nivel inferior se sitúa el criterio territorial ya que nos movemos por terrenos rústicos de monte bajo sin viviendas ni vías importantes a las que dar acceso. El criterio económico también se considera secundario frente a los criterios ambiental y funcional.

De esta forma, la ordenación en importancia es la que sigue:

- Nivel 1: Ambiental
- Nivel 2: Funcional.
- Nivel 3: Territorial, económico.

5.3.2. Aspectos territoriales

Dada la complicada orografía en la que nos movemos, la implantación de la infraestructura ocasiona importantes desmontes y muros. Estos elementos y el ancho ocupado por la plataforma viaria provocan una gran discontinuidad en un territorio atravesado con bastante homogeneidad.

En un nivel inferior nos encontramos la permeabilidad transversal, que no es importante desde el punto de vista de las personas pero sí para los animales. En un tercer nivel situamos la conectividad y accesibilidad, dado que las zonas y caminos a conectar son prácticamente inexistentes en este subtramo. El uso del suelo es importante en cuanto a superficie afectada pero no en lo que se refiere al tipo ya que el uso en todo el recorrido es similar, destacando tan sólo los aprovechamientos para cultivo de castaño.

También a este nivel situamos el planeamiento ya que la clasificación que ostenta el suelo es la misma para todo el territorio atravesado, suelo rústico de protección natural.

Por tanto, los niveles contemplados son:





CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

- Nivel 1: Efecto barrera
- Nivel 2: permeabilidad
- Nivel 3: Planeamiento, usos del suelo, conectividad, accesibilidad.

5.3.3. Aspectos funcionales

Dada las características de la red viaria insular, el tráfico y la topografía del terreno, las posibilidades de realizar desvíos de tráfico son muy reducidas, por lo que el aspecto más importante a tener en cuenta es el de las molestias causadas al usuario durante las obras. Debemos tener en cuenta que la LP-3 es el principal sistema de comunicación entre las dos vertientes de la isla.

En el escalón siguiente nos encontramos con la seguridad, sobre todo en una carretera de montaña que soporta esa cantidad de tráfico. Junto a ella situamos la capacidad ya que al tratarse de una arteria tan importante, debe estar dimensionada de manera que el horizonte temporal de tráfico que soporte sea el máximo posible.

En el tercer nivel tenemos la velocidad, que se considera más secundaria debido a las características del terreno. La adopción de mayores velocidades obliga a importantes afecciones e incrementan la inversión necesaria. Estas mismas consideraciones obligan a sacrificar los trazados en planta y alzado y la comodidad de la conducción. A este nivel colocamos también la posibilidad de programación ya que al situarse todas las soluciones en el corredor actual, ambas tienen la misma posibilidad de realización por etapas.

De manera resumida tenemos:

- Nivel 1: Usuario
- Nivel 2: Seguridad, capacidad
- Nivel 3: Velocidad, programación, planta, alzado, comodidad

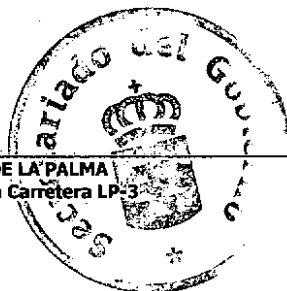
5.3.4. Aspectos económicos

El punto que se considera fundamental en este criterio es el coste de la infraestructura, condicionado de manera determinante por las características del terreno en el que nos movemos.

El tiempo empleado en el recorrido se sitúa a un nivel inferior, ya que la rigidez del corredor no permite realizar trazados más veloces. También se sitúa a este nivel el gasto de combustible pues poco se puede variar la longitud y perfil longitudinal. La importación de recursos también se encuentra en este nivel al considerarse secundario frente al coste de la vía.

Por tanto:

- Nivel 1: Coste
- Nivel 2: Tiempos, combustible, importación





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVERO

5.3.5. Aspectos ambientales

Todo el subtramo transcurre por el interior del LIC Monteverde Breña Alta, con código ESS7020094, por suelo rústico de protección natural. Por lo tanto todas las características reseñadas en el punto anterior para la segunda parte del subtramo 1-2 son extrapolables a la totalidad del subtramo 1-3.

El ecosistema presente posee un estado de conservación y una calidad muy altos. La diversidad y el valor ecológico de este tipo de formación, unido a su grado de conservación determinan una alta calidad paisajística con una fragilidad muy significativa.

En todo el tramo no existe uso residencial.

A los aspectos ambientales se les ha dado el siguiente orden:

En el nivel 1 se incluyen figuras de protección, dado que todo el subtramo se desarrolla en un Lugar de Interés Comunitario, aprovechamientos de los corredores existentes, puesto que en gran medida este aspecto condiciona una mayor conservación del entorno, flora, dada la gran cantidad de especies protegidas que se encuentran, y paisaje, debido a su calidad y fragilidad.

El Monteverde posee una gran riqueza faunística asociada, por lo que el aspecto fauna se ha situado en el nivel 2, junto con geomorfología, al ser una zona de topografía accidentada y frágil. Además se incluye en este nivel, consumo de recursos naturales, al pasar la carretera por masas boscosas, y compensación de tierras, al ser una medida de la adaptación de la traza al terreno.

La geología-geotecnia y edafología están en el nivel 3, por ser el sustento del ecosistema. Contaminación atmosférica y situación fónica son importantes pero en esta zona carece de núcleos urbanos, aunque sí están presentes especies animales y vegetales de especial relevancia. Asimismo en este nivel se encuentra patrimonio, debido al camino real que atraviesa el subtramo y socio-economía, por el peso que le confiere a la carretera ser la comunicación más importante entre Los Llanos de Aridane y Santa Cruz de La Palma.

Dada la riqueza ambiental del subtramo, hidrología y climatología quedan en el nivel 4.

Por tanto, los aspectos quedan ordenados en los siguientes niveles:

- Nivel 1: Flora, paisaje, figuras, aprovechamiento
- Nivel 2: Fauna, geomorfología, recursos, tierras
- Nivel 3: Patrimonio, geología- geotecnia, edafología, contaminación, situación fónica, socio-economía
- Nivel 4: Hidrología, climatología





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

5.3.6. Resumen

- Criterios:
 - Nivel 1: Ambiental
 - Nivel 2: Funcional.
 - Nivel 3: Territorial, económico.

- Aspectos territoriales
 - Nivel 1: Efecto barrera
 - Nivel 2: permeabilidad
 - Nivel 3: Planeamiento, usos del suelo, conectividad, accesibilidad.

- Aspectos funcionales
 - Nivel 1: Usuario
 - Nivel 2: Seguridad, capacidad
 - Nivel 3: Velocidad, programación, planta, alzado, comodidad

- Aspectos económicos
 - Nivel 1: Coste
 - Nivel 2: Tiempos, combustible, importación

- Aspectos ambientales
 - Nivel 1: Flora, paisaje, figuras, aprovechamiento
 - Nivel 2: Fauna, geomorfología, recursos, tierras
 - Nivel 3: Patrimonio, geología- geotecnia, edafología, contaminación, situación fónica, socio-economía
 - Nivel 4: Hidrología, climatología





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

5.4. SUBTRAMO 1-4: PASO DE LA CUMBRE

5.4.1. Criterios

Este subtramo se desarrolla por un lugar similar al subtramo anterior, ocupado en su mayoría por grandes masas de Monteverde de muy alto valor ambiental. En él se materializa el paso de la Cumbre Nueva, y por tanto se pasa de la ladera este a la oeste de la divisoria.

La similitud con la etapa anterior hace que la importancia dada a los distintos criterios sea similar, si bien se ha subido el criterio económico al nivel 2 dados los ahorros en tiempo y combustibles que puede aportar las distintas alternativas. La protección del medio ambiente seguirá ocupando la primera posición en importancia.

La ordenación queda:

- Nivel 1: Ambiental
- Nivel 2: Funcional, económico
- Nivel 3: Territorial.

5.4.2. Aspectos territoriales

Las características del territorio son parecidas al caso anterior, por lo que se hacen las mismas apreciaciones que en el subtramo 1-3.

De esa forma, la ordenación es:

- Nivel 1: Efecto barrera
- Nivel 2: permeabilidad
- Nivel 3: Planeamiento, usos del suelo, conectividad, accesibilidad.

5.4.3. Aspectos funcionales

Ya que las características del tráfico y el terreno atravesado son similares, también para este criterio es de aplicación lo visto en el subtramo 1-3. Sin embargo, la alternativa de túnel paralelo al nuevo, introduce cambios importantes en la longitud, velocidad, planta, alzado y comodidad, razón por las que se han elevado al nivel 2.

La ordenación por niveles es:

- Nivel 1: Usuario
- Nivel 2: Seguridad, capacidad, velocidad, planta, alzado, comodidad.
- Nivel 3: Velocidad, programación, planta, alzado, comodidad

5.4.4. Aspectos económicos

Las consideraciones de tipo económico sí que varían respecto al tramo anterior. Ello se debe a que las variantes estudiadas presentan notables diferencias como son el distinto planteamiento





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

entre realizar el cruce de la cumbre por el túnel Viejo o por un túnel de nueva construcción a cota más baja. Las diferencias en cuanto a desnivel salvado y longitud son importantes, lo que hace que consideremos el ahorro de tiempo y el consumo de combustible en primer lugar.

Como aspectos secundarios tendríamos el coste de implantación y la necesidad de importación de recursos.

- Nivel 1: Tiempos, combustible.
- Nivel 2: Coste, importación.

5.4.5. Aspectos ambientales

La importancia de los criterios ambientales en este subtramo viene dada por lo valioso de los ecosistemas atravesados, localizándose tres espacios protegidos; el LIC El Paso y Santa Cruz de La Palma, con código ES7020085; el LIC ES7020011 y Parque Natural de Cumbre Vieja (P-4); y el LIC Monteverde de Breña Alta, ES7020094.

Este subtramo lo podríamos dividir en dos zonas diferenciadas:

Por un lado, al comienzo del subtramo, nos encontramos con una continuación del Monteverde, en las laderas de Cumbre Nueva, donde aparecen fuertes pendientes desde la línea de cumbre. Su estado de conservación es alto y la diversidad y el valor ecológico de este tipo de formación determinan la alta calidad de este paisaje. Asimismo las propias condiciones ecológicas de este tipo de bosque hacen que resulte especialmente frágil ante cualquier actuación.

Por otro lado, desde la salida del túnel antiguo hasta el final del subtramo, ya en el sotavento insular, nos encontramos con un espacio caracterizado por una topografía abrupta, en pendiente, donde, por las condiciones ecológicas, encontramos un pinar relativamente denso, que se va tornando cada vez más disperso a medida que se pierde pendiente, hasta casi desaparecer con la llegada a la llanura, a causa de las roturaciones para usos agropecuarios que se llevaron a cabo en época histórica. Su estado de conservación, fragilidad y calidad son altos y baja la incidencia visual por la propia capacidad del pinar para enmascarar las actuaciones de baja intensidad.

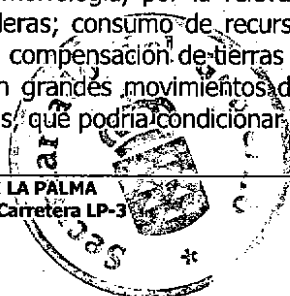
Todo el subtramo está calificado como suelo rústico de protección natural, carece de usos residenciales y, menos en su última parte, en donde aparecen cultivos, se encuentra poco antropizado.

Desde el punto de vista del patrimonio, al final del subtramo, en la zona de Las Cuevas, existe una zona de paredones, de gran valor etnográfico. Este tipo de construcciones artificiales, al menos con la espectacularidad con que aparecen en esta zona, es exclusiva de El Paso.

A los aspectos ambientales se les ha dado el siguiente orden:

En el nivel 1 se ubican; figuras de protección, ya que prácticamente todo el subtramo se encuentra dentro de algún espacio protegido o de interés especial; flora y vegetación, debido a la biodiversidad y al alto número de endemismos presentes en el área; paisaje, por su alta fragilidad y calidad; y aprovechamientos de los corredores existentes porque los nuevos trazados podrían afectar considerablemente al medio debido a lo abrupto de la topografía y a lo escasamente modificado que se encuentra.

Al nivel 2 se incluye; fauna, al encontrarse una elevada riqueza asociada a los ecosistemas del Monteverde y del pinar; geomorfología, por la relevancia del edificio de Cumbre Nueva y las fuertes pendientes de las laderas; consumo de recursos naturales, puesto que la vía atraviesa importantes masas forestales; compensación de tierras ya que, debido a la topografía del terreno, algunas soluciones implicarían grandes movimientos de tierra; y climatología pues se atraviesa una zona de nieblas frecuentes que podría condicionar el trazado.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

Sólo al final del subtramo aparece una zona de posible afección al patrimonio, por lo que se ha situado en el nivel 3, junto con geología – geotecnia y edafología, al presentarse situaciones heterogéneas a lo largo del subtramo. La contaminación atmosférica, situación fónica y socioeconomía se sitúan también en el nivel 3 ya que, aunque tengan importancia relativa, al no pasar la carretera por zonas habitadas, el peso de estos aspectos disminuye ligeramente.

Por último en el nivel 4 quedaría la hidrología, pues no existe ninguna característica a destacar de este aspecto dentro del subtramo.

Resumiendo:

- Nivel 1: Flora, paisaje, figuras, aprovechamiento
- Nivel 2: Fauna, geomorfología, recursos, tierras, climatología
- Nivel 3: Patrimonio, geología- geotecnia, edafología, contaminación, situación fónica, socio-economía
- Nivel 4: Hidrología, climatología

5.4.6. Resumen

- Criterios:
 - Nivel 1: Ambiental
 - Nivel 2: Funcional, económico
 - Nivel 3: Territorial.
- Aspectos territoriales
 - Nivel 1: Efecto barrera
 - Nivel 2: permeabilidad
 - Nivel 3: Planeamiento, usos del suelo, conectividad, accesibilidad.
- Aspectos funcionales
 - Nivel 1: Usuario
 - Nivel 2: Seguridad; capacidad, velocidad, planta, alzado, comodidad.
 - Nivel 3: Velocidad, programación, planta, alzado, comodidad
- Aspectos económicos
 - Nivel 1: Tiempos, combustible.
 - Nivel 2: Coste, importación.
- Aspectos ambientales
 - Nivel 1: Flora, paisaje, figuras, aprovechamiento
 - Nivel 2: Fauna, geomorfología, recursos, tierras, climatología
 - Nivel 3: Patrimonio, geología- geotecnia, edafología, contaminación, situación fónica, socio-economía
 - Nivel 4: Hidrología, climatología





5.5. SUBTRAMO 1-5: NUEVO TÚNEL – EL PASO

5.5.1. Criterios

Nos movemos en un subtramo caracterizado por la presencia del núcleo urbano de El Paso y poblaciones satélite y diseminada. Es por ello que el criterio territorial se ha puesto en el primer nivel ya que nos encontramos suelos de alto valor urbano.

Por otro lado nos encontramos en un valle encajado entre la zona al norte de Bejenado y preparque de La Caldera de Taburiente y al sur la zona limítrofe del Lugar de Interés Comunitario y Espacio Natural Protegido de Cumbre Vieja. Esto, junto con la presencia de coladas provenientes de erupciones históricas, soporte y hábitat de especies animales y vegetales singulares, y de numerosos paredones de gran valor etnográfico en las zonas de cultivo, han hecho que se hayan considerado las implicaciones ambientales también en el primer nivel.

En el siguiente escalón situamos el criterio funcional debido al gran número de usuarios que utilizarían la infraestructura viaria y que las mejores condiciones del terreno ya no son freno para conseguir una carretera segura y cómoda con los estándares mínimos que exige la Instrucción de Carreteras para este tipo de vía.

En último lugar queda el aspecto económico ya que se considera que este aspecto no debe limitar en exceso la consecución de los objetivos anteriores.

La ordenación es la siguiente:

- o Nivel 1: Territorial, ambiental.
- o Nivel 2: Funcional,
- o Nivel 3: Económico.

5.5.2. Aspectos territoriales

En un primer nivel el uso del suelo y el planeamiento ya que nos movemos entre suelos urbanos de gran valor. En lo que se refiere a uso agrícola, éste está dedicado mayormente a policultivo de medianías con frutales, apareciendo también grandes extensiones abandonadas en las que no se puede determinar de forma clara el uso actual. Muchas veces, estas zonas rurales se encuentran inmersas dentro de diseminados urbanos (asentamientos rurales).

Por todo ello cobrará marcada importancia la afección a las zonas de uso residencial e industrial, respetando en lo posible las edificaciones en asentamiento rural y los usos tradicionales.

En el nivel 2 nos encontramos con la permeabilidad, ya que debemos garantizar el paso entre las distintas bolsas urbanas y mantener el viario transversal, y la conectividad, pues habrá que dar conexión a la malla viaria de El Paso y sus alrededores. Respecto a los efectos barrera, no se debe crear separaciones físicas entre las zonas residenciales, a la vez que no debemos desaprovechar la infraestructura como elemento de protección de la zona rural frente a la expansión urbana.

En último lugar tendríamos la accesibilidad, ya que existe actualmente una notable red de caminos.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, los niveles quedan:

- Nivel 1: Planeamiento, usos del suelo.



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Nivel 2: Efecto barrera, conectividad, permeabilidad.
- Nivel 3: Accesibilidad

5.5.3. Aspectos funcionales

Debido al alto número de vehículos que circula por esta vía se ha puesto en primer lugar la seguridad y la capacidad de la carretera, ya que esta vía debe tener el horizonte temporal más amplio posible.

En segundo lugar situamos la velocidad como aspecto a tener en cuenta en el ahorro de tiempos y junto a ella la comodidad, el alzado y la planta, ya que las condiciones topográficas del terreno posibilitan la consecución de los requerimientos mínimos exigidos por la instrucción de Carreteras.

En último lugar situamos las molestias al usuario y la posibilidad de programación de las obras ya que, todas las alternativas que pretendan cumplir con los objetivos deben plantear la supresión de la travesía, permaneciendo la carretera actual durante las obras, por lo que la única fase razonable es la construcción de dicha variante.

La ordenación queda:

- Nivel 1: Capacidad, seguridad
- Nivel 2: Comodidad, alzado, planta, velocidad
- Nivel 3: Usuario, programación.

5.5.4. Aspectos económicos

Por su repercusión, el coste de la infraestructura y el ahorro en tiempo se han considerado más importantes que el consumo de combustible, ya que el desnivel a salvar entre origen y final del subtramo es el mismo en todos los casos. En cuanto a la necesidad de importar recursos, se considera también secundario frente a la importancia del coste y las implicaciones de disminución de tiempos.

Por tanto, los niveles considerados son:

- Nivel 1: Coste, tiempos
- Nivel 2: Combustible, importación.

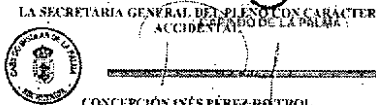
5.5.5. Aspectos ambientales

Los criterios ambientales y los territoriales comparten el nivel 1 dado que, mientras en la primera parte del recorrido los valores ambientales tienen más peso, a medida que avanzamos la malla edificatoria se va haciendo más densa y los usos del suelo más intensivos.

El principio del subtramo, está marcado por la presencia del LIC ES7020011 y Parque Natural de Cumbre Vieja (P-4), así como la Zona Periférica de Protección de La Caldera de Taburiente. Ambos espacios tienen la consideración de Área de Sensibilidad Ecológica.

Especial atención merece por su fragilidad y belleza la presencia de coladas históricas. Estas lavas provienen de la erupción de Tacande (Montaña quemada), en torno al año 1480. Esta erupción





CONCEPCIÓN INÉS FÉREZ RIVEROL

forma parte de las denominadas erupciones formadoras de plataformas y pedregales en ladera. Las coladas tienen un papel primordial en la sucesión ecológica, pues en ellas se desarrollan los llamados ecosistemas aerolianos.

Estos elementos junto con los pastizales y las parcelas de cultivo cerealístico que se entrelazan con un matorral denso diverso (jaras, tagasastes, etc.) y con los restos del bosque potencial, es decir, el pinar, configuran un paisaje de gran belleza y calidad.

Todo subtramo tiene una alta incidencia visual al encontrarse rodeado por una topografía muy alta y ser un espacio con características llanas, sin elementos que lo encubran, lo que hace que sea fácilmente observable desde muchos puntos. Por todo ello la capacidad de absorción es de baja a media.

En la primera parte del subtramo existen una gran cantidad de "paredones" que tienen un alto interés etnográfico, apareciendo también representados un poco más abajo, al sur de la "recta de Padrón". Otras zonas potencialmente arqueológicas se sitúan, a lo largo del subtramo, en las laderas del norte.

A medida que avanzamos hacia el núcleo poblacional de El Paso, el pinar se hace más laxo, se mezcla con almendreros y con parcelas de policultivos de medianías y frutales. Se trata de zonas de cultivo más o menos activas en las que predominan, además de los almendreros, algunas especies forrajeras como el tagasaste. En las zonas de cultivo abandonado, aparecen los típicos pastizales de sustitución con representantes de especies ubiquestas.

A los aspectos ambientales se les ha dado el siguiente orden:

En el nivel 1 se sitúan; patrimonio, por la existencia de zonas de paredones de gran valor etnográfico, áreas potencialmente arqueológicas y poblados de cabañas; edafología, por ser el suelo el sustentador de los ecosistemas presentes; socio-economía, dado el peso específico de núcleos como El Paso, Tacande, Barrial y Tajuya; paisaje, por la belleza, calidad y tipismo del mismo; y geomorfología, por la importancia y representatividad de las coladas históricas presentes.

En el nivel 2 se ha puesto; figuras de protección, ya que en el ámbito del subtramo se sitúan el Parque Natural de Cumbre Vieja (P-4) y LIC ES7020011 y la Zona Periférica de Protección de La Caldera de Taburiente; fauna, debido a su importancia relativa; y situación fónica, por la posible influencia de este factor sobre el núcleo de El Paso y sus barrios.

Dentro del nivel 3 quedan incluidos; flora y vegetación, por su importancia en la primera parte del subtramo; consumo de recursos naturales; compensación de tierras; aprovechamientos de corredores existentes; y contaminación atmosférica pues, a pesar de ser un área abierta, existen varios núcleos de población en el subtramo que podrían verse afectados.

Clima, hidrología y geología-geotecnia quedan situados en el nivel 4, al no existir características especiales en estos parámetros que condicionen el trazado de manera significativa.

Los niveles, matriz y pesos quedan de la siguiente manera:

- Nivel 1: Patrimonio, edafología, socio-economía, paisaje, geomorfología.
- Nivel 2: Situación fónica, figuras, fauna
- Nivel 3: Recursos, tierras, aprovechamiento, contaminación, flora
- Nivel 4: Clima, hidrología, geología-geotecnia.





5.5.6. Resumen

- Criterios:
 - Nivel 1: Territorial, ambiental.
 - Nivel 2: Funcional,
 - Nivel 3: Económico.
- Aspectos territoriales
 - Nivel 1: Planeamiento, usos del suelo.
 - Nivel 2: Efecto barrera, conectividad, permeabilidad.
 - Nivel 3: Accesibilidad
- Aspectos funcionales
 - Nivel 1: Capacidad, seguridad
 - Nivel 2: Comodidad, alzado, planta, velocidad
 - Nivel 3: Usuario, programación.
- Aspectos económicos
 - Nivel 1: Coste, tiempos
 - Nivel 2: Combustible, importación.
- Aspectos ambientales
 - Nivel 1: Patrimonio, edafología, socio-economía, paisaje, geomorfología.
 - Nivel 2: Situación fónica, figuras, fauna
 - Nivel 3: Recursos, tierras, aprovechamiento, contaminación, flora
 - Nivel 4: Clima, hidrología, geología-geotecnia.





5.6. SUBTRAMO 1-6: EL PASO - LOS LLANOS

5.6.1. Criterios

Este subtramo se caracteriza fundamentalmente por desarrollarse en una zona muy transformada respecto al estado natural. Esta transformación ha sido consecuencia del uso urbano del terreno motivado por la expansión del núcleo de Los Llanos, y del uso intensivo del suelo para el cultivo de platanera con destino la exportación. Es por ello por lo que los aspectos ambientales se han dejado en un último nivel y en cambio se ha dado especial relevancia a los aspectos de tipo territorial.

En un segundo nivel se sitúan las cuestiones funcionales de la infraestructura, al considerarse menos relevantes que los aspectos territoriales, que como hemos dicho, deben marcar las pautas de la actuación en una zona tan compleja como la que atravesamos.

En el nivel 3 colocamos el objetivo económico al considerar que no debe condicionar en demasía las cuestiones territoriales y funcionales.

De esta manera, los niveles son:

- Nivel 1: Territorial.
- Nivel 2: Funcional.
- Nivel 3: Económico, ambiental.

5.6.2. Aspectos territoriales

Como se ha comentado, las cuestiones fundamentales en este subtramo, por su valor, son las implicaciones sobre los usos del suelo y en consecuencia sobre el planeamiento urbano, con el que debemos conseguir la máxima consonancia posible. Con la misma importancia se abordan las cuestiones relacionadas con el mantenimiento de los pasos transversales a la vía y las implicaciones de efecto barrera, que pueden condicionar el desarrollo futuro de la trama urbana y la zona agrícola, y por tanto, del planeamiento futuro.

A un nivel inferior se sitúa la conectividad, debiendo contemplar las alternativas, la correcta conexión con la red viaria existente.

Por último, en el nivel 3 se abordan el aspecto accesibilidad ya que se considera que ésta no va a variar mucho con la alternativa seleccionada y en todo caso es una cuestión menos importante que las vistas con anterioridad.

- Nivel 1: Planeamiento, usos del suelo, permeabilidad, efecto barrera
- Nivel 2: Conectividad
- Nivel 3: Accesibilidad

5.6.3. Aspectos funcionales

Desde el punto de vista de la funcionalidad, este subtramo es similar al anterior a su paso por la zona de El Paso.

En base a eso, la ordenación queda:





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Nivel 1: Capacidad, seguridad
- Nivel 2: Comodidad, alzado, planta, velocidad
- Nivel 3: Usuario, programación.

5.6.4. Aspectos económicos

También, como en el subtramo anterior, se han considerado más importantes el coste y el ahorro en tiempo que el consumo de combustible y la necesidad de importar recursos.

Los niveles considerados son:

- Nivel 1: Coste, tiempos
- Nivel 2: Combustible, importación.

5.6.5. Aspectos ambientales

El escaso peso relativo del criterio ambiental obedece a la alta transformación territorial del área y a la escasez relativa de elementos naturales destacables.

Al comienzo del subtramo nos encontramos con un entorno agrario donde se superponen cultivos tropicales tipo aguacate, policultivos de medianías y usos residenciales unifamiliares con viviendas de autoconstrucción de cierta calidad.

La vegetación potencial no tiene prácticamente representantes, ya que el terreno ha sido altamente alterado y roturado para la preparación de las fincas.

A pesar de la alta incidencia visual de la zona, la capacidad de absorción de los impactos se define como media y la fragilidad como baja, debido a la alta transformación de este espacio y la falta de elementos naturales destacables.

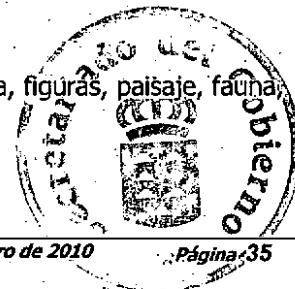
A los aspectos ambientales se les ha dado el siguiente orden:

En el nivel 1 se incluyen los siguientes; situación fónica, por la posible afección a los población de la zona; edafología, por el valor del suelo de cultivo y su alta capacidad agrológica; y socio-economía, por la clara importancia tanto de la población como las explotaciones agrícolas.

Patrimonio, ha sido incorporado al nivel 3 al existir áreas potencialmente arqueológicas, cuevas funerarias y zonas de paredones, en la primera parte del subtramo. Además se sitúan en este nivel; contaminación atmosférica, por la posible influencia negativa sobre la población y compensación de tierras y aprovechamiento de los corredores existentes por ser aspectos que reducen costes ambientales y tratarse de territorios con alto grado de ocupación y gran valor económico.

En el nivel 4 quedarían los parámetros; consumo de recursos naturales; climatología; hidrología; geomorfología; geología; figuras de protección; paisaje; fauna; y flora y vegetación.

- Nivel 1: Situación fónica, edafología, socio-economía
- Nivel 3: Tierras, aprovechamiento, contaminación, patrimonio.
- Nivel 4: Recursos, climatología, hidrología, geomorfología, geología, figuras, paisaje, fauna, flora.





5.6.6. Resumen

- Criterios:
 - Nivel 1: Territorial.
 - Nivel 2: Funcional.
 - Nivel 3: Económico, ambiental.

- Aspectos territoriales
 - Nivel 1: Planeamiento, usos del suelo, permeabilidad, efecto barrera
 - Nivel 2: Conectividad
 - Nivel 3: Accesibilidad

- Aspectos funcionales
 - Nivel 1: Capacidad, seguridad
 - Nivel 2: Comodidad, alzado, planta, velocidad
 - Nivel 3: Usuario, programación.

- Aspectos económicos
 - Nivel 1: Coste, tiempos
 - Nivel 2: Combustible, importación.

- Aspectos ambientales
 - Nivel 1: Situación fónica, edafología, socio-economía
 - Nivel 3: Tierras, aprovechamiento, contaminación, patrimonio.
 - Nivel 4: Recursos, climatología, hidrología, geomorfología, geología, figuras, paisaje, fauna, flora.





6.- JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN

6.1. SUBTRAMO 1-1: EL DRAGO – HOSPITAL

6.1.1. Criterio territorial

Puesto que aquí el criterio territorial es el de más relevante, los aspectos que más se han tenido en cuenta son los de los usos del suelo y el planeamiento.

Para la menor afección a los mismos se ha optado por utilizar el corredor actual de la carretera, desestimándose el recorrido en variante en la zona de Buenavista. En su momento, esta variante se entendía como más favorable para la ordenación de las grandes bolsas urbanas, no fragmentando la zona de Buenavista. Recordar que en la exposición pública de la Fase A del Avance del PTE de Infraestructuras viarias, el Ayuntamiento de Breña Alta manifestó en su informe técnico la conveniencia de realizar dicha variante:

[...] "En el tramo superior, a partir del punto kilométrico 4+200 aproximadamente (de la solución H), se considera más favorable adoptar la solución de trazado de la alternativa B, esto es, rectificación de la curva del PK 4+500 (parte superior de la Urbanización de la Grama), y ejecución de túnel bajo La Concepción. Esta variante del último tramo, se entiende más favorable por los intereses municipales por lo siguiente:

- Supone la rectificación de la curva 4+500, la cual cuenta con una traza del todo inadecuada.

- Alejaría la vía de la periferia del núcleo poblacional de Buenavista, lo que supone la eliminación para el mismo de los efectos perjudiciales que una vía de tales características supone, a la vez de que permitiría un desarrollo urbanístico más racional para todo el Sector de Buenavista y La Concepción, sin elementos físicos que lo condicionen."

Sin embargo, el futuro planeamiento de Breña Alta ha abandonado esta idea, por lo que ya no se contempla dicha posibilidad.

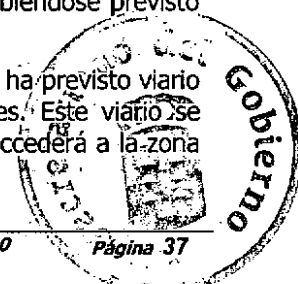
El corredor actual evita la afección que se producía a los suelos agrícolas situados al norte de Buenavista, así como un mejor aprovechamiento de los suelos conformados por la explanación del antiguo aeropuerto.

Seguir el trazado actual de la LP-3, preserva en mayor grado los terrenos con alta aptitud agrológica dedicados a cultivos de secano o de regadío de Buenavista de Abajo, que dan sostén a una serie de explotaciones agrarias en producción destinadas al mercado insular y regional, cuya actividad podría desaparecer al verse fragmentado tal uso.

La duplicación de la carretera unida al alto tráfico, introducen un importante efecto barrera entre sus márgenes, así como dificultades de conectividad, accesibilidad y efecto barrera.

Hasta la zona del Mirador de La Concepción, no existen muchos problemas, habiéndose previsto una conexión con el Túnel de La Caldereta y un Enlace en El Molino.

La zona de Buenavista es más delicada. Como medida paliativa en esta zona, se ha previsto viario de servicio a ambos lados que permita acceder a las propiedades colindantes. Este viario se conecta con el nuevo enlace del antiguo aeropuerto, desde donde también se accederá a la zona industrial, hospital y la zona de Botazo.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

La LP-202 será repuesta sobre la LP-3 y adicionalmente se podrá estudiar la posibilidad de algún movimiento directo con la LP-3 hacia abajo.

Además se podrá plantear la construcción de algún tramo de falso túnel para reducir el efecto barrera, si bien habrá que tener en cuenta la repercusión sobre los costes de explotación (iluminación y otras medidas de seguridad).

La accesibilidad de toda la zona atravesada por este subtramo se ve mejorada por los nuevos enlaces y viario de servicio.

6.1.2. Criterio funcional

La única manera de lograr una capacidad adecuada es duplicar la actual carretera, disponiéndose en todo el recorrido de dos carriles por sentido, lo que posibilitará rebasar los vehículos más lentos y desarrollar unas velocidades globalmente más altas.

El mantenimiento del trazado actual coarta las posibilidades de un mejor trazado en planta y alzado si bien se introducirán curvas de transición y se mejorarán los acuerdos verticales. Entre La Concepción y el Hospital es en la zona que el trazado se ve más mejorado, mientras que los puntos más conflictivos seguirán siendo las curvas de La Grama, El Molino y parte alta de la Urbanización La Grama.

Por tanto se sacrifica la comodidad del usuario, que en todo caso se incrementa notablemente.

La separación de los sentidos de circulación, los enlaces a distinto nivel y el control total de accesos, son factores que permiten conseguir el objetivo de aumento de la seguridad vial.

Las obras deberán planificarse para que no se produzca el corte de esta arteria, debiéndose acondicionar primero una de las plataformas para luego dar servicio por ella mientras se construye la otra.

Este tramo es susceptible de ser realizado por fases, con origen y final los distintos nudos.

6.1.3. Criterio económico

El aprovechamiento de la plataforma actual disminuye globalmente la inversión frente al trazado en variante, que requieren además de la construcción de un falso túnel. No obstante no hay que pasar por alto los problemas derivados de la necesidad de realizar las obras con tráfico.

Las mejoras en tiempo y combustible son consecuencia de las mejores condiciones de circulación derivadas de disponer dos carriles por sentido.

6.1.4. Criterio ambiental

El principal factor a destacar es el mantenimiento del corredor, lo que introduce pocos cambios en la mayor parte de los aspectos ambientales.

Respecto al patrimonio se ha actuado puntualmente, evitando la afección a las áreas potencialmente arqueológicas. En la zona de Buenavista el trazado se ha ajustado para no afectar a la edificación del antiguo aeropuerto.

Un inconveniente de no realizar el trazado en variante en Buenavista es que mantenemos la fuente de ruido y contaminación en el interior de este asentamiento, luego deberán diseñarse medidas correctoras.

El trazado se ajusta al corredor actual para no afectar a los LIC de Los Riscos de Bajamar y Al Risco de La Concepción.





Abandonada la idea de variante, se preserva el mantenimiento de la superficie con aprovechamiento agrícola.

6.2. SUBTRAMO 1-2: TRAVESÍA DE BOTAZO

6.2.1. Criterio territorial

En lo que respecta al Planeamiento, de acuerdo al pronunciamiento del Ayuntamiento de Breña Alta tras la exposición pública del Avance del PTE de Infraestructuras Viarias, la alternativa en variante en Botazo es preferible por:

"permitir un desarrollo urbanístico del asentamiento rural de Botazo, tal como se ve prevé en el documento de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana".

La solución en variante, al realizar el cruce de Botazo en túnel, libera el suelo en superficie reduciendo la fragmentación que produce el actual paso de la LP-3, agravada por la necesidad de duplicación. Tampoco se afectan los terrenos ni edificaciones situadas en los bordes de la carretera.

El trazado propuesto plantea ciertas diferencias con el trazado del PTE de Infraestructuras Viarias en la parte alta de Botazo, donde se considera más adecuado el paso en túnel, permitiendo también aquí una menor afección en superficie al LIC y a los suelos con aprovechamiento residencial-turístico y agrícola.

En lo que se refiere a la disminución del efecto barrera, el paso por todo Botazo en túnel, está en sintonía con lo manifestado en el informe elaborado por el Ayuntamiento con motivo de la exposición pública del Avance del PTE IV:

"En este sentido cabe señalar que la solución D (desdoblamiento de la actual) supone la división física del barrio por una banda de más de 30 m de ancho, y que con las vías de servicio podrían superar los 45 m de ancho. Este hecho sin duda repercutiría muy negativamente en el modo de vida de los habitantes de la zona, motivando un efecto negativo de tipo social". Añadir que los túneles reducen el efecto barrera actual al descargar de tráfico la carretera en superficie que puede ser reconvertida en vía interior local, reduciendo su ancho (suprimir incluso el tercer carril existente) al funcionalmente necesario.

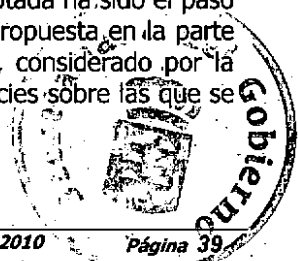
La accesibilidad de Botazo queda garantizada con el trazado en variante puesto que se libera para el uso local la plataforma liberada de la actual carretera, permitiendo acceder y realizar giros a la izquierda, maniobras muy complicadas si se hubiese desarrollado sobre el actual corredor en sección de carretera desdoblada y con limitación total de accesos.

Por las razones expuestas, la conexión de Botazo se realiza de manera más clara, liberando la actual travesía del tráfico, que quedaría convertida en calle, mejorando la permeabilidad transversal que ahora se podrá hacer en superficie con seguridad.

6.2.2. Criterio ambiental

El abandono del corredor actual provoca impactos sobre el medio natural que deberán ser convenientemente corregidos o en su defecto compensados

Para disminuir la afección a la vegetación y la fauna, la principal medida adoptada ha sido el paso por la zona de mayor valor en túnel. En este sentido, la nueva alternativa propuesta en la parte alta de Botazo reduce considerablemente la afección sobre el Monteverde, considerado por la Directiva 92/43/CEE, como hábitat prioritario para su conservación. Las especies sobre las que se produce menor afección son:





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Especies incluidas en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias:
 - Apollonias barbujana (Anexo II)
 - Arbutus Canariensis (Anexo II)
 - Canarina canariensis (Anexo II)
 - Erica arborea (Anexo III)
 - Gesnouinia canariensis (Anexo II)
 - Ilex canariensis (Anexo III)
 - Laurus azorica (Anexo III)
 - Myrica faya (Anexo III)
 - Persea indica (Anexo III)
 - Visnea mocanera (Anexo II)
 - Viburnum rigidum (Anexo III)
 - Dracaena draco (Anexo II)
 - Phoenix canariensis (Anexo II)

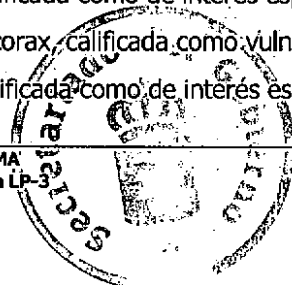
- Directiva 92/43CEE:
 - Dracaena draco

- Decreto 151/2001, de 21 de julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias:
 - Dracaena draco, calificada como sensible a la alteración de su hábitat.

Se reduce la afección al Monteverde en su conjunto, considerado por la Directiva 92/43/CEE, como hábitat prioritario para su conservación.

Ligado a la menor afección al Monteverde, se crea menos perjuicio a las siguientes especies:

- Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.
 - Acciper nisus, calificada como de interés especial
 - Buteo buteo, calificada como de interés especial
 - Falco tinnunculus, calificada como de interés especial
 - Columba bollii, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Columba junoniae, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Asio otus, calificada como de interés especial
 - Erithacus rubecula, calificada como de interés especial
 - Sylvia atricapilla, calificada como de interés especial
 - Regulus regulus tenerifae, calificada como de interés especial
 - Parus caeruleus, calificada como de interés especial
 - Pyrrhocorax pyrrhocorax, calificada como vulnerable
 - Fringilla coelebs, calificada como de interés especial





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Catálogo Nacional de Especies Amenazadas:
 - *Acciper nisus*, calificada como de interés especial
 - *Buteo buteo*, calificada como de interés especial
 - *Falco tinnunculus*, calificada como de interés especial
 - *Columba bollii*, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - *Columba junoniae*, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - *Asio otus*, calificada como de interés especial
 - *Motacilla cinerea*, calificada como de interés especial
 - *Erithacus rubecula*, calificada como de interés especial
 - *Sylvia atricapilla*, calificada como de interés especial
 - *Phylloscopus collybita*, calificada como de interés especial
 - *Regulus regulus tenerifae*, calificada como de interés especial
 - *Parus caeruleus*, calificada como de interés especial
 - *Pyrhcorax pyrrhcorax*, calificada como de interés especial
 - *Fringilla coelebs*, calificada como de interés especial

De igual forma, el paso en túnel permite no alterar sustancialmente un paisaje de alta calidad y fragilidad. Como medida correctora se plantea la realización de falsos túneles en los emboquilles, así como el empleo de excavación con ayuda de paraguas que permiten el trabajo en mina con escasa montera. La recuperación de las zonas alteradas se realizará revegetando las superficies con especies del Monteverde, las cuales presentan altas garantías de éxito dado las características ambientales del lugar.

Todo lo dicho reducirá el impacto sobre el LIC Monteverde Breña Alta, código ESS7020094.

Respecto al patrimonio se dará continuidad al Camino Real de Las Vueltas y al sendero PR LP 2, incluido en la Red Insular de Senderos.

El paso en variante y en túnel permite minimizar los efectos negativos sobre los terrenos con alto valor edafológico, que por regla general se localizan junto al actual trazado debido a su mejor accesibilidad. Parte de los mismos quedarían comprometidos si la actuación se realizara sobre el corredor actual.

La propuesta reduce considerablemente los problemas actuales de contaminación, tanto atmosférica como sonora, sobre las viviendas situadas junto a la carretera.

6.2.3. Criterio funcional

Esta alternativa, respecto a la del PTE de Infraestructuras Viarias, reduce la longitud de recorrido de la LP-3 y permite un mejor trazado (radios en planta más amplios) al cruzar el Barranco de La Arena.

En el lado de las desventajas, incrementa el coste, tanto de construcción como de explotación. La pendiente longitudinal, en el entorno del 5,5%, obliga a aumentar las medidas de seguridad en túnel.

Respecto a la carretera actual y su posible desdoblamiento, el nuevo trazado presenta una mayor capacidad, velocidades medias de recorrido superiores a los 60 km/h, radios en planta mínimos



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

de 130 m frente a los 50 m actuales y un alzado más uniforme. Todos estos parámetros redundan en una mayor comodidad y seguridad.

La alternativa en variante no interfiere el tráfico actual durante las obras, lo que no sucedería si se actuara sobre el corredor actual.

6.2.4. Criterio económico

El coste de inversión y de explotación son las principales desventajas del nuevo planteamiento, pero que han de compensarse con las ventajas territoriales, funcionales y ambientales. El mayor coste lo suponen la ejecución y mantenimiento de los tramos subterráneos.

A favor se reducen los costes de combustibles y sobre todo de tiempo, muy importante para una infraestructura cuya función es comunicar las dos vertientes de la Isla.

6.3. SUBTRAMO 1-3: BOTAZO – NUEVO TÚNEL.

6.3.1. Criterio funcional

La fuerte componente ambiental hace que en este recorrido no se planteen nuevos trazados en detrimento de mejores características funcionales.

Por ello tan sólo se plantea el acondicionamiento del corredor y su desdoblamiento, única manera de conseguir mayor seguridad, comodidad y capacidad en un tramo tan sinuoso.

6.3.2. Criterio territorial

Queda supeditado a la consecución de una menor afección ambiental. El desdoblamiento mejora las comunicaciones entre las dos comarcas y por tanto las acerca.

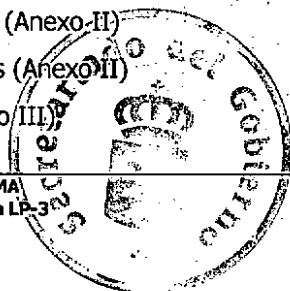
6.3.3. Criterio económico

No se planean obras singulares ya que nos mantenemos en el corredor actual. Las ventajas en tiempo y combustible se derivan de la posibilidad de rebasamiento de vehículos lentos y de una circulación más fluida.

6.3.4. Criterio ambiental

Al no tratarse de un trazado en variante lo que hace que las afecciones ambientales se minimicen. Se aprovecha el actual corredor y por tanto sólo se actuará sobre los bordes. De esta manera se reduce al mínimo la afección a las siguientes especies:

- Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias:
 - Apollonias barbujana (Anexo II)
 - Arbutus Canariensis (Anexo II)
 - Canarina canariensis (Anexo II)
 - Erica arborea (Anexo III)





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Gesnouinia canariensis (Anexo II)
 - Ilex canariensis (Anexo III)
 - Laurus azorica (Anexo III)
 - Ocotea foetens (Anexo II)
 - Myrica faya (Anexo III)
 - Persea indica (Anexo III)
 - Viburnum rigidum (Anexo III)
 - Euphorbia mellifera (Anexo II)
- Decreto 151/2001, de 21 de julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias:
 - Euphorbia mellifera, calificada como en peligro de extinción
 - Catálogo Nacional de Especies Amenazadas:
 - Euphorbia mellifera, calificada como en peligro de extinción

Se reduce la afección al Monteverde en su conjunto, considerado por la Directiva 92/43/CEE, como hábitat prioritario para su conservación. Ligado a la menor afección al Monteverde, se crea menos perjuicio a las siguientes especies animales:

- Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias:
 - Acciper nisus, calificada como de interés especial
 - Buteo buteo, calificada como de interés especial
 - Falco tinnunculus, calificada como de interés especial
 - Columba bollii, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Columba junoniae, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Asio otus, calificada como de interés especial
 - Puffinus puffinus, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Erithacus rubecula, calificada como de interés especial
 - Sylvia atricapilla, calificada como de interés especial
 - Regulus regulus tenerifae, calificada como de interés especial
 - Parus caeruleus, calificada como de interés especial
 - Pyrrhocorax pyrrhocorax, calificada como vulnerable
 - Fringilla coelebs, calificada como de interés especial
 - Scolopax rusticola, calificada como de interés especial
- Catálogo Nacional de Especies Amenazadas:
 - Acciper nisus, calificada como de interés especial
 - Buteo buteo, calificada como de interés especial





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- Falco tinnunculus, calificada como de interés especial
- Columba bollii, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
- Columba junoniae, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
- Asio otus, calificada como de interés especial
- Puffinus puffinus, calificada como de interés especial
- Erithacus rubecula, calificada como de interés especial
- Sylvia atricapilla, calificada como de interés especial
- Phylloscopus collybita, calificada como de interés especial
- Regulus regulus tenerifae, calificada como de interés especial
- Parus caeruleus, calificada como de interés especial
- Pyrrhocorax pyrrhocorax, calificada como de interés especial
- Fringilla coelebs, calificada como de interés especial

El aprovechamiento del corredor es la solución que menos impacta sobre este espacio, el cual posee un estado de conservación y una calidad muy altos que determinan una alta calidad paisajística con una fragilidad muy significativa.

Se altera en menor medida al LIC Monteverde Breña Alta.

6.4. SUBTRAMO 1-4: CRUCE DE LA CUMBRE.

6.4.1. Criterio funcional

Salvar este subtramo mediante un segundo tubo paralelo al nuevo túnel de La Cumbre que además reduce su longitud en más de la mitad, ofrece numerosas ventajas funcionales:

Alta capacidad ya que el segundo tubo viene a completar el trazado desdoblado, disponiéndose de dos carriles por sentido con unas condiciones de trazado en alzado y planta óptimas, que permitirán desarrollar velocidades de circulación superiores a los 80 km/h.

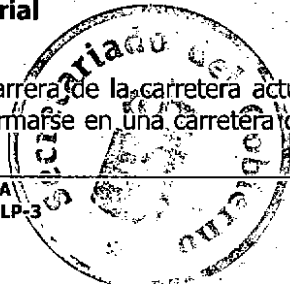
Comodidad de conducción en el sentido Este-oeste, por alcanzar la velocidad de diseño indicada por la instrucción para carreteras con más de un carril por sentido de circulación, frente a la velocidad de diseño inferior a los 40 km/h del trazado actual.

Una vez realizada la boquilla este, se podrá ejecutar la obra sin interferir la circulación actual, ya que no se afecta a los 7 km de recorrido actual.

En lo que respecta a la seguridad, el tubo paralelo al Nuevo Túnel de La Cumbre, viene a resolver de manera definitiva la evacuación de personas en caso de siniestro así como el mejor acceso de los servicios de emergencia. En la actualidad, en caso de incendio, se funciona con refugios, lo que no permite la inmediata evacuación de los afectados ni prestar auxilio en la zona de siniestro. Es por ello que se considera la construcción del nuevo túnel, esencial para garantizar a largo plazo la seguridad de los usuarios. A parte de lo dicho, el mantenimiento del actual corredor plantea un trazado muy sinuoso y el paso por el viejo túnel, que tampoco dispone de galería de evacuación ni de medidas de seguridad adecuadas.

6.4.2. Criterio territorial

El paso en túnel reduce el efecto barrera de la carretera actual ya que reduce su densidad de tráfico. La vía liberada podrá transformarse en una carretera de dos sentidos para acceder a las





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

pistas forestales y como itinerario turístico. De esta manera aumenta de forma significativa las posibilidades de cruce tanto para personas como para animales.

Con el doble sentido, los usuarios de las pistas forestales que se dirijan hacia la comarca este, no se verán obligados a ir hasta el enlace del Nuevo Túnel en el El Paso para realizar el cambio de sentido, y lo mismo para los que quieren acceder a las pistas desde la comarca Oeste, que en la actualidad han de cruzar primero el Nuevo túnel.

6.4.3. Criterio económico

La mayor desventaja del doble tubo es el coste de la inversión y la explotación, pero que se reduce significativamente si tenemos en cuenta que el mantenimiento de la carretera actual exige actuaciones durante 7 km y sobre todo en el antiguo túnel, que no dispone de gálibos ni de medidas de seguridad adecuadas. Cara a la explotación, el control de este nuevo tubo se puede llevar a cabo desde el centro de control actual sin mayores problemas.

No cabe duda que por longitud (3,3 km frente a 7.2 km), por pendiente máxima en el longitudinal (4,0% frente al 8.2% actual) y por poderse desarrollar una velocidad más adecuada al tipo de conducción, la alternativa en túnel es rotundamente superior al corredor actual desde el punto de vista del consumo de combustibles, lo que repercutirá de manera sensible en el coste de los transportes.

A favor tenemos también los fuertes ahorros en tiempo que supone esta alternativa para las comunicaciones rodadas entre los dos centros económicos de la Isla. El acortamiento de longitud, y la mayor velocidad de circulación permite que se recorten los tiempos a la cuarta parte el tiempo necesario en cruzar la Cumbre (2.5 minutos frente a 10 minutos).

6.4.4. Criterio ambiental

El paso en túnel evita afecciones en superficie, por lo que es la alternativa óptima desde el punto de vista ambiental, frente al acondicionamiento de la carretera actual.

Respecto a la vegetación, se minimiza la afección al Monteverde y al pinar mixto bien conservado existente en la vertiente oeste, y en consecuencia a las siguientes especies:

- Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias:
 - Erica arborea (Anexo III)
 - Myrica faya (Anexo III)
 - Pinus canariensis (Anexo III)
 - Bistropogon origanifolius var. Palmensis (Anexo III)
 - Chamaecytisus proliferus var palmensis (Anexo III)
 - Olea europaea spp.cerasiformis (Anexo II)
 - Pistacia atlantica (Anexo II)

Se reduce a su vez la afección a las siguientes especies animales:

- Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.
 - Acciper nisus, calificada como de interés especial
 - Buteo buteo, calificada como de interés especial





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ BUURUL

- Falco tinnunculus, calificada como de interés especial
 - Columba junoniae, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Asio otus, calificada como de interés especial
 - Erithacus rubecula, calificada como de interés especial
 - Sylvia atricapilla, calificada como de interés especial
 - Regulus regulus tenerifae, calificada como de interés especial
 - Parus caeruleus, calificada como de interés especial
 - Pyrrhonorax pyrrhonorax, calificada como vulnerable
 - Fringilla coelebs, calificada como de interés especial
- Catálogo Nacional de Especies Amenazadas:
 - Acciper nisus, calificada como de interés especial
 - Buteo buteo, calificada como de interés especial
 - Falco tinnunculus, calificada como de interés especial
 - Columba junoniae, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
 - Asio otus, calificada como de interés especial
 - Motacilla cinerea, calificada como de interés especial
 - Erithacus rubecula, calificada como de interés especial
 - Sylvia atricapilla, calificada como de interés especial
 - Phylloscopus collybita, calificada como de interés especial
 - Regulus regulus tenerifae, calificada como de interés especial
 - Parus caeruleus, calificada como de interés especial
 - Pyrrhonorax pyrrhonorax, calificada como de interés especial
 - Fringilla coelebs, calificada como de interés especial

El paso soterrado evita afecciones al paisaje, geomorfología, espacios protegidos y al patrimonio.

Además soluciona los actuales riesgos geológicos de desprendimientos, que en episodios de lluvia intensa, frecuentemente provocan el corte del sentido Las Breñas-El Paso.

Al discurrir a cota más baja se evitan parte de los problemas generados por la niebla, lo que repercute en una mayor seguridad de conducción.

Respecto a la contaminación atmosférica, ésta se focaliza en las bocas de los túneles, siendo la producción de partículas contaminantes menor dada la reducción de longitudes, menor pendiente longitudinal, velocidad más cercana a la óptima, fluidez del tráfico y no ser necesario salvar un desnivel que supone cruzar por el túnel antiguo.

Respecto a la contaminación sonora, se libera toda la carretera actual, con efectos beneficiosos sobre animales y personas que desarrollen actividades de ocio.





CONCEPCION INES PEREZ RIVEROL

6.5. SUBTRAMO 1-5: NUEVO TÚNEL – EL PASO.

6.5.1. Criterio funcional

Entre el nuevo túnel de La Cumbre y el Campo de Fútbol de El Paso se plantea la realización de una variante de población, única forma de conseguir los objetivos de partida que ha de alcanzar la LP-3.

En efecto, el recorrido en variante es la única manera de cumplir con el objetivo de supresión de travesías y la única forma de conseguir un trazado cómodo, rápido, seguro y de capacidad suficiente en la LP-3, que de lo contrario provocaría un estrangulamiento que pondría en cuestión las actuaciones realizadas en tramos posteriores.

En contra de la permanencia de la travesía se tiene::

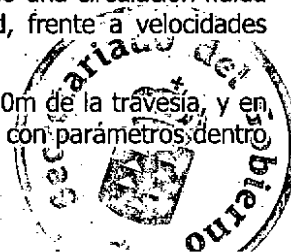
- Capacidad: velocidades de circulación bajas (limitadas a 50 km/h) y condicionadas por intersecciones, accesos a propiedades, pasos de peatones. El número y ancho de carriles queda fuertemente limitado por el espacio entre fechadas, que también debe compartirse con aceras, aparcamientos, mobiliario urbano, etc. Los niveles de servicio alcanzados (calidad de la circulación), no justifican la intervención.
- Comodidad: El paso por una travesía expone al conductor a una serie de incertidumbres y estímulos muy superior al de una carretera que transcurre en variante y sin obstáculos. Un peor trazado dificulta la conducción y aumenta el nivel de estrés.
- Alzado: el perfil longitudinal es rígido ya que actuar sobre él provocaría problemas con los umbrales de las puertas de las viviendas, encuentros con calles y garajes, etc.
- Planta: Queda determinada por el corredor existente. Por tanto no podrán mejorarse los radios, incluir curvas de transición, sobreanchos, etc.
- Molestias al usuario: Ejecutar una obra sobre un corredor con tráfico crea mayores problemas que una solución en variante, tanto para los conductores como para los habitantes.
- Seguridad: Presencia de peatones, numerosos cruces, pasos de peatones, acceso a propiedades colindantes, trazado deficiente, etc, se traducen en unos mayores índices de siniestralidad. No se cumple la política de supresión de travesías:

La alternativa que ahora se plantea es la evolución de un gran número de soluciones que se han ido afinando a lo largo del tiempo, hasta conseguir el mayor consenso con el planeamiento municipal.

Su trazado va en la línea de la solución de circunvalación propuesta por el PGOU, pero con los parámetros de trazado necesarios para la vía que se pretende, que en todo caso se han supeditado a la minimización de afecciones a las edificaciones existentes.

Este nuevo trazado resulta más cómodo ya que cumple con las prescripciones recogidas en la instrucción de carreteras para una vía con calzadas separadas, permitiendo una circulación fluida con velocidades superiores a los 80 km/h en condiciones de seguridad, frente a velocidades actuales inferiores a los 40 km/h en la travesía.

En lo que respecta a la planta, el radio mínimo es de 250m frente a los 50m de la travesía, y en cuanto al alzado, la pendiente máxima es del 7%, con acuerdos verticales con parámetros dentro de los indicados por la Instrucción de Carreteras...





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Al ser una variante, las obras no interferirán, salvo en la parte alta del recorrido, el tráfico en la LP-3.

6.5.2. Criterio territorial

Se oponen a la permanencia de la travesía los siguientes factores:

- **Planeamiento:** El reglamento de carreteras entra en conflicto con el planeamiento municipal en lo referente a bandas de protección y limitación de accesos.
- **Usos del suelo:** La circulación de paso demanda un corredor que entra en competencia con el espacio reservado para uso más urbano: aparcamiento, acceso, aceras, mobiliario, jardines... Dicho espacio es limitado en la travesía.
- **Fragmentación:** La carretera supone una brecha en el seno de un suelo urbano, que queda dividido en dos mitades, aleja las dos fachadas.
- **Accesibilidad:** La carretera que no logra aumentar la velocidad o seguridad del transporte de personas y mercancías, no consigue aumentar la accesibilidad de los terrenos situados aguas abajo. Los padecimientos los sufrirán los habitantes de Fuencaliente. Los Llanos, Tazacorte, Tijarafe, Puntagorda y Garafía. Se actúa de forma poco solidaria.
- **Permeabilidad:** incluso la situación actual ya provoca grandes problemas de conexión entre las dos fachadas. Más carriles y más vehículos, incrementarán el problema.
- **Transporte público:** Un servicio que no ofrece rapidez en los desplazamientos difícilmente podrá ser atractivo y competitivo. Existe un mayor coste para la Administración derivado de las obligaciones de servicio público.

La propuesta de ordenación de la LP-3 en variante permite un mejor modelo de desarrollo que la travesía, circunvalando la zona urbana de El Paso hacia el sur y dejando una bolsa de suelo suficiente para no coarta el futuro desarrollo del núcleo poblacional.

La vía materializa la frontera entre suelos urbanos y rústicos, protegiendo a éstos últimos del avance de la población de El Paso.

Los problemas más significativos se producen en el Barrio de Fátima, donde se ha previsto la materialización de un túnel artificial para evitar la división del asentamiento. En el resto del recorrido se ha previsto dar continuidad a distinto nivel a los caminos existentes, y donde no ha sido posible, se resolverá con el correspondiente viario de servicio paralelo.

El nuevo enlace de Tacande, permitirá conectar toda la zona aledaña, permitiendo tomar itinerarios hacia San Nicolás para tomar la LP-2 hacia Fuencaliente, o dirigirse a Puerto Naos. Este enlace dará conexión directa a todo el suelo industrial previsto al sur de El Paso, mejorando la competitividad de las industrias que en él se asienten, que ya no tendrán que avituallarse o transportar su producción por el interior de la travesía.

6.5.3. Criterio económico

En contra de actuar en la travesía podemos apuntar:

- **Funcionamiento:** Mal trazado, velocidad no adecuada e incidencias se traducen en un mayor coste de combustibles, lubricantes y consumibles, reduciendo la vida útil de los vehículos. Conocida es la diferencia entre los consumos urbanos e interurbanos. Por tanto no se va a una solución sostenible energéticamente.



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

- **Tiempos:** El tiempo que usuarios y mercancías emplean en sus desplazamientos es un bien económico caro, que puede condicionar la viabilidad de ciertas actividades y que siempre aumentan los costes de explotación y de los insumos.
- **Infraestructura:** Los importantes costes en reposición de servicios urbanos y las molestias a los vecinos, encarecen notablemente los costes de la obra. Dichos costes no quedan justificados con el resultado obtenido, que no es una solución de futuro.
- **Expropiaciones:** En principio parece inviable acometer la expropiación y demolición de al menos una de las fachadas de la vía para poder realizar mejoras en el trazado.

Por tener mejor trazado y dos carriles por sentido, la solución en variante reduce los costes de combustible ya que permite rebasar los vehículos más lentos y permite que los vehículos circulen a un régimen de funcionamiento más acorde con sus prestaciones. El ahorro en tiempo es notable frente al paso por el interior de la población.

6.5.4. Criterio ambiental

En contra de la variante se tiene:

- **Drenaje:** el problema de las aguas se convierte en un problema dentro de una travesía ya que no se pueden colocar cunetas ni existen puntos de vertido a cauce. Por tanto será necesario una red de pluviales provista de sumideros, pozos de registro, etc. de coste elevado y que entra en conflicto con todos los servicios urbanos que se encuentran enterrados.
- **Contaminación:** No se consigue mejorar la calidad de vida de las personas de la población. Al contrario, se coloca el foco de la emisión de contaminantes atmosféricos y ruidos en el seno de la misma.
- **Socio-economía:** La eliminación de aparcamientos y las dificultades de acceso derivadas de la presencia una fuerte densidad de circulación pueden contrarrestar la supuesta ventaja de obligar a los potenciales clientes a pasar por delante de los negocios. Quizá fuera más lógico para potenciar el comercio quitar la circulación de paso (con lo que sería suficiente contar con sólo dos carriles y no tres), aumentar el ancho de las aceras, introducir más aparcamiento (paso de línea a batería), introducir zonas ajardinadas (se podría convertir en una rambla) y mobiliario urbano, reducir ruidos, disminuir contaminación, hacer más fácil el paso de una acera a otra (de un comercio a otro)... En definitiva, hacer más atractiva la zona comercial, que el cliente se encuentre a gusto. La gente por lo general va a comprar a calles peatonales o centros comerciales, nunca a los arcones de una carretera.

La variante se mueve por terrenos transformados por las actividades agrícolas o el pastoreo. El abandono ha propiciado la ocupación por vegetación de sustitución, no existiendo representantes nobles del piso bioclimático correspondiente, o en su caso siendo elementos muy aislados.

El trazado ha tenido en cuenta la menor afección a un ambiente tan frágil como son las coladas, en donde aparece vegetación rupícola y pionera. Resalta el color gris debido a la presencia del líquen *Stereocaulon vesuvianum* que es el encargado de comenzar a disgregar la roca para facilitar el asentamiento de otras especies de plantas vasculares primocolonizadoras, y resistentes a la falta de suelo y escasez de agua (*Rumex lunaria*, *Aeonium sphatulatum*, *Cheilanthes marantae*).

001152

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POSENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COTMAC DE FECHA 20/01/11
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN EN LA
SESION ORDINARIA CELEBRADA EL 19/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)



LA SECRETARIA GENERAL DEL PLAN CON CARACTER
ACCIDENTAL

Planificación y Servicios Públicos



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Por tanto, debe destacar la importancia ecológica de las coladas que forman un papel primordial en la sucesión ecológica, siendo la fauna invertebrada asociada (fauna lavícola) de un alto valor ecológico, con numerosos endemismos como el *Anataelia lavicola*.

La variante puede ser utilizada como protección de dichos espacios frente a la presión urbana:

A pesar de pasar retirados, se tendrá cuidado con los lugares de nidificación y alimentación de la avifauna, así como con la fauna troglobia, con numerosos endemismos. Es posible que aparezcan grutas que son el hábitat de los murciélagos. La zona de cultivo previa al pinar también es de vital importancia, ya que es de los pocos lugares de la isla donde se pueden observar alcaravanes.

Para evitar las afecciones al paisaje el trazado discurre la mayor parte del tiempo de manera deprimida y ocupando terrenos previamente antropizados.

En cuanto al patrimonio, se prestará atención a la integridad de los paredones y edificaciones tradicionales, reponiéndose en otros lugares si los estudios arqueológicos así lo determinan.

Para evitar la erosión de los taludes y la pérdida de suelo, los terraplenes serán abancalados con vegetación potencial o tradicional.

En lo que se refiere a contaminación atmosférica y ruidos, las ventajas son manifiestas a favor de la variantes ya que alejamos el foco de la población y reducimos emisiones por la mejora en la fluidez de la circulación.

6.6. SUBTRAMO 1-6: EL PASO – LOS LLANOS.

6.6.1. Criterio funcional

Esta nueva alternativa plantea un nuevo trazado respecto al seleccionado por el PTEIV ya que se marca como destino la Circunvalación Sur y no la penetración por el Norte a la población de Los Llanos de Aridane. El segundo objetivo es reducir al mínimo la afectación a las edificaciones existentes, aunque ello suponga una renuncia a parámetros de trazado más exigentes.

Dado que se fija como punto final la glorieta existente en el inicio de la circunvalación sur, a nivel, no es necesario alcanzar la misma a alta velocidad, por lo que se plantea la reducción gradual de la velocidad desde los 80 km/h del tramo anterior hasta los 50 km/h de aproximación a la glorieta. De esta manera no se introducen sorpresas en el conductor y se llega a una velocidad adecuada al "ceda el paso" de la glorieta.

Parámetros de trazado más reducidos, derivados de una menor velocidad de diseño, han permitido una mayor adaptación al territorio reduciendo la afección a las edificaciones existentes. También se ha eliminado la necesidad de realizar tramos en túnel, lo que reducirá notablemente los costes de construcción y sobre todo explotación.

La sección tipo es similar a los otros tramos de la actuación en la LP-3, con dos carriles por sentido, lo que permite tener una capacidad y comodidad adecuada.

La glorieta de la Circunvalación Sur se ha remodelado y ampliado para un mejor encaje de los nuevos ramales. Para facilitar el funcionamiento de esta intersección giratoria, se ha dotado a la misma de un movimiento directo entre el sentido de bajada en la actual carretera (proveniente de Tajuya) y la nueva LP-3 hacia El Paso.

La pendiente longitudinal del 8% hace recomendable que se plantee desde un principio la realización de los cuatro carriles, si se pretende que en el sentido de ascenso se tenga un adecuado nivel de servicio.





CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ-RIVEROL

Este subtramo puede ser ejecutado sin interferir los tráfico de la LP-3 y LP-2, lo que no sucedería si se actúa sobre la carretera actual.

Disponer de una carretera con sentidos separados, y dos carriles por cada uno de ellos permite obtener una conducción más segura y una velocidad adecuada a los objetivos de partida.

6.6.2. Criterio territorial

El trazado se desarrolla por suelos con bajo aprovechamiento residencial, lo que reduce las afecciones sobre el suelo urbano y asentamientos rurales, frente a las que exigiría el corredor actual, donde debiera procederse a la expropiación de la práctica totalidad de los inmuebles situados junto a la vía.

Por tanto este trazado afecta a suelos con usos de menor valor que los situados junto a la carretera.

El planteamiento de la duplicación de la carretera actual provoca un efecto barrera muy superior al nuevo trazado, dados los numerosos inmuebles y aprovechamientos que se sitúan en los bordes de la LP-3, que se verían gravemente separados y con pocas posibilidades de mejorar la permeabilidad transversal.

Dado el gran número de caminos existentes, en el nuevo trazado se ha cuidado que la rasante se separe suficientemente del terreno en algunas zonas, para facilitar la realización de los correspondientes pasos inferiores o superiores, que permitan reponer los itinerarios y dar una adecuada permeabilidad transversal.

Esta vía no aumenta la accesibilidad de los terrenos atravesados ya que no es esa su misión, que recae en la red de caminos. Sí producirá mejoras en la accesibilidad de las fincas situadas junto a la carretera, ya que al descender la intensidad de tráfico, permitirá un acceso más cómodo y seguro.

Con esta carretera se consigue dar continuidad a la LP-3 por la Circunvalación Sur hasta Argual, mejorando las comunicaciones con Los Llanos, Puerto Naos, Tazacorte y toda la comarca Noroccidental de la Isla.

6.6.3. Criterio económico

Por su mejor longitudinal, mayor nivel de servicio y menor longitud de recorrido, la solución en variante es preferible desde el punto de vista del consumo de combustibles.

Con un recorrido de 2,6 km entre el enlace de El Paso y la rotonda de la circunvalación Sur de Los Llanos, permitirá salvar esta distancia en un tiempo medio algo superior a los 2 minutos, permitiendo sobrepasar a los vehículos más lentos en todo el recorrido con total seguridad.

Esta actuación completará la actuación de futuro en toda la LP-3 entre El Drago y La circunvalación Sur de Los Llanos. La nueva distancia de unos 23 km podría ser salvada en menos de 20 minutos circulando a una velocidad media de 70 km/h, lo que supone una reducción en tiempo del orden de la mitad, en condiciones de seguridad y comodidad.

En lo que respecta al coste económico, la vía no plantea obras de entidad. Tampoco requerirá una partida para expropiaciones tan grande como la que exigiría la ordenación del corredor actual.

Respecto a la solución del PTE IV, se evita la necesidad de realizar el tramo en falso túnel, con lo que se reducen la inversión inicial y los costes de explotación de manera significativa.





6.6.4. Criterio ambiental

Nos encontramos en una zona donde la vegetación potencial no tiene prácticamente representantes, ya que el terreno ha sido fuertemente alterado, roturado y transformado para el cultivo y la ganadería.

En la propuesta realizada se ha optado por no recoger los terraplenes mediante muros, así como adoptar un talud más tendido que el estrictamente estable. Con ello se pretende facilitar las plantaciones en el mismo y su abancalamiento para conseguir una mayor integración de los rellenos.

Se empleará vegetación potencial como las incluidas en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias:

- o Aeonium spp (Anexo II)
- o Euphorbia balsamifera (Anexo II)
- o Euphorbia canariensis (Anexo II)
- o Greenovia spp (Anexo II)
- o Phoenix canariensis (Anexo II)
- o Retama raetam (Anexo II)

Desde el punto de vista faunístico no es de esperar afecciones importantes, salvo algunas aves ligadas a la actividad agrícola. No obstante deberá tenerse en cuenta la posible existencia de ejemplares de graja y cernícalo. Más rara será la presencia del alcaraván y de otras especies recogidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.

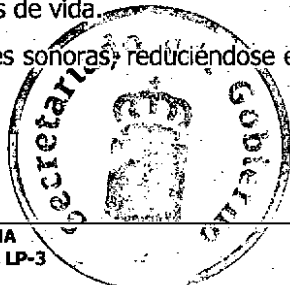
- o Falco tinnunculus, calificada como de interés especial
- o Asio otus, calificada como de interés especial
- o Sylvia atricapilla, calificada como de interés especial
- o Parus caeruleus, calificada como de interés especial
- o Pyrrhocorax pyrrhocorax, calificada como vulnerable
- o Burhinus oedicnemus, calificada como sensible a la alteración de su hábitat
- o Anthus berthelotii, calificada como de interés especial

El trazado se desarrolla en una hondonada ocupada por cultivos y numerosas edificaciones, sin plantear obras singulares, por lo que no es de esperar un gran impacto en el paisaje existente. Como ya se apuntó, se realizarán medidas correctoras sobre los terraplenes como el abancalamiento para simular el paisaje agrícola y plantaciones.

Desde el punto de vista patrimonial, se cuidará la permanencia de paredones o se trasladarán en caso necesario al dominio público de la vía para garantizar su permanencia.

El mejor trazado permitirá una circulación más fluida que redundará en una menor producción de contaminantes, que ahora no se generarán junto a las viviendas limítrofes a la LP-3, cuyos habitantes mejorarán sus condiciones de vida.

Lo mismo es aplicable a las emisiones sonoras, reduciéndose el ruido en las actuales travesías de la carretera.





LA SECRETARÍA GENERAL DEL GOBIERNO CON CARÁCTER
ACCIDENTARIO DE LA PALMA

Planificación y Servicios Públicos



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

El nuevo planteamiento no aprovecha el corredor actual pero consigue cumplir los objetivos de partida sin grandes afecciones a las propiedades limítrofes a la carretera, que se verían seriamente comprometidas si se actuara sobre el corredor.



1156

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COIMAC DE FECHA 24/01/11.
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLOP)

001156

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
OCCIDENTAL
Plan Insular de Ordenación de La Palma



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Memoria de Ordenación Territorial



CCRS arquitectos