



14/98
Flaudeamiento
30.10.98.
Jut

**ANEXO AL PLAN PARCIAL
"TABLERO MUNICIPAL (SECTOR 21)".
PGOU DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.**

Por la Oficina Técnica Municipal se emite informe sobre el Plan Parcial que desarrolla el Sector 21 (Tablero Municipal) donde se solicita se corrijan los siguientes aspectos de la ordenación realizada:

- a) El ancho de calzada en viales locales ha de ser de 6,00 mts tal y como establece el Plan General.
- b) Deberá existir un recorrido con una pendiente menor al 6 % con la finalidad de cumplir con el Decreto 227/1997 de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de comunicación del Gobierno de Canarias.
- c) Las pendientes de los peatonales no debe de superar el 12 % tal y como establece el Plan General.
- d) Debe de preverse los pasos de vado adaptado y los aparcamientos para minusválidos en una proporción del 3% del total (artículo 12 del RD 269/1997). La zona de aparcamientos dispondrá de arbolado de porte alto de forma que la copa estén al menos a 2,10 sobre el pavimento.
- e) Debe de preverse la conexión peatonal entre la calle E y la calle Mar de Plata en el extremo Sur y la parcela 9 destinada a espacio libre.

A) ANCHO DE CALZADA.-

La sección de calle que propone el Plan Parcial Sector 21 para los viales B,C y D, es de 13 mts. Esta sección se descompone de la siguiente forma: dos aceras de 1,50 mts, dos bandas de aparcamiento de 2,50 mts y un carril central de un solo sentido de circulación de 5,00 mts. Esta sección de calle es idéntica a la ejecutada en el sector contiguo (SAU nº 7 de las antiguas Normas Subsidiarias Municipales) al sector 21.

El Plan General en el artículo 53.B.B) de su Normativa, establece que los carriles de toda vía local tendrán un ancho mínimo de 3,00 mts. Por tanto, de existir dos carriles de circulación, el ancho mínimo de una vía local sería de 6,00 mts. La interpretación de este articulado no permite por tanto carriles de circulación de 5,00 mts como ha propuesto el Plan Parcial Sector 21.

En este artículo nada dice de los demás elementos de la calle (acera y aparcamientos) ni tampoco cita, como es nuestro caso, el que la calle tenga un solo sentido de circulación. Por tanto, debemos remitirnos al artículo 53.B.A) (viario en calles principales) para encontrar determinaciones sobre el ancho de aceras y de los aparcamientos: 1,50 mts mínimo para aceras y 2,25 mts mínimo para aparcamientos. Aplicando estos parámetros al Plan Parcial sector 21, obtendríamos para una sección de calle de 13 mts un ancho de



ANEXO AL PLAN PARCIAL
"TABLERO MUNICIPAL (SECTOR 21)".
PCOL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

Por la Oficina Técnica Municipal se envía informe sobre el Plan Parcial que desarrolla el Sector 21 (Tablero Municipal) donde se solicita se corrijan los siguientes aspectos de la ordenación realizada:

- a) El ancho de calzada en viales locales ha de ser de 6.00 mts tal y como establece el Plan General.
- b) Deberá existir un recorrido con una pendiente menor al 6% con la finalidad de cumplir con el Decreto 227/1997 de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de comunicación del Gobierno de Canarias.
- c) Las pendientes de los peatonales no debe de superar el 12% tal y como establece el Plan General.
- d) Debe de preverse los pasos de vado adaptado y los aparcamientos para minusválidos en una proporción del 3% del total (artículo 12 del RD 269/1997). La zona de aparcamientos dispuesta de arbolado de porte alto de forma que la copa estén al menos a 2.10 sobre el pavimento.
- e) Debe de preverse la zonación peatonal entre la calle E y la calle Mar de Plata en el extremo sur de la parcela o destinada a espacio libre.

La sección de la parcela que se propone el Plan Parcial Sector 21 para los viales B, C y D, es de 13 mts. Esta se propone de la siguiente forma: dos aceras de 1.20 mts, dos bandes de aparcamiento de 2.00 mts y un carril central de un solo sentido de circulación de 2.00 mts. Esta configuración es idéntica a la ejecutada en el sector contiguo (SAU nº 7 de las zonas urbanas (municipales) al sector 21).

El Plan General, en su Normativa, establece que los carriles de toda vía local tendrán un ancho de 6.00 mts. Por tanto, de existir dos carriles de circulación en una vía local, el ancho de calzada ha de ser de 12.00 mts. La interpretación de este artículo no debe ser literal, sino que se debe interpretar en función de las circunstancias. En este artículo no se especifica el ancho de la calle (acera y aparcamientos) ni tampoco esta como un todo. Así mismo, el artículo 52 B A) (vial en calles principales) para encontrar determinaciones sobre el ancho de aceras y de los aparcamientos, 1.20 mts mínimo para aceras y 1.25 mts mínimo para aparcamientos. Aplicando estos parámetros al Plan Parcial sector 21, obteníamos para una sección de calle de 13 mts un ancho de

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento forma parte del expediente nº 141/98 inicialmente por C.H.G. y provisionalmente al día 4/11/98 por el Sr. Alcalde. San Bartolomé de Tirajana, 10/10/98. Brucante 98



30.10.98
4
[Signature]



calzada destinada a circulación de vehículos de 5,50 mts que sigue incumpliendo el Plan General. Para cumplir con los 6 mts de calzada se debería de plantear un sección de calle de 13,50 mts, rompiendo la continuidad de alineaciones entre el sector T7 y el sector 21.

En base a lo dicho, y toda vez que paralelamente al Plan Parcial se tramita una Modificación puntual de Planeamiento General, se propone incluir en la citada modificación el siguiente texto:

art. 53.B.B) Consideraciones específicas a la red viaria del Sector de Suelo Urbanizable Programado nº 21:

“El Sector de Suelo Urbanizable nº 21 del PGOU, de promoción pública, debe de desarrollarse como continuación natural del sector contiguo ya ejecutado (Sector T7 de las antiguas Normas Subsidiarias) y por tanto, el viario, deberá adaptarse en cuanto a sección viaria a las ya ejecutadas proponiéndose un carril de circulación de un solo sentido de 5 metros de ancho.

B) PENDIENTES DEL 6% EN VIARIO.-

El decreto 227/97 de accesibilidad y supresión de barreras físicas de la comunicación, establece que existirá un itinerario a nivel de accesibilidad que no supere el 6% de pendiente. A tal respecto y en relación al Plan Parcial sector 21, mencionar lo siguiente:

- a) El propio sector de suelo urbanizable posee una importante pendiente natural en el sentido longitudinal del mismo. Si realizamos un perfil por el eje central del sector obtenemos que en 180 metros lineales hay una diferencia de cota de 17 metros que equivale a una pendiente del 9,5 %.
- b) En el sentido transversal las pendientes de las calles son ostensiblemente horizontales y no presentan problemas de accesibilidad.
- c) Existe una calle ya ejecutada en uno de los bordes del sector (denominada actualmente Mar de Plata) con una pendiente que supera el 6% y que se constituye por necesidad de continuidad en un punto de enganche de la nueva trama viaria.

Para obtener en estas condiciones, concretamente en la calle E del Plan Parcial, unas pendientes del 6% es posible plantear dos soluciones con las siguientes repercusiones sobre el entorno urbanizado:

- a) Plantear una pendiente del 6% manteniendo como punto de arranque la misma cota que actualmente posee el PK 5+320 (vértice de unión de la calle A con la calle E), por lo que este vial, a la altura de la calle D, adquiere una cota de 4 mts sobre el nivel del terreno, enterrando así la parcela y su cimentación.

Plantear una pendiente del 6%, bajando la cota del punto de arranque del PK en aproximadamente 2,70 mts con lo que al descender el perfil, las manzanas deben de ser ligeramente desmontadas, solución beneficiosa par las edificaciones que se construyan en el sector. Esta solución obliga a bajar el PK y por tanto a plantear esta vía que posee un



calzada destinada a circulación de vehículos de 2.50 mts que sigue incumpliendo el Plan General. Para cumplir con los 6 mts de calzada se deberá de plantear un sección de calle de 13.50 mts rompiendo la continuidad de alineaciones entre el sector T7 y el sector 21.

En base a lo dicho y toda vez que paralelamente al Plan Parcial se tramita una modificación puntual de Planeamiento General, se propone incluir en la citada modificación el siguiente texto:

Art. 25-B) Consideraciones específicas a la red vial del Sector de San Bartolomé Programado n.º 21:

"El Sector de San Bartolomé Programado n.º 21 del P.O.U. de promoción pública, debe de desarrollarse como continuación natural del sector contiguo ya ejecutado (Sector T7 de las antiguas formas subdivisiones) y por tanto, el mismo, deberá adaptarse en cuanto a sección vial a las ya ejecutadas proponiéndose un carril de circulación de un solo sentido de 5 metros de ancho.

B) PENDIENTES DEL 6% EN VARIAS:

El decreto 22707 de accesibilidad y supresión de barreras físicas de la comunicación establece que exista un mínimo a nivel de accesibilidad que no supere el 6% de pendiente. A tal respecto y en relación al Plan Parcial sector 21, mencionar lo siguiente:

a) El propio sector de San Bartolomé posee una importante pendiente natural en el sentido longitudinal. Si realizamos un perfil por el eje central del sector obteniendo una longitud de 180 metros líneas hay una diferencia de cota de 17 metros que equivale a una pendiente del 9.5%.

En el sentido de las flechas de las pendientes de las calles son ostensiblemente horizontales y no presentan problemas de accesibilidad.

Existe una calle que se encuentra en uno de los bordes del sector (denominada actualmente Vía de la Cruz) que supera el 6% y que se encuentra en un punto de enganche de la nueva trama vial.

Para obtener en esta zona las pendientes del 6% se deberán hacer modificaciones sobre el terreno urbanizado.

En primer lugar pendiente del 6% bajando la cota del punto de arranque del PK en una cota que actualmente posee el PK 2+320 (vértice de unión de la calle A con la calle E) por lo que este virá a la altura de la calle D, adhiriendo una cota de 4 mts sobre el nivel del terreno, entendiéndose así la parcela y su cimentación.

Plantear una pendiente del 6% bajando la cota del punto de arranque del PK en aproximadamente 2.70 mts con lo que al descender el perfil, las manzanas deben de ser firmemente desmontadas, solución beneficiosa por las edificaciones que se construyeron en el sector. Esta solución obliga a bajar el PK y por tanto a plantear esta vía que posee un

DILIGENCIA: - Para hacer constar que el presente documento forma parte del expediente n.º 10102198 inicialmente por C.M.G., 10/02/98 y provisionalmente por San Bartolomé, 4/11/98 por el Pleno de diciembre 98

EL SECRETARIO MUNICIPAL





ancho de 21 mts aproximadamente en dos alturas distintas según el carril de circulación. Se concluye por tanto que esta solución no es beneficiosa para el planeamiento al producirse una ruptura de la sección de la rambla propuesta por el PGOU para la articulación de todos los sectores de suelos urbanizables que se articulan a lo largo de su directriz.

En base a las alternativas planteadas queda justificada que la solución propuesta desde el Plan Parcial para la red viaria es la mas acertada al obtener un equilibrio entre todas las variables en juego por lo que en base lo razonado debe de eximirse la aplicación del decreto de barreras de accesibilidad en este aspecto.

Como conclusión de lo dicho se amplía el artículo 12 de la Normativa del Plan Parcial añadiéndose lo siguiente al final de su último párrafo.

Art. 12.- Proyectos de Urbanización.-

El Presente Plan Parcial ha definido la pendiente de los viales y peatonales de la totalidad del su ámbito de ordenación superando en ocasiones a las mínimas establecidas en el decreto 227/97 de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación por razones de orografía. Cualquier ajuste de las pendientes ya definidas supone una distorsión importante de las condiciones espaciales, volumétricas y edilicias del conjunto ordenado inviabilizando la ejecución del Plan por lo que se consideran totalmente correcta la solución adoptada.

El Proyecto de Urbanización estudiará los pasos de vado adaptado y dispondrá en la zona de aparcamientos de arbolado de porte alto de forma que la base de las copas estén al menos a 2,10 sobre el pavimento.

C) PENDIENTES DEL 12% EN PEATONALES.

Se razona en el mismo sentido de la imposibilidad de adoptar una pendiente inferior por razones de topografía.

D) DEBE DE PREVERSE LOS PASOS DE VADO ADAPTADO Y UNA RESERVA PARA MINUSVALIDOS DEL 3%,

En relación a los pasos de vado, se corrige el artículo 12 (Proyectos de Urbanización) tal y cual se ha expuesto en el apartado B de este informe.

En relación a las plazas de aparcamiento para minusválidos, toda vez que el número máximo de viviendas es de 120, deben de reservarse 4 plazas a tal efecto (3% sobre 120 = 3,6). Se propone ubicar las cuatro plazas solicitadas en el margen izquierdo de la calle A, a partir de la intersección con la calle Mar de Plata.

La dimensión mínima de la plaza de aparcamiento para un minusválido es de 3,30 mts x 5,00 mts según ficha E.2.2.1 del Decreto 227/1997. Este ancho se ha deducido de adosar al aparcamiento del vehículo propiamente dicho (2,30 mts) una banda de acercamiento a este (1 mts mas). El ancho de los aparcamientos propuestos por el Plan Parcial es de



ancho de 21 metros aproximadamente en dos alturas distintas según el carril de circulación. Se concluye por tanto que esta solución no es benéfica para el planeamiento al producirse una ruptura de la sección de la rampa propuesta por el PGOU para la articulación de todos los sectores de suelos urbanizables que se articulan a lo largo de su

En base a las alternativas planteadas queda justificada que la solución propuesta desde el Plan Parcial para la red vial es la más acertada al obtener un equilibrio entre todas las variables en juego por lo que en base lo razonado debe de examinarse la aplicación del decreto de patentes de accesibilidad en este aspecto.

Como conclusión de lo dicho se amplía el artículo 12 de la Normativa del Plan Parcial añadiéndose lo siguiente al final de su último párrafo:

Art. 12.- Proyectos de Urbanización.-

El presente Plan Parcial ha definido la pendiente de los viales y pectorales de la totalidad del su ámbito de ordenación supeditando en ocasiones a las mínimas establecidas en el decreto 227/97 de accesibilidad y supeditando de patentes de patentes y de la comunicación por razones de topografía. Cabe señalar que de las pendientes ya definidas supone una distorsión importante de las condiciones especiales volumétricas y edilicias del conjunto ordenado involucrando la ejecución del Plan por lo que se consideran totalmente correcta la solución

El Proyecto de Plan Parcial ha estudiado los pasos de vado adaptado y disponible en la zona de estudio de acuerdo a los datos de campo de forma que la base de las cunetas esté a 10 sobre el pavimento.

Se toma en el mismo sentido la posibilidad de adoptar una pendiente inferior por razones de topografía.

B) DEBE DE PREVERSE LA RESERVA PARA MINIMOS DEL 3%.

En relación a los pasos de vado de los proyectos de Urbanización) tal y cual se ha expuesto en el presente informe.

En relación a las plazas de estacionamiento, toda vez que el número máximo de viviendas es de 120 unidades, se propone ubicar las plazas de estacionamiento a lo largo de la calle. A partir de la intersección con la calle de Plazas de Estacionamiento.

La dimensión mínima de la plaza de estacionamiento para un minivan es de 3.30 metros y 5.00 metros según ficha E 2.1 del Decreto 227/1997. Este ancho se ha deducido de adosar al estacionamiento del vehículo propiamente dicho (2.30 metros) una banda de acercamiento a este (1 metro). El ancho de los estacionamientos propuestos por el Plan Parcial es de

C) PENDIENTES DE LOS VIALES Y PECTORALES.

San Bartolo
EL SECCIONAL



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento forma parte del expediente n.º 41/11/98, aprobado inicialmente por el H.G. el día 19/02/98 y provisionalmente el día 25/02/98 por el Pleno de San Bartolo, Doc. 98



2,50 mts, cifra que cumple holgadamente con las dimensiones fijadas en el decreto para el estacionamiento de vehículos. A esta cifra hay que añadir 1 mts como banda de aproximación, banda que se propone ubicarla en la propia acera de la calle A, rebajando el bordillo entre la calle Mar de Plata y el Peatonal 1 del Plan Parcial para facilitar el acceso a los automóviles aparcados.

E) CONEXIÓN PEATONAL ENTRE LA CALLE "E" Y LA CALLE MAR DE PLATA Y LA PARCELA 9 DE ESPACIOS LIBRES.

Consideramos que el Plan Parcial Sector de 21 a enlazado la calle Mar de Plata con la calle E a través de un peatonal (Peatonal - Espacio Libre) y posteriormente a través del propio espacio libre sito en la parcela 9. La conexión directa de la calle Mar de Plata con la calle E desembocaría en el camino a Calderín, vía de circulación rodada con un tránsito de vehículos considerable.

Las Palmas de Gran Canaria a 22 de Octubre de 1998

Fdo.: Jesús Luna Ferrer
Arquitecto.

[Faint vertical text, likely a stamp or administrative note, partially legible as 'COMUNICACION...']





2.50 mts. cifra que cumple holgadamente con las dimensiones fijadas en el decreto para el estacionamiento de vehículos. A esta cifra hay que añadir 1 mts como banda de aproximación, banda que se propone ubicarla en la propia acera de la calle A, rebajando el bordillo entre la calle Mar de Plata y el Peatonal 1 del Plan Parcial para facilitar el acceso a los automóviles aparcados.

E) CONEXIÓN PEATONAL ENTRE LA CALLE "E" Y LA CALLE MAR DE PLATA Y LA PARCELA 9 DE ESPACIOS LIBRES.

Consideramos que el Plan Parcial Sector de 21 a enlazado la calle Mar de Plata con la calle E a través de un Peatonal - Espacio Libre (y posteriormente a través del propio espacio libre sito en la parcela 9). La conexión directa de la calle Mar de Plata con la calle E desembocaría en el camino a Calderín, vía de circulación rodada con un tránsito de vehículos considerable.

Las Palmas de Gran Canaria a 22 de Octubre de 1998

Tdo. Jesús Luis Estevé
Arquitecto

DILIGENCIA: - Para hacer constar que el presente documento forma parte del expediente n.º 1198, aprobado inicialmente por el Excmo. Cabildo el día 10.09.98 y provisionalmente el día 4.11.98 por el Sr. San Bartolomé de los Rios, a del 98.

EL SECRETARIO GENERAL,

p. d.

