

## INFORME TÉCNICO

**EXPEDIENTE: 2663/2019**

**OBJETO:** ESTUDIO DE DETALLE

**SITUACIÓN:** CALLE ARGENTINA- CAMINO MORETO, BARRIO EL FRONTÓN.  
T.M. MOYA. LAS PALMAS.

**PROMOTOR:** ILMO. AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE MOYA.

**INGENIERA TÉCNICA EN TOPOGRAFÍA:** ANA MARÍA MELIÁN FALCÓN (Técnico Municipal).

### 1.- MEMORIA JUSTIFICATIVA.

#### 1.1.- AUTOR DEL ENCARGO.

EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE MOYA.  
Calle Miguel Hernández, número 13  
C.P. 35423.  
T.M. de Moya.  
LAS PALMAS.

#### 1.2.- DEFINICIÓN Y OBJETO DEL TRABAJO.

El presente Informe Técnico tiene como objeto la redacción de ESTUDIO DE DETALLE para el futuro trazado de dos tramos de vía, según el viario previsto por las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Moya, en la zona conocida como Camino Moreto y Calle Argentina, de este término municipal.

La necesidad del presente Estudio de Detalle se plantea desde el momento en que se detecta en las Normas Subsidiarias el planteamiento de una misma vía con diferentes anchos. Asimismo, se observa que, al acotar el ancho de la vía la equidistancia entre el punto de referencia desde el que se toma la medida y la marca del plano que indica el ancho previsto de la vía, NO coinciden. Tal discrepancia generaría incertidumbre a la hora de establecer la alineación válida con respecto al planeamiento en vigor. El presente Informe Técnico de Estudio de Detalle propone uniformizar los parámetros que definen todas las vías afectadas y que, en la actualidad, están abiertas al tráfico.

El suelo afectado por la presente propuesta se encuentra clasificado como URBANO, calificado de VIAL.

La Administración Municipal, en aras a la adecuada consecución de las previsiones del planeamiento de ordenación urbana, considera necesario ordenar el conjunto de intereses legítimos, tanto públicos como privados, que confluyen sobre el mismo, de un modo racional y sostenible, promoviendo la realización del presente ESTUDIO DE DETALLE, como instrumento complementario de la ordenación urbanística, según los objetivos establecidos para ello en el artículo 150 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias.



Cód. Validación: 7A2JAE6PHEMZEMLTOPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 11



El presente ESTUDIO DE DETALLE tiene por objeto completar o adaptar las determinaciones de la ordenación pormenorizada del suelo urbano para la manzana afectada entre la Calle Argentina y Camino Moreto, de este término municipal. En lo que se refiere a las alineaciones y rasantes previstas en los planos de las NNSS'99.

El planeamiento que se propone modificar son los planos **3.3. ORDENACION DETALLADA y 4.3 ALINEACIÓN Y RASANTE** de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Moya (NNSS'99), aprobado con fecha 27 de octubre de 1999, publicadas en el Boletín Oficial de Canarias, número 149, de fecha 10 de noviembre de 1999, y el Texto Refundido de las Normas Subsidiarias, publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia, número extraordinario 101, de fecha 3 de diciembre de 1999.

### 1.3.- CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS DE LA ZONA DE ACTUACIÓN.

La zona de actuación se encuentra situada en el lugar conocido como “El Moreto”, concretamente entre el número 3 de gobierno, de la Calle Argentina, y los números 34 y 73 de gobierno, de “Camino Moreto”, de este término municipal.

Para una mejor localización, a continuación se muestra foto aérea de las vías afectadas.



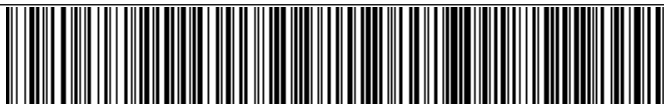
Ilustración 1: Vista aérea de la zona

A continuación se diferencian dos tramos de vía para valorar la ocupación de la actuación. Ello es debido a que el último tramo, sin pavimentar, tendrá un ancho diferente y discurre perpendicularmente al tramo de partida en Calle Moreto. A este tramo lo denominaremos más adelante, en el presente informe, como TRAMO 2.

TRAMO 1



Cód. Validación: 7A2JAE6PH5EMZUTL0PWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 11





El TRAMO 1, delimitado por líneas perimetrales de color azul, es la vía que va desde la Calle Argentina, número 3, hasta Camino Moreto, número 34. Por sus dimensiones, no cumple con el ancho previsto en el planeamiento para la zona de rodadura.

Sobre la foto aérea a continuación se puede ver la zona definida como TRAMO 1 (marcada con línea perimetral de color azul) y las acotaciones de la vía, tal y como se encuentra en la actualidad. Teniendo un ancho mínimo de 5 metros, y un máximo de 6 metros.

La superficie que ocupa el TRAMO 1 en la actualidad es OCHOCIENTOS DIEZ METROS CUADRADOS (810 m<sup>2</sup>), con una longitud de CIENTO CUARENTA Y OCHO METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (148,25 m.).



Ilustración 2: vista aérea de la zona con los anchos existentes de las vías, así como su señalización por tramos.

## TRAMO 2

Tramo sin pavimentar, abierto al paso de personas y vehículos. El ancho mínimo de la vía, en la actualidad, tal y como se observa en la fotografía aérea, es de 3 metros, y el máximo llega a tener un ancho de 6 metros.

La superficie ocupada por el TRAMO 2 (marcado con línea perimetral en verde) es de TRESCIENTOS SESENTA METROS CUADRADOS (360 m<sup>2</sup>). Con una longitud de SETENTA Y CINCO METROS (75 m.).



Cód. Validación: 7A2JAE6PHEMZEMUTLQPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 11



### 1.3.1-. Topografía y características morfológicas del suelo.

La zona en cuestión es bastante accesible, sin una orografía muy complicada que permite la fácil ejecución de los tramos de viales y su consolidación.

Además, aunque la zona está ubicada dentro de Suelo Urbano, según las NNSS'99, se aprecia como la vía requiere su terminación con las obras de urbanización correspondientes para completar los requisitos urbanísticos exigidos por la normativa de aplicación.

### 1.3.2-. Usos del Suelo.

El uso del suelo se encuentra recogido por las NNSS'99 de Moya, suelo URBANO, calificado como VIAL y uso RESIDENCIAL. La tipología edificatoria, indicado por colores y nomenclatura de los planos de ordenación, según la ilustración que se muestra a continuación, es ENTREMEDIANERAS 2 PLANTAS ("2P") marcada en color amarillo.

A continuación se muestra el plano de las NNSS'99 donde se prevé la trama urbana de la zona en cuestión:

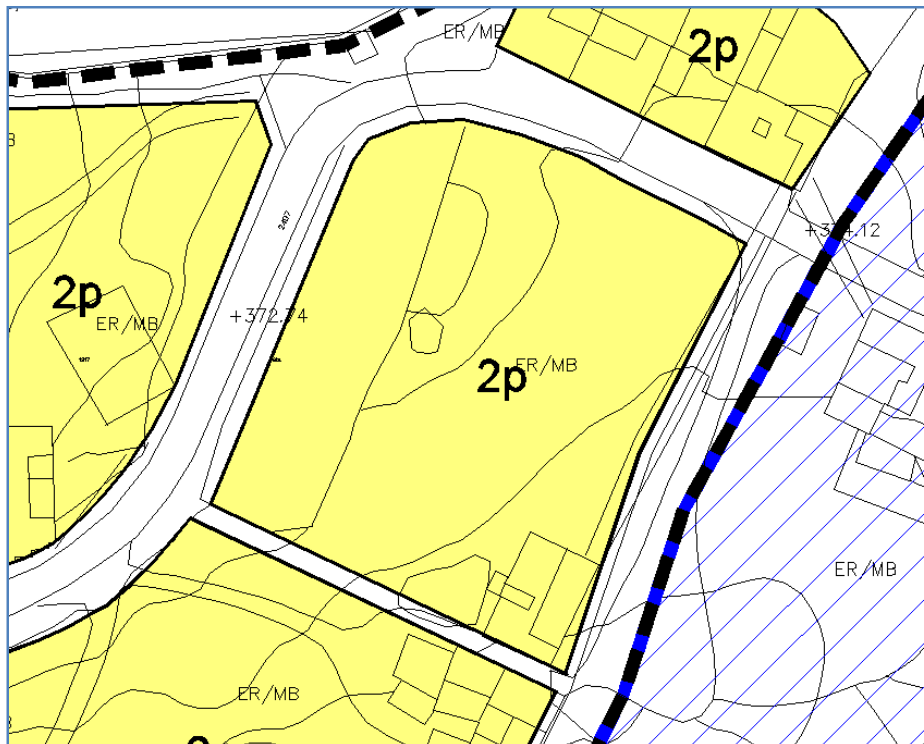


Ilustración 3: Plano de ordenación pormenorizada de la normativa actual.

**1.3.3-. Propietarios:** El TRAMO 1 es una vía de dominio público, titularidad del Ayuntamiento de Moya. El TRAMO 2 está totalmente previsto sobre suelo privado.

**1.3.4-. Servidumbres:** Los terrenos afectados por la ocupación de las obras de ejecución de la calle que se relaciona en el Estudio de Detalle, dentro de la zona de actuación, se encuentran libres de cargas y gravámenes o de cualquier otra servidumbre que no sea la propia del tránsito de vehículos previsto.



Cód. Validación: 7A2JAE6PHEMZEMLTOPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 11



**1.3.5-. Infraestructuras existentes:** Se trata de una zona semi-urbanizada en el que el grado de ejecución de las vías abiertas cuentan con: Alumbrado público; Agua de abasto; Alcantarillado, excepto en el tramo sin pavimentar; con parte de la zona de rodadura asfaltada, y otra parte de la zona de rodadura, abierto al paso pero sin pavimentar; y tramos parciales con acera ejecutada.

#### 1.4.- NORMATIVA URBANÍSTICA.

Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Moya (en adelante NNSS'99), aprobado con fecha 27 de octubre de 1999, publicadas en el Boletín Oficial de Canarias, número 149, de fecha 10 de noviembre de 1999, y el Texto Refundido de las Normas Subsidiarias, publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia, número extraordinario 101, de fecha 3 de diciembre de 1999.

##### 1.4.1 Exteriores a la zona de viales:

a) La tipología edificatoria prevista en la zona es la de ENTREMEDIANERAS 2 PLANTAS (2P):

- Parcela mínima.....**120,00 m<sup>2</sup>**
- Edificabilidad.....**1,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>**
- Nº de plantas .....**Dos**
- Altura máxima.....**7,30 metros.**
- Ancho mínimo fachada.....**7,00 metros.**
- Fondo máximo edificable.....**18,00 metros.**
- Retranqueo.....**0,00 metros**

b) Suelo Urbanizable SUB 3 Moreto. Se puede ver en trama azul en los planos siguientes.

##### 1.4.2. Para la zona de viales:

- TRAMO 1. Viene definido en el planeamiento con tres dimensiones diferentes:

a) Calle con DIEZ (10) METROS de ancho. Según la sección recogida en el planeamiento municipal, la ejecución de una vía con un ancho de DIEZ (10) METROS, contempla una zona de rodadura de un ancho de SEIS (6) METROS de calzada; y aceras de DOS (2) METROS de ancho a cada lado, tal y como se muestra en la ilustración inferior.

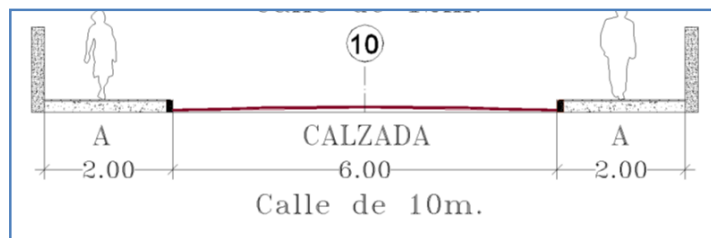
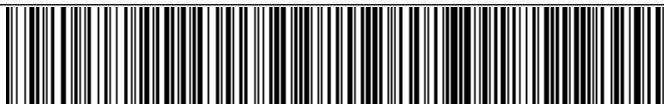


Ilustración 4: Sección tipo prevista en las NNSS'99 para una vía de 10 metros.



Cód. Verificación: 7A2JA6PHEMZEMLTOPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 5 de 11



b) Calle de ONCE (11) METROS de ancho. Las NNSS'99 NO definen sección tipo. Este es uno de los motivos que sustenta la procedencia de la realización del presente este Informe Técnico de Estudio de Detalle al objeto de subsanar el error detectado.

c) Calle de OCHO (8) METROS de ancho. Según la sección tipo recogida en el planeamiento municipal, le ejecución de una vía con un ancho de OCHO (8) METROS, contempla una zona de rodadura con un ancho de SEIS (6) METROS de calzada; y aceras de UN (1) METRO de ancho a cada lado, tal y como se muestra en la ilustración inferior.

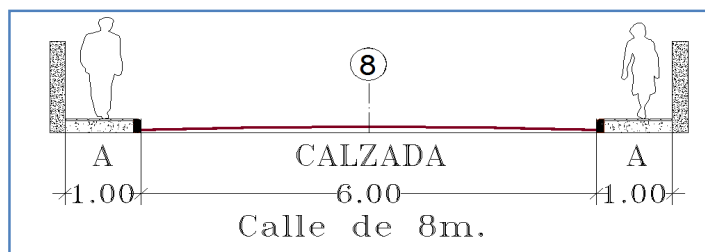


Ilustración 5: Sección tipo prevista en las NNSS'99 para una vía de 10 metros.

De lo anteriormente expuesto, se detecta el error de planteamiento, ya que en un mismo tramo de vía, en una longitud inferior a CIENTO CINCUENTA (150) METROS, se definen por el planeamiento tres anchos de vías diferentes. Y, a mayor abundamiento, uno de los anchos ni siquiera se encuentra definido la sección tipo correspondiente, como es el caso de la vía prevista con un ancho de ONCE (11) METROS.

- **TRAMO 2.** Las condiciones para la ejecución de la vía se definen, en la SECCIÓN TIPO correspondiente, como vía de SEIS (6) METROS en una parte del tramo de la misma. Y con un ancho de SIETE (7) metros de ancho en otro tramo de la misma vía.

a) Según la sección tipo recogida en el planeamiento municipal, le ejecución de una RODONAL con un ancho de SEIS (6) METROS, SIN aceras, tal y como se muestra en la ilustración inferior.

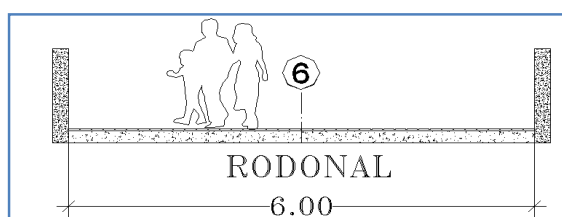


Ilustración 6 : Sección tipo previsto en las NNSS'99 para una vía de 6 metros.

En el tramo 2, al medir sobre el plano de ordenación pormenorizada, se ha detectado que entre las líneas que delimitarían el ancho de vía NO existen los SEIS (6) METROS previstos, tal y como se indica en la marca de ancho de vía. Al acotar el ancho de plano se observa que este es variable, yendo desde los NUEVE (9) METROS a los OCHO (8) METROS de ancho, cuando debería de contar siempre con una ancho de SEIS (6) METROS, según planeamiento.



Cód. Verificación: 7A2JA6PHEMZEUTLQPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 11





b) La misma coincidencia se produce en el siguiente tramo, donde está previsto que el ancho de la calle sea de SIETE (7) METROS.

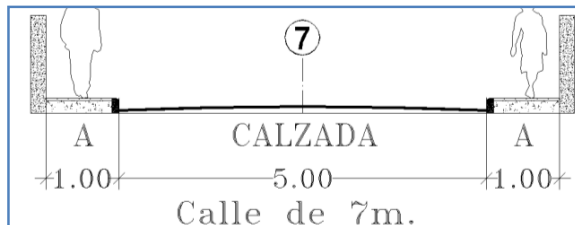


Ilustración 7: Sección tipo prevista en las NNSS'99 para una vía de 7 metros.

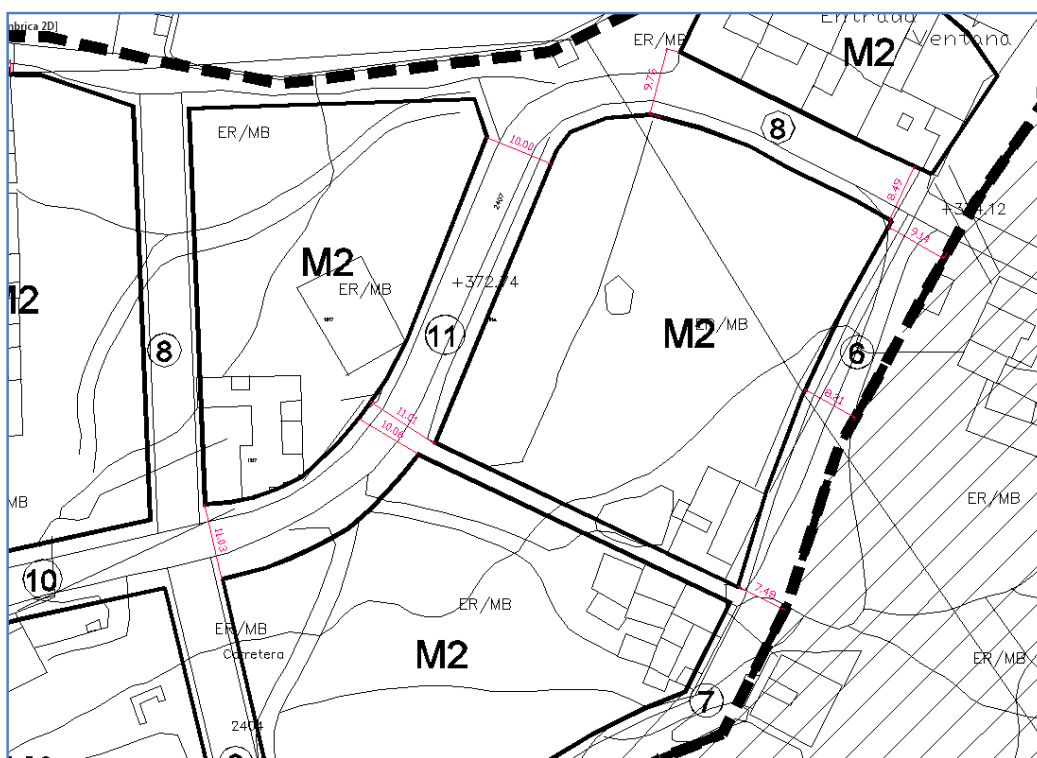


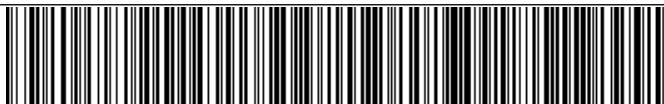
Ilustración 8: Vista en planta de los anchos previstos en el Plano 4.3 de Alineaciones y Rasantes NSS'99

#### 1.4.1. Uso Característico.

Una vez aprobadas las modificaciones el uso característico será, por un lado, el de VIARIO PÚBLICO y, por el otro, el de USO RESIDENCIAL. Las superficies resultantes y las diferencias con respecto a la modificación, se detallaran en un apartado posterior.



Cód. Verificación: 7A2JA6PHEMZEMUTLQPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 7 de 11



## 1.5.- ALINEACIONES Y RASANTES PROPUESTAS POR EL ESTUDIO DE DETALLE.

### 1.5.1.- Alineaciones de los tramo de calle.

En este apartado se va a definir la ALINEACIÓN con la mejor solución para las calles antes definidas, corrigiendo las diferencias detectadas. Se diferencia entre TRAMO 1 y TRAMO 2:

#### A) ALINEACIÓN TRAMO 1:

La vía tendrá un ancho previsto de 10 metros hasta la conexión con el TRAMO 2, tal y como se identifica, con línea roja, en el plano inferior. Las líneas de referencia (negra y roja, tal y como se muestra en la ilustración inferior), respetarán las edificaciones existentes, con un ancho fijo a lo largo de todo el recorrido, de DIEZ (10) METROS.

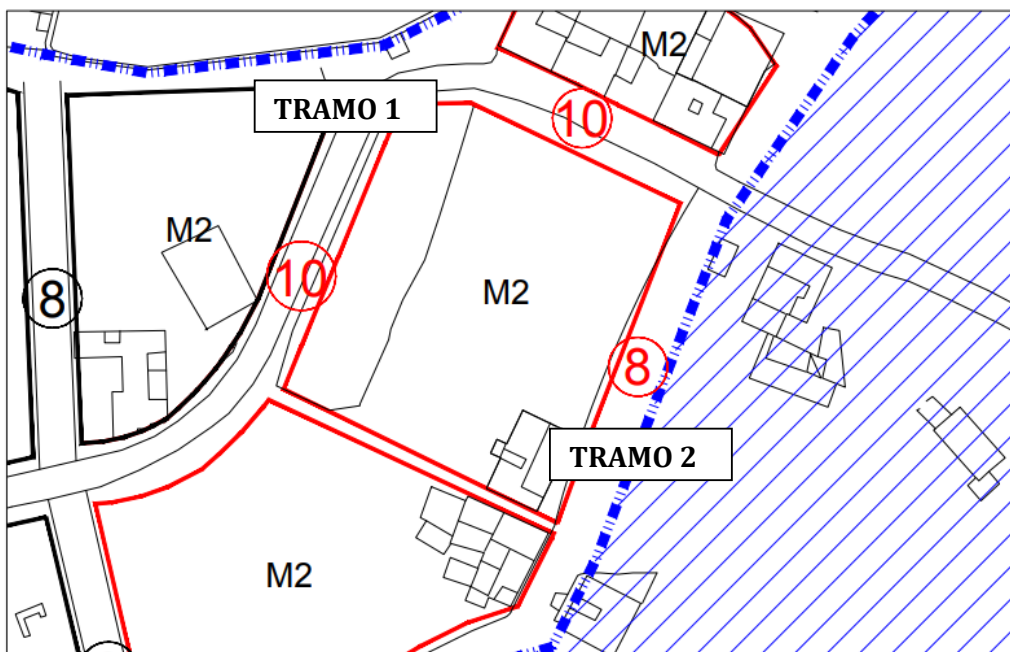


Ilustración 9: Alineación prevista para la calle una vez aprobado el Estudio de Detalle

La SECCIÓN TIPO de la vía con ancho de DIEZ (10) METROS, es la prevista en las NNSS'99, tal y como se muestra a continuación:

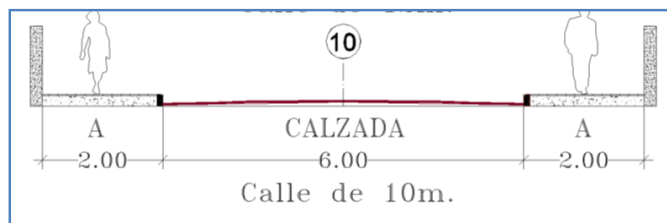
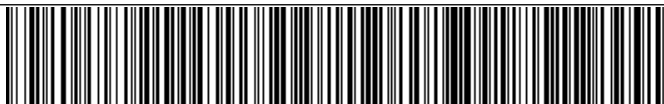


Ilustración 10: Sección tipo prevista en las NNSS'99 para una vía de 10 metros de ancho.



Cód. Verificación: 7A2JAE6PHEMZEMLTOPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 8 de 11





## B) ALINEACIÓN TRAMO 2:

Esta vía se inicia en su intersección con Camino Moreto, discurriendo en sentido Sur. El ancho que se propone es el de OCHO (8) METROS. Para determinarlo, se han tenido en cuenta las edificaciones que presentan su fachada a este tramo. Para delimitar el vial se traza una línea paralela de OCHO (8) metros a partir de las citadas alineaciones de fachadas preexistentes ( vide la Ilustración 7, en el apartado anterior). La sección tipo será para una vía de OCHO (8) METROS propuesta en las NNSS'99, tal y como se muestra a continuación:

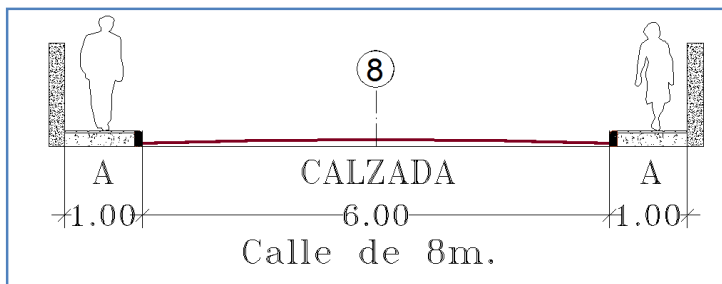


Ilustración 11: Sección tipo prevista en las NNSS'99 para una vía de 8 metros de ancho.

### 1.5.2.- Rasantes de las vías.

A) RASANTE PARA TRAMO 1: En este caso se respetará la rasante o pendientes existentes en la propia vía.

B) RASANTE PARA EL TRAMO 2: Está vía, al no estar pavimentada, se debe desarrollar un proyecto que determine la rasante con las siguientes condiciones:

- La pendiente longitudinal tendrá que tener valores entre 1,5 % al 3,5 %.
- La pendiente transversal deberá estar hacia un lado o bien con bombeo, del 1,5% como mínimo.
- Las aceras tendrá una pendiente transversal como mínimo del 1%, respetando la misma pendiente longitudinal que se le dé a la zona de rodadura.

En ambos casos se definirá la rasante respetando las entrada a edificaciones ya existentes.

### 1.6.- JUSTIFICACION DEL ESTUDIO DE DETALLE.

El presente Estudio de Detalle pretende definir, con la suficiente precisión, las alineaciones, la topografía y las edificaciones, construcciones o instalaciones preexistentes en los terrenos afectados. De forma que, urbanísticamente, quede definido el desarrollo de la zona afectada y ello sirva como implementación adecuada de las carencias detectadas en las determinaciones establecidas en las actuales NNSS'99, adaptando el trazado conforme a la morfología del terreno.



Cód. Validación: 7A2JAE6PHEMZEMLTOPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 9 de 11



Asimismo, se pretende incorporar, como uno de los fundamentos del Estudio de Detalle, suelo público definido en las NNSS'99, en parte como suelo dentro del sistema viario y otra parte como suelo con uso residencial, destinándolo, en este caso todo a viario público, de conformidad con lo que establece el artículo 281 de las NNSS'99.

También se realiza el estudio de la integración de la futura vía en el entorno urbano y con las restantes edificaciones colindantes. Se trata por tanto de definir la ocupación y las posibilidades de aprovechamiento del terreno público atendiendo a la normativa de aplicación.

### 1.7.- RESUMEN DE CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE ACTUACION.

Se ha definido el presente Estudio de Detalle de conformidad con la normativa urbanística recogida en las Normas Subsidiarias municipales; así como de conformidad con las determinaciones de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias; y de las disposiciones reglamentarias que desarrollan a esta última.

- Los parámetros urbanísticos de partida, según las NNSS'99 actualmente en vigor, son los siguientes:

CONDICIONES URBANÍSTICAS ACTUALES PARÁMETROS NNSS'99	
SUPERFICIE OCUPADA VIAL	TRAMO 1: 1.398 m <sup>2</sup>
	TRAMO 2: 1.016 m <sup>2</sup>
USO CARACTERÍSTICO	SISTEMA VIARIO
ORDENANZA DE APLICACIÓN	ARTÍCULO 66.a) SISTEMAS GENERALES Y LOCALES. Sistemas de comunicaciones (NNSS'99).

Una vez modificada la alineación, para ajustarla de manera más adecuada a los linderos que definen la propiedad pública del suelo, se comprueba que las alineaciones corregidas invaden suelo destinado a uso residencial afectado por distintos tipos de ordenanzas. Las respectivas ordenanzas afectadas y sus superficies, son las que se detallan a continuación:

#### SUPERFICIES AFECTADAS POR DEFECTO

- ENTREMEDIANERAS 2 PLANTAS: Se reduce en una superficie de 82 m<sup>2</sup>.
- SUELO URBANIZABLE 3 (S.U.B.3): Se reduce en una superficie de 162 m<sup>2</sup>.

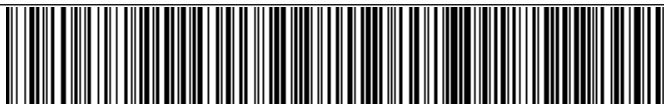
#### SUPERFICIES USOS RESIDENCIALES AFECTADAS POR AUMENTO

- ENTREMEDIANERAS 2 PLANTAS: Se incrementa la superficie en 157 m<sup>2</sup>.

Consecuentemente, se produce un incremento de superficie de uso residencial en SETENTA Y CINCO METROS CUADRADOS (75 m<sup>2</sup>).



Cód. Validación: 7A2JAE6PHEMZEMLTOPWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 10 de 11



- El diseño del ancho de las vías afectadas por la redacción del presente Estudio de Detalle se resume como queda en el cuadro que se muestra a continuación:

CONDICIONES URBANÍSTICAS RESULTANTES	
SUPERFICIE OCUPADA POR VIAL UNA VEZ APROBADO ESTUDIO DE DETALLE	TRAMO 1: 1.477 m <sup>2</sup>
	TRAMO 2: 1.030 m <sup>2</sup>
USO CARACTERISTICO	SISTEMA VIARIO
ORDENANZA DE APLICACIÓN	ARTÍCULO 66.a) SISTEMAS GENERALES Y LOCALES. Sistemas de comunicaciones (NNSS'99).

### 1.8.- CONCLUSIONES.

**PRIMERO.-** A la vista de los argumentos y motivaciones anteriormente expuestas, así como de la documentación gráfica justificativa que se adjunta, se informa **FAVORABLEMENTE** la tramitación de la propuesta de Estudio de Detalle. Sin que el mismo modifique la clasificación y el destino urbanístico del suelo; ni incremente el aprovechamiento urbanístico del ámbito; ni suprime, ni reduce. o afecta negativamente, la funcionalidad de las dotaciones públicas.

**SEGUNDO.-** La corrección que propone el Estudio de Detalle adapta las determinaciones de la ordenación pormenorizada del suelo urbano de la unidad urbana en cuestión, en lo relativo a las alineaciones y rasantes, ocupaciones y retranqueos, así como la accesibilidad del ámbito afectado, sin alterar el aprovechamiento de los terrenos por la corrección de las mismas y, en ningún caso, ocasiona perjuicio ni altera las condiciones de la ordenación de los predios colindantes a la vía.

### 1.9.- ANEXO. PLANOS.

**PLANO 1:** PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

**PLANO 2:** PLANO DE SITUACIÓN DE VÍAS EN LAS NNSS'99.

**PLANO 3:** PLANO DE MODIFICACIONES DE LAS VÍAS.

**PLANO 4:** PLANO DE SUPERFICIES MODIFICADAS SOBRE USOS RESIDENCIALES, VIALES Y SUB.

**PLANO 5:** PLANO DE SUPERFICIES DE VIALES.

En la Villa de Moya,

**La Ingeniera Técnica en Topografía Municipal,**  
Ana María Melián Falcón



Cód. Validación: 7A2JA6PHEMZEMUTL0PWZG6S3 | Verificación: <http://moya.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 11 de 11

