

**DILIGENCIA:** Para hacer constar que el presente documento contiene la Aprobación Definitiva del Plan Parcial SUNCU-26 Calle Salvia del Plan General de Ordenación de Valsequillo de Gran Canaria, acordado por el Ayuntamiento Pleno, en Sesión Extraordinaria de fecha 24 de mayo de 2023.

## INDICE

### TOMO II.1. Memoria Justificativa de la ordenación

1	INTRODUCCION .....	4
2	REAJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DEL SECTOR .....	5
3	JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DEL PLAN PARCIAL.....	7
4	EDIFICACIONES Y/O CONSTRUCCIONES QUE DEBAN DESAPARECER. .....	8
5	JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO AMBIENTAL .....	8
6	OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES REFERIDOS A LA PROTECCIÓN Y MEJORA DEL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL. .....	9
6.1	EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES. IMPACTOS.....	9
6.1.1	El impacto sobre el medio abiótico .....	9
6.1.2	Efectos sobre las comunidades vegetales y animales .....	11
6.1.3	Efectos sobre las especies protegidas de la flora y la fauna por la legislación vigente	12
6.1.4	Efectos posibles sobre los equilibrios ecológicos con especial atención a la introducción o favorecimiento de especies potencialmente peligrosas .....	13
6.1.5	Alteraciones del paisaje.....	13
6.1.6	Impacto sobre el entorno humanizado .....	14
6.1.7	Consideraciones generales acerca de los impactos .....	14
6.2	Descripción y análisis de las alternativas. .....	15
o	<i>ALTERNATIVA 4. DEL USO COMERCIAL COMO CENTRALIDAD .....</i>	16
6.3	Descripción de medidas ambientales protectoras y correctoras .....	17
6.3.1	Descripción de los recursos naturales utilizados y eliminados. ....	20
6.4	OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN .....	21
6.4.1	OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN .....	21
7	CONDICIONES QUE DEBE CUMPLIR LA URBANIZACIÓN .....	24
7.1	MOVIMIENTO DE TIERRAS .....	24
7.2	RED VIARIA .....	24
7.2.1	TRAZADO EN ALZADO .....	25
7.2.2	FIRMES .....	25
7.3	RED DE ABASTECIMIENTO .....	25
7.3.1	RED DE RIEGO .....	26
7.3.2	RED DE SANEAMIENTO .....	26
7.3.3	RED DE PLUVIALES .....	27
7.3.4	BAJA TENSIÓN. ....	27
7.3.5	ALUMBRADO PÚBLICO. ....	28

7.3.6	RED DE TELEFONÍA .....	29
8	DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.....	29
8.1	DIVISIÓN EN UNIDADES DE ACTUACIÓN .....	30
8.2	DE LOS APROVECHAMIENTOS GLOBAL Y MEDIO .....	31
8.3	CÁLCULO DEL NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS .....	34
8.4	ESTUDIO DE LAS CONSECUENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS DE LA IMPLANTACIÓN DE LA PROPUESTA .....	34
8.5	VALORACIÓN DE LOS APROVECHAMIENTOS A EFECTOS EXPROPIATORIOS .....	35

ANEXO 1. ESTUDIO DE TRÁFICO

ANEXO 2. SÍNTESIS DE DIMENSIONES

ANEXO 3. RESUMEN EJECUTIVO

## TOMO II.1 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN

### 1 INTRODUCCION

El presente Plan tiene la condición de Plan Parcial para la Ordenación del ámbito denominado **SUNCU-26 Calle La Salvia**, para el establecimiento de las condiciones de ordenación pormenorizada del mismo en seguimiento del **Plan General de Ordenación de Valsequillo**, vigente, adaptado al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TR-LOTENC'00), aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de Mayo, y a la Ley 19/2003 de 14 de abril, de Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. El PGO vigente fue aprobado definitivamente por acuerdo adoptado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 3 de noviembre de 2005, publicado en el BOC nº 221 de 10 de noviembre, lo que le da vigencia plena.

En consecuencia, el presente Plan Parcial establece la ordenación del ámbito de Suelo Urbano no Consolidado y no ordenado desde el PGOV y su desarrollo urbanístico previos los documentos de gestión que corresponden a esta categoría de suelo.

La presente entrega constituye el documento de Propuesta Urbanística de ordenación en cumplimiento de las determinaciones a que obliga la Ley del Suelo para este tipo de categorías.

El alcance normativo de la propuesta del Plan Parcial es el comprendido en los documentos que seguidamente se citan y que, a dicho efecto, lo integran:

- a) La Memoria Justificativa en la que se recogen las determinaciones que para el ámbito establece el Plan General de Valsequillo y, a partir de ello, se expresan y justifican los criterios para la adopción de las determinaciones que establece el Plan Parcial del Ámbito definido como S.U.N.C.U-26 La salvia. La memoria contiene un Anexo independiente para el inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica simplificada según lo dispuesto en la Ley 4/2017.

- c) Planos de Proyecto, en los que se expresan gráficamente las determinaciones sustantivas del Plan Parcial.
- d) Normas Urbanísticas que reglamentan el uso de los terrenos y de la edificación tanto sean públicos como privados.
- f) Estudio Económico-Financiero en el que se justifica el coste de las obras de urbanización y de implantación de los servicios, así como el señalamiento de la entidad y organismo que asume la financiación de las obras.
- g) Informe de sostenibilidad económica

En caso de discrepancia entre documentos gráficos y literarios, se otorgará primacía al texto sobre el dibujo y en las discrepancias entre documentos gráficos al de mayor escala, salvo que del texto se desprendiese una interpretación en sentido contrario. En caso de discrepancia entre documentos escritos primará el texto de las Ordenanzas Reguladoras.

## 2 REAJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DEL SECTOR

Este suelo urbano está constituido por una pieza continua que tiene una superficie total de **10.844 m<sup>2</sup>** según la documentación del Plan General. De acuerdo con la superposición de la documentación catastral y el levantamiento topográfico efectuado, se ajustan las superficies en afecciones mínimas otorgarían mayor complejidad a la gestión, siendo innecesaria su inclusión a los efectos de la ordenación y cuya consideración dentro del ámbito responde probablemente a que la delimitación del mismo se realizó sin tomar como base de referencia la estructura de la propiedad. De este ajuste resulta una superficie total del ámbito del **SUNCU-26 de 10.553,78 m<sup>2</sup>**, (una diferencia de solo 290,22 m<sup>2</sup>, aproximadamente el 1,93 % de la superficie total).

Los ajustes realizados en la redelimitación del SUNCU 26 son los siguientes:

Norte del ámbito:

- 97,39 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SUCU. (estimación de alegación)
- 114,37 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SUCU. (sobre parcela nº 1 y 2)

Sur del ámbito:

- 78,46 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SRPA-2.

En total:

- 211,76 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SUCU.

- 78,46 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SRPA-2.

Este ajuste tiene amparo en el apartado 136.A.c) LSENPC, siempre por ajuste y consideración de la realidad previa y de la escala de la ordenación de este documento de desarrollo de plan, ahora bien, con respecto a estos resultados hay que considerar que:

Hay un incremento del SUCU en 211,76 m<sup>2</sup> respecto a la delimitación que realiza el PGOV. Esta modificación de los límites entre el SUCU y el SUNCU tiene cobertura en el artículo 136.A.c) de la Ley 4/2017, que permite su ajuste al establecerse la ordenación del ámbito. Este incremento queda absorbido por la disminución de suelo de uso residencial y, por tanto, del número de viviendas en el SUNCU 26 planteada por el Plan Parcial.

Cuestión distinta es la reclasificación de 78,46 m<sup>2</sup> de suelo urbano (no consolidado) a suelo rústico (de protección agraria). Si bien el citado artículo 136.A.c) de la Ley 4/2017 habla de la posibilidad de ajustes entre los límites del suelo urbanizable al establecer la ordenación pormenorizada del primero, especifica que será en un máximo del 5% y *“siempre que dicho ajuste no afecte a suelos de protección ambiental o de protección por sus valores agrarios.”*

Cuando se habla de ajustes que no afecten a suelos de protección ambiental o protección agraria habrá de entenderse que se refiere a ajustes que supongan **disminución** del suelo de protección ambiental o agraria y no, como es el caso, de ajustes que supongan el **incremento** del suelo rústico.

En una interpretación integrada del citado artículo 136.A.c) de la Ley 4/2017, se entiende que es posible, y está justificada desde el punto de vista de la ordenación (puesto que incrementa la superficie de los espacios libres de uso público), este ajuste de los límites del SUNCU 26 con el suelo rústico agrario.



Esquema representativo de las alteraciones producidas, en línea roja la delimitación del Plan General, en línea y fondo azul la corrección del SUNCO, la parcela nº 1 estaba corregida desde el inicio del proceso y corresponde a un resto de propiedad que tiene edificación y no da frente a la prolongación de la calle Salvia, la nº 2 es resultado de la estimación de alegación y, la nº 3 es una tira de finca agrícola de borde, que no resulta reparcelable por superficie

### 3 JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DEL PLAN PARCIAL

El **Plan General de Ordenación de Valsequillo**, vigente, está adaptado al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TR-LOTENc'00), aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y a la Ley 19/2003 de 14 de abril, de Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. El PGO vigente fue aprobado definitivamente por acuerdo adoptado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 3 de noviembre de 2005, publicado en el BOC nº 221 de 10 de noviembre, lo que le da vigencia plena

El PGOV adopta como criterio básico respecto de los Suelos urbanos no consolidados

el remitir a Plan Parcial el establecimiento de las determinaciones de ordenación pormenorizada y podemos pues, deducir que la decisión de Aprobación del Plan General condiciona el desarrollo de los ámbitos bajo esta clasificación a la redacción de Plan Parcial, dejando su ejecución a la conveniencia de desarrollo del municipio.

En consecuencia la procedencia de la redacción del presente Plan Parcial se justifica por la demanda de suelos para viviendas con tipologías que respondan a un modelo de vivienda colectiva entre medianeras, habiéndose agotado, en situación central, la totalidad de opciones alternativas a la presente en este sentido, así como el interés de la promoción de viviendas de este tipo, desde el punto de vista de cubrir una necesidad en el territorio y, por último, el interés de la propiedad de carácter familiar cuya concentración permite completar los trámites conducentes a la puesta en mercado de los terrenos, previo cumplimiento de los deberes que le corresponden y la ejecución de la urbanización correspondiente.

#### **4 EDIFICACIONES Y/O CONSTRUCCIONES QUE DEBAN DESAPARECER.**

De acuerdo al análisis de campo realizado, en el ámbito únicamente es posible identificar una pequeña edificación de un garaje de 20,40 m<sup>2</sup> construidos que queda situada en el borde de la actuación, sin que le afecten las determinaciones de ordenación.

#### **5 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO AMBIENTAL**

La entrada en vigor del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.(BOE» núm. 261), de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. (BOC Nº 138) y sus referencias a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, como legislación básica, obliga a la totalidad de los documentos de ordenación a cumplimentar su integración ambiental según parámetros de sostenibilidad y equilibrio de su espacio de acción, según una documentación, plazos y trámites que deben elaborarse de forma coordinada pero autónoma de los propios documentos de ordenación. De este modo, se adjunta Anexo de Documento Ambiental Estratégico, de acuerdo con el artículo 148 de la Ley 4/2017.

*“Artículo 148.- Evaluación ambiental.*

- 1. Los planes parciales y los planes especiales se someterán a evaluación ambiental estratégica simplificada, con el alcance y contenido que proceda...”*

En seguimiento de esta determinación se ha elaborado el correspondiente Borrador y su Documento Ambiental Estratégico, que fue sometido a los procedimientos reglados y, cumplimentados los mismos, aprobado por el Órgano Ambiental insular y publicada su resolución en el BOP nº 16 del viernes 11 de febrero de 2.022, sin que se desprendan del mismo alteraciones a la evaluación efectuada ni a la propuesta de ordenación contenida en el Borrador de Plan Parcial elaborado.

## **6 OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES REFERIDOS A LA PROTECCIÓN Y MEJORA DEL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL.**

Como figura en la ficha anterior, la inexistencia de elementos patrimoniales y de valores naturales en la zona hace que no existan criterios concretos en el aspecto de la protección o mejora del patrimonio.

En este sentido podrían incluirse los criterios de ajardinamiento previstos, los cuales consistirán básicamente en la inclusión de gran cantidad de elementos autóctonos, lo que indudablemente hará que aumente la biodiversidad con respecto al momento actual o la que tuvo hace más de treinta años, dada la escasez de elementos vegetales que existían en la zona.

### **6.1 EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES. IMPACTOS.**

#### **6.1.1 El impacto sobre el medio abiótico**

En este apartado trataremos los posibles efectos que la propuesta de intervención generará sobre los diferentes parámetros que configuran el medio abiótico, los cuales a su vez condicionan, junto con los factores antrópicos, la tipología de las comunidades que en él se instalan.

Desde el punto de vista mesoclimático es evidente que la preparación del terreno y las construcciones, viarios y sectores de aparcamientos que se ubiquen posteriormente no afectarán o producirán cambios en el clima de la zona, ya que no se realizarán macrotransformaciones que puedan llegar a modificar la dinámica de los vientos y otros parámetros climatológicos. La inexistencia de aportes a gran o pequeña escala de residuos o energías a la atmósfera (sí exceptuamos los emitidos por los vehículos que circulen por los viarios durante la fase operativa) dado la tipología de la intervención proyectada, también garantizará una estabilidad climática en la zona, pudiendo en todo caso hablarse de pequeños cambios microclimáticos de difícil estimación, muy puntuales y localizados en el interior del área de actuación (márgenes del viario, alrededores de las edificaciones, jardines, etc.), pudiendo hablarse consecuentemente de un impacto inexistente o nada significativo para las características climáticas de la zona de afección y sus alrededores.

Por otro lado, el medio aéreo podrá verse enrarecido momentáneamente por la presencia de polvo en suspensión cuando se prepare el terreno durante la fase ejecutiva, aunque no mucho más de lo que naturalmente se enrarece cuando soplan fuertes vientos sobre los actuales campos de cultivos abandonados, así como de ruidos y olores durante el alquitranado del viario y sectores de aparcamiento, también en esta misma fase. El efecto de estas emisiones será comentado posteriormente en los apartados dedicados a las comunidades naturales, ya que será en este aspecto sobre los que se proyecten las agresiones, debiendo ser estimado en su apartado respectivo, ya que por sí solas no nos revelarán su capacidad de producir impacto o la magnitud de los mismos.

Desde el punto de vista geológico y/o geomorfológico las transformaciones que experimentará la zona implicarán un impacto de tipo ocupacional total, permanente e irreversible, pero dada la inexistencia de estructuras o formas geológicas de interés tanto en el ámbito de intervención como en sus inmediaciones, y que la zona se encuentra profundamente transformada al haberse ubicado en la misma campos de cultivos, algunas edificaciones e invernaderos, hace que pueda estimarse un impacto poco significativo globalmente, ya que las áreas circundantes no se verán afectadas por la obra en la fase ejecutiva ni en la fase operativa.

Desde el punto de vista edáfico local, el impacto será mínimo e incluso positivo, ya que el suelo que ocupará el viario, aparcamientos y edificaciones, quedará reducido a un

ámbito de pequeña entidad respecto de la superficie vegetal a recuperar, pero lo mismo que en el caso anterior, al tratarse de suelos sódicos de por sí con un bajo interés agronómico, ya empobrecidos por la explotación agrícola a la que se vieron sometidos, en la actualidad totalmente abandonados, el impacto en este caso también puede considerarse como poco significativo o positivo.

En cuanto a la hidrología del ámbito que nos ocupa, podemos decir que al no existir cursos de agua permanentes, nacientes u otros elementos de interés, la intervención será poco agresiva, ya que además debe considerarse que al estar previsto (como es lógico) un sistema de alcantarillado que irá conectado a la red de saneamiento municipal, las escasas aguas residuales que se generen no tendrán capacidad de contaminar el acuífero, pudiendo en este sentido desestimarse el impacto y definirlo como nada significativo. La zona de edificaciones y aparcamientos también irá provista de un sistema de recogida y canalización de las aguas pluviales de escorrentía superficial, por lo que en este aspecto el impacto también podrá ser desestimado.

En lo que respecta a los residuos de los desmontes, se puede decir que tampoco ocasionarán efectos directos o indirectos sobre las condiciones ambientales del entorno, dado que su volumen es mínimo, por adecuación de las rasantes a la topografía actual, que algunos serán aprovechados para rellenos, mientras que los sobrantes serán depositados en vertederos autorizados, pudiendo en consecuencia considerarse también el impacto como poco significativo.

Considerando globalmente todos los aspectos, podemos hablar sobre la base de lo expuesto en los párrafos anteriores de un impacto poco significativo, aunque permanente e irreversible en la mayoría de los casos. Este hecho hace a su vez que el impacto sobre las comunidades de los alrededores (zonas periféricas a la intervención) sea también inexistente, al no transformarse las características ambientales generales de la zona, de todas formas, sobre este particular se volverá a incidir en apartados posteriores del estudio.

### **6.1.2 Efectos sobre las comunidades vegetales y animales**

El reacondicionamiento del terreno para la ubicación de la intervención proyectada y la construcción de la infraestructura y edificaciones (fase ejecutiva) y posteriormente su

propia existencia (fase operativa), producirán un impacto total, permanente e irreversible sobre el espacio de ocupación, no obstante dado que la vegetación que se verá afectada se trata de comunidades de sustitución constituidas casi exclusivamente por especies ruderales adaptadas a ambientes fuertemente nitrofilizados, con escasa diversidad específica y compuesto en su mayoría por especies oportunistas, el impacto podrá considerarse como poco significativo, ya que debe tenerse en cuenta que no existen zonas donde se ubiquen restos de la vegetación potencial del ámbito como ya se indicó en el apartado de "Vegetación y Flora".

Con respecto a las comunidades vegetales circundantes dado que las mismas presentan iguales características que las del ámbito de afección, también en este caso hay que hablar de un impacto poco significativo o incluso inexistente, pues aunque se genere polvo en suspensión durante la fase operativa, que podría incidir negativamente sobre la vegetación de las proximidades, ésta carece por completo de cualquier tipo de interés botánico.

Hay que señalar que la ordenación y urbanización de la zona traerá consigo, no solo una escasa incidencia de impactos sobre la vegetación y fauna del lugar que se encuentra en un estado de degradación total en este sentido, sino que muy al contrario, una vez ejecutado el ajardinamiento de las superficies previstas, significará una sensible mejora del ambiente natural, aún dentro de un sistema antropizado residencial y terciario.

#### **6.1.3 Efectos sobre las especies protegidas de la flora y la fauna por la legislación vigente**

Como se ha comentado ya en apartados anteriores dedicados a la caracterización de la flora y la fauna del ámbito de la propuesta, no existen especies de flora o fauna susceptibles de protección de las recogidas en el Anexo II de la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre "Protección de Especies de la Flora Vascular Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias".

#### **6.1.4 Efectos posibles sobre los equilibrios ecológicos con especial atención a la introducción o favorecimiento de especies potencialmente peligrosas**

Como comentamos con anterioridad, la totalidad del ámbito a urbanizar, se dispondrá en lugar totalmente antropizado, donde las comunidades naturales son inexistentes, o están configurados principalmente por elementos ruderales muy resistentes y adaptados a estos sectores agrícolas abandonados.

La ocupación de dichos sectores no creemos que influyan o produzcan desequilibrios ecológicos en los sectores donde los valores naturales son realmente significativos, de hecho la fuerte presión de todos los sectores poblacionales actuales no afecta aparentemente de forma directa a tales enclaves. Por tanto la eliminación de algunos lugares desnaturalizados, no influirá negativamente en los equilibrios ecológicos generales del ámbito municipal. En todo caso la influencia que se ejercerá será de signo positivo, ya que hay que tener en cuenta que la tramitación del futuro Proyecto de Urbanización habrá de contener entre sus propuestas un proyecto de ajardinamiento para las zonas verdes, en el que se exigirá por parte del organismo competente el respeto a la vegetación potencial del área, a la hora de ser elaborado, lo que contribuirá a un enriquecimiento ambiental del área.

Con respecto a la vegetación, no creemos que la utilización en algunos casos de especies ornamentales introducidas en los espacios libres propuestos, pueda causar desequilibrios ecológicos, ya que se tratan de especies que necesitan generalmente unos cuidados especiales y son incapaces de competir con las propias de un área silvestre. No obstante, si se sigue una política de ajardinamiento usando preferentemente especies autóctonas, el peligro de competencia aún se reduce más, pudiendo desestimar un impacto de estas características para el ámbito general del municipio.

#### **6.1.5 Alteraciones del paisaje**

El impacto en este sentido tampoco se estima como agresivo, ya que la zona de afección es un lugar que ya con anterioridad ha sufrido transformaciones y se encuentra totalmente abandonado, habiendo cambiado el carácter de paisaje natural o rural por el de residual derivado del abandono agrícola.

No obstante, la introducción de un nuevo volumen debe estimarse como un impacto, pero dadas las características del proyecto y las medidas correctoras previstas, podrá estimarse a lo sumo como un impacto poco significativo, aunque permanente.

#### **6.1.6 Impacto sobre el entorno humanizado**

Quizás este impacto, junto con el paisajístico, puede resultar el más agresivo, aunque siempre moderado, ya que afectaría siempre exclusivamente a las urbanizaciones dispuestas en los bordes de la zona de afección. Este impacto se traduciría principalmente en los siguientes aspectos:

- a)** Un aumento de tráfico rodado que conllevará un incremento del impacto sonoro actual que soportan las citadas urbanizaciones, el cual, comparado con el que produce su proximidad al parque aeroportuario de Gando, situado el ámbito bajo el pasillo aéreo de salida de vuelos, será completamente irrelevante.
- b)** Una mayor afluencia de público y visitas que motivará un menor aislamiento.
- c)** La sustitución de la variable ambiental actual por la urbanización, que se diseña con sumo cuidado para evitar su impacto en un territorio abierto. Aunque como se ha venido señalando esta sustitución no deja de estar relativizada por la introducción de una gran cantidad de espacios verdes en la propuesta.

El impacto en general, podría considerarse como poco significativo y permanente, aunque restringido únicamente a los núcleos urbanos más cercanos a la zona de afección.

#### **6.1.7 Consideraciones generales acerca de los impactos**

De lo expuesto anteriormente en este capítulo se deduce que no se producirán impactos significativos sobre el entorno natural o paisaje, ya que aunque la intervención implique una transformación de un espacio y su posterior ocupación, la inexistencia de comunidades naturales dignas de consideración, hace que de forma muy estricta se

consideren algunos impactos poco significativos, sobre todo en el sentido del paisaje, ya que sobre las comunidades naturales podrían ser desestimados por completo. Sólo cabría considerar los impactos indicados sobre el entorno humanizado, minimizados si se compara el aspecto actual del ámbito con la imagen final de la propuesta.

## ***6.2 Descripción y análisis de las alternativas.***

Como se ha señalado ya, en el presente caso las alternativas de ordenación a la propuesta contenida en el Plan General, únicamente resultan viables en la escala de la ordenación pormenorizada, por cuanto su ámbito se circumscribe al vacío interior antes descrito, cuyo perímetro está rodeado de suelos de frontera entre la urbanización que da frente a la Avenida de Los Almendros que es el eje viario fundamental del municipio y limita al este y al oeste por suelos de crecimiento propuesto por el Plan General.

Las vías que organizan este ámbito son la Calle La Salvia y el Camino de los Llanetes, la primera de las cuales es un eje principal urbanizado que estructura todo el conjunto urbano desde Los Almendros hasta este punto, por lo que cualquier alteración de la prolongación de su trazado sería una opción que deformaría la lógica formal de la funcionalidad de la misma, de otro lado, el Camino de los Llanetes es una antigua vía de relación entre lo urbano y el resto del suelo rural, exterior a este ámbito del cual es límite y frontera, razón que impide su alteración por cuanto significaría la modificación de la superficie de este suelo urbano no consolidado.

La condición de invariante de ambas vías deja el ámbito dividido en tres piezas de suelo diferenciadas de pequeña dimensión, la primera de ellas es el frente de la prolongación de la Calle La Salvia, que resulta ser un resto trasero de las parcelas edificadas que dan frente a la Avenida Los Almendros, la segunda que es el cierre del ámbito por las tres vías citadas y, al propio tiempo salida viaria hacia la avenida y, la tercera es una pieza asimilable a un cuadrado que se convierte en la frontera del ámbito con el suelo rural.

Estas tres piezas van a constituirse en el objeto de las posibles alternativas a plantear, resumiéndose las mismas en las distintas condiciones de uso e intensidad que se pueden analizar dentro de la ordenación pormenorizada del ámbito, en este sentido se pueden plantear las alternativas.

El Borrador del presente PP ha estudiado cinco posibles alternativas para concluir la equivalencia entre las mismas, de las cuales la **denominada cuatro** es la de mayor adecuación a las condiciones estudiadas.

- **ALTERNATIVA 4. DEL USO COMERCIAL COMO CENTRALIDAD**

En idéntico sentido que la alternativa anterior, se podría establecer el uso comercial como centro motor de la actividad del ámbito y uso de impulso para la consolidación del mismo, de este modo, se puede proponer la localización del mismo en la parcela de mayor dimensión, de algo más de tres mil metros cuadrados que se localiza con fachada a la calle La Salvia en esquina con el camino de los Llanetes y, en las otras dos direcciones con fachada trasera de edificaciones existentes y, por lo que hace referencia a la fachada sur del ámbito con suelo rústico de protección agraria del plan general.

Para estas dos últimas orientaciones se propone una separación mediante espacios libres de edificación, de cuatro y dos metros de anchura respectivamente, como separación y acceso peatonal a las traseras de las edificaciones preexistentes y de filtro de transición hacia el suelo rústico en el último caso, para su tratamiento mediante jardinería y arbolado que minimice la apariencia de la edificación hacia el exterior.

La parcela de la esquina se reserva para un pequeño parque urbano que dé servicio a la población tanto del ámbito como del conjunto de La Barrera y Los Almendros que, aproveche la singular localización de la misma y su relación con la parada de guaguas que se encuentra incrustada en la parcela.

Respecto a las viviendas, se propone una ordenación alineada con el eje central de la Calle la Salvia, para viviendas de dos plantas, unifamiliares o colectivas, en prolongación con las edificaciones existentes, lo que facilitaría la posterior gestión de la actuación.

DIMENSIONES ALTERNATIVA 4								
P. N°	SUPERFI CIE m <sup>2</sup>	USO PORM.	EDIF . m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	EDIF. LUCRATI VA m <sup>2</sup> const.	EDIF. PROTEGIDA m <sup>2</sup> const.	Nº VIVIEND AS	VIVIEND AS PROTEGI DAS	
1	1.467,12	RES. COLECTIVA	1,30	2.030,76		23		
1A	900,00	RES. COLECTIVA	1,30		1.170,00		9	
2	3.235,71	COMERCIAL	0,96	3.120,91				
3	1.796,98	ESPACIO LIBRE						
4	3.156,49	RED VIARIA						
<b>TOTAL</b>	<b>10.553,78</b>			<b>5.151,66</b>	<b>1.170,00</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	

### **6.3 Descripción de medidas ambientales protectoras y correctoras**

Las medidas ambientales protectoras y correctoras propias del Plan en su fase ejecutiva, son aquellas referidas a coloraciones, volúmenes, acabados de los edificios, ajardinamientos, etc, estando todas ellas recogidas en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación de Valsequillo, siendo de aplicación la Ordenanza M. Estas medidas vienen ampliamente descritas en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial al haber asumido íntegramente las del Plan General.

Por nuestra parte sólo queda recordar aquellas medidas que son complementarias de las del PGO, que se incluyen en la normativa de este Plan Parcial y que son las siguientes:

Dado el tipo de impacto que se producirá, relacionado casi exclusivamente en el sentido paisajístico, las medidas correctoras previstas están enfocadas básicamente a la integración de los nuevos volúmenes en el paisaje. Se trata fundamentalmente del control de las líneas de edificación en el sentido de la pendiente y, sobre todo, el haber concebido la futura urbanización de baja densidad, destinando al ajardinamiento un porcentaje de aproximadamente el 43% de la superficie residencial. En las áreas de equipamiento este porcentaje es mayor.

En la **fase ejecutiva** más que medidas correctoras se proponen acciones preventivas encaminadas a evitar impactos, tanto en los elementos naturales del área circundante del Plan, como molestias de todo tipo a la población residente o visitante de dicha zona. Estas acciones vendrán recogidas de forma detallada en el Proyecto de Urbanización que desarrolle el Plan Parcial

\* Riego periódico con cubas de agua durante las fases de desmonte y alisamiento de la zona, evitándose de esta forma un exceso de polvo en suspensión, que si bien poco dañaría a las comunidades naturales (como hemos indicado son prácticamente inexistentes), sí puede ser molesto para los usuarios de la carretera colindante o los propios vecinos de las urbanizaciones limítrofes.

- \* Los abonos químicos y productos fitosanitarios a emplear en las zonas verdes serán tales que el grado de toxicidad de su materia activa sea bajo, tanto para el hombre como para la fauna terrestre y acuática, **estándose a lo dispuesto en la legislación vigente en la materia**. Los envases, considerados como residuos tóxicos y peligrosos, deberán ser destinados a gestor autorizado.
- \* El Proyecto de Urbanización deberá tener previstas las zonas temporales que actuarán como centros de acopio de materiales, de distribución de las obras y de recepción de maquinaria. Estos centros se ubicarán en parcelas cuyo destino definitivo sea la edificación y a través de la red viaria existente.
- \* El mismo proyecto deberá aportar las características (pendientes, alturas, etc.) de los taludes resultantes como consecuencia de los movimientos de tierra a efectuar. Así mismo se incorporarán los tratamientos previstos para su recuperación, los cuales deberán garantizar, no sólo la estabilidad de los mismos, sino también su integración paisajística.
- \* El Proyecto de Urbanización deberá tener en cuenta el diseño de las luminarias a fin de que la dispersión del haz luminoso no interfiera el vuelo nocturno de las aves que nidifican en las zonas aledañas.

Para la **fase operativa** las medidas correctoras básicamente deben interpretarse como la integración del proyecto en el entorno paisajístico, aunque algunas como el ajardinamiento también será una medida correctora para el medio natural, ya que producirá ciertos efectos positivos en el entorno circundante a la zona del Plan. Pueden destacarse las siguientes:

- \* Encaje de los volúmenes de las edificaciones en el terreno, disminuyéndose de esta manera el impacto visual de los edificios.

Para tal fin se encaja en el terreno el conjunto de la zona edificada, teniendo especial cuidado en el sometimiento de dichas edificaciones a las rasantes señaladas en este Plan Parcial, al objeto de mantener la unidad de paisaje respecto al nivel natural del terreno. Las edificaciones de mayor tamaño no sobrepasarán en ningún caso los 9 m sobre la rasante fijada, lo que hará que queden suficientemente integrados en el entorno, distorsionando lo mínimo posible el paisaje.

\* Coloración de las edificaciones para que se integren en el entorno.

Para tal fin el proyecto base elige colores terrosos que se integren y sean acordes con las pautas cromáticas del entorno donde se desarrollará la intervención, así como un bandeados blanco con efecto disruptivo (efecto zebra), el cual desvirtualiza y mimetiza la imagen general del volumen si es observado a distancia.

\* Ajardinamiento de cobertura para el enmascaramiento de los volúmenes.

También se plantea un ajardinamiento de cobertura en torno a la parcela, así como en el interior de la misma, cumplimentándose la normativa de espacios verdes que deben poseer este tipo de actuaciones. La propia vegetación servirá en alguna de las fachadas de pantalla, especialmente del muro de cierre, mimetizando las edificaciones.

En el ajardinamiento además se plantea la política de utilización de especies autóctonas, las cuales podrán ir mezcladas con otras exóticas de ornato, intentándose de esta forma que el conjunto quede integrado en el entorno que lo rodea y recuperar, dentro de un espacio con elevado grado de antropización como es el residencial, el aspecto paisajístico que al paisaje natural de la zona aportaban las especies del piso basal en un posible momento climático. Esta vegetación dará soporte a insectos y avifauna (especies adaptadas a sectores humanizados), produciendo un enriquecimiento ambiental en este sentido.

Los amplios espacios ajardinados de la actuación a su vez deben también ser considerados como medida correctora, ya que servirán de pantalla sónica (mitigarán los ruidos de los vehículos y usuarios) y cobertura para la avifauna que merodea por los campos de cultivos abandonados limítrofes a la parcela.

\* Iluminación apropiada y acorde con la zona donde se dispone el conjunto.

La iluminación del conjunto se realizará siguiendo las pautas de la zona en que se emplaza, de esta forma básicamente se utilizarán dos tipos de luminarias: Lámparas de vapor de sodio de alta presión de 450 W o LED equivalente en la vía que flanquea la fachada sur y de 250 W para el interior del conjunto.

### **6.3.1 Descripción de los recursos naturales utilizados y eliminados.**

Como recursos naturales solamente podrían considerarse en la fase ejecutiva y operativa el agua consumida tanto por las obras como por el uso posterior de la zona, para lo cual, los proyectos de desarrollo del presente P.P. deberán cuantificar la demanda de agua de abasto, tanto para las tareas de ejecución de la urbanización, como para posterior puesta en marcha del ámbito. Dicha cantidad será obtenida de la empresa municipal de abastecimiento de agua de Valsequillo, la cual puede afrontar perfectamente esta cantidad requerida, debiendo recabarse informe justificativo que se adjuntará a la memoria general del proyecto de urbanización.

En cuanto a los residuos producidos, deben estimarse las aguas residuales generadas, las cuales serán enviadas mediante el correspondiente sistema de canalizaciones y bombeo a la red municipal de saneamiento con capacidad para absorberlas, para ser posteriormente tratada en la depuradora correspondiente de Hoya del Pozo para los sectores situados en esta zona. El cálculo de la capacidad de recepción del alcantarillado se adjuntará a la memoria general de los proyectos de urbanización, garantizándose la evacuación y tratamiento de las aguas residuales que se generen en cada una de las áreas.

Con respecto a la red de pluviales, ésta desagua directamente al barranco. No se prevén riesgos erosivos significativos por el discurrir de las aguas de lluvia, dadas las cantidades que se canalizan por los bajos índices pluviométricos del ámbito, notablemente reducidos.

Por último, sólo cabría considerar los residuos sólidos (basuras) que se generen por la actividad dentro de las zonas proyectadas. Los mismos serán recogidos por el servicio municipal de basuras del Ayuntamiento y transportados a planta de tratamiento de residuos sólidos, como se viene haciendo hasta la fecha con el conjunto de los residuos sólidos que se generan dentro del término municipal.

## **6.4 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN**

Los objetivos del presente Plan Parcial son el desarrollo de las determinaciones que para el mismo formula el Plan General de Ordenación de Valsequillo, por tratarse de un suelo que se encuentra categorizado como Urbano No Consolidado y no Ordenado, la especificidad de dichas determinaciones se limita a la concreción de usos característicos, intensidad de los mismos y la compatibilidad con usos alternativos; es por ello que, como anexo al presente Plan Parcial, que viene a concretar las características de delimitación, sistema de actuación, condiciones de desarrollo y afecciones, así como a pormenorizar las tipologías edificatorias y sus condiciones urbanísticas, que permitan el adecuado desarrollo del presente Plan y establecer el marco normativo para el Proyecto de Urbanización.

De acuerdo a las condiciones específicas de este ámbito, por tratarse de un ámbito que se inserta en un entorno consolidado por urbanizaciones anteriores (Los Almendros, industrial calle Salvia y los Llanetes), el Plan Parcial deberá ser especialmente cuidadoso en todo lo que se refiera a puntos de contacto, accesibilidades y rupturas del territorio que puedan venir provocadas por el tratamiento de este área. La especial situación de la parcela objeto del presente Plan Parcial, colocada llenando un hueco del territorio entre los asentamientos antes mencionados, reduce aquellos objetivos al básico de completamiento de esta pieza de suelo, a partir del punto de contacto con las urbanizaciones adyacentes.

### **6.4.1 OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN**

Se trata de establecer un nivel básico de integración físico-formal entre esta pieza y su entorno edificado o en vías de edificación, de tal forma que se produzca la confluencia de las actuaciones en un resultado homogéneo, planteándose para su logro los objetivos siguientes.

#### **1º. Promover una urbanización integrada con el resto del territorio.**

La adopción de la figura de Plan Parcial permite observar desde una óptica unitaria un espacio que, desde figuras de planeamiento superiores, se quedan en la pura definición de usos y permite la toma de decisiones respecto del aspecto formal final que se

pretende dar a un espacio colmatado en todos sus límites, por adecuación de la propuesta a la trama aneja. No obstante el PGOM propone con carácter orientativo una ordenación previa que resulta del conocimiento del área y que debe ser la referencia del completamiento de la ordenación pormenorizada.

**2º. Plantear una propuesta de pequeña dimensión en la cual exista un equilibrio entre edificación y reserva de equipamiento.**

La especial situación de este ámbito permite, a partir del punto de conexión con el vial que le da acceso, establecer una única forma de ocupación del suelo con parcelas prácticamente iguales, con el objetivo de reservar la mayor cantidad posible de suelo para equipamiento. Ello conlleva la concentración de la mayor parte de la edificabilidad disponible en la parcela de equipamiento comercial, lo que reduce las dimensiones de aplicación a los tejidos residenciales que bajan de forma sustancial respecto de las previsiones del Plan General en número de viviendas, de 70 unidades a únicamente 32 en la propuesta actual.

**3º. Promover la integración entre las dos áreas identificables en el interior del Plan Parcial**

El Plan Parcial se configura a partir de dos piezas que se han identificado como este y oeste para las consideraciones del contenido ambiental, cuyo eje vertebrador es la prolongación de la calle La Salvia. A partir de esta vía se pretende la integración de ambas áreas en una actuación conjunta que, lejos de ofrecer un aspecto de superposición de edificaciones compacta, muestre una estructuración ordenada y global apoyada en este eje vertebrador.

**4º. Adaptar la propuesta a las condiciones topográficas del lugar en aprovechamiento de las ventajas paisajísticas.**

Al tratarse de un área de actuación protegida del norte, al abrigo de los vientos que son la tónica en el ámbito, es posible el planteamiento de una propuesta urbana que se acomoda al territorio para permitir una maximización de las cualidades paisajísticas del mismo, tanto en lo que se refiere a sus valores extrínsecos; es decir, aquel que está en función de la visión que el ámbito brinda contemplado desde el exterior, como

intrínsecas; aquél que deriva de las panorámicas que desde esta localización se pueden contemplar.

Desde el punto de vista del valor extínseco, la propuesta enfatiza el ajardinamiento, convirtiéndose el factor biótico resultante de esta actuación en el aspecto preponderante y definitorio de su imagen final. La calidad ambiental prevista, muy superior a la que actualmente presenta el ámbito, deriva de la interrelación entre los elementos edificados de baja altura y separados por ajardinamiento y el elemento biótico que propiamente constituyen estos jardines.

**5º. Resolver la conexión urbana desde las vías territoriales, particularmente desde la Avenida Los Almendros.**

En la actualidad este vacío urbano se sitúa en la confluencia entre un ámbito urbano industrial, el actual tramo de la Calle Salvia del cual este es prolongación, un frente urbano de viviendas unifamiliares con huerta, que es la fachada a la Avenida los Almendros y la zona de Los Llanetes, todas ellas discontinuas entre sí. Se pretende establecer la conexión urbana a través de el eje central de la ordenación que se va a convertir en el eje vertebrador de la totalidad de las zonas y que va a significar la primera frontera entre lo que podríamos denominar la ciudad compacta y el resto del territorio rural.

## 7 CONDICIONES QUE DEBE CUMPLIR LA URBANIZACIÓN

### 7.1 MOVIMIENTO DE TIERRAS

El movimiento de tierras del ámbito en estudio se desarrollará a partir de la definición geométrica de la red viaria, y la definición de las rasantes de los viales (ver planos).

Se tomará como base para el cálculo del movimiento de tierras los perfiles longitudinales y transversales reflejados en los planos correspondientes, en los cuales se procurará el adecuado equilibrio entre el volumen de desmonte y de terraplén, lo cual beneficia a la obra en cuanto al aprovechamiento de los materiales que permiten su reutilización en el mismo lugar, con escasos aportes del exterior y escasos vertidos procedentes de la obra.

### 7.2 RED VIARIA

El Plan Parcial proyecta un eje principal como prolongación de la calle Salvia, cuyas características de las secciones tipo figuran en el plano correspondiente y son las siguientes:

VIALES	ACERA	APARC.	CALZADA	APARC.	ACERA	TOTAL
Calle La Salvia	2.00	2.50	7.00	2.50	2.50	16.00
Camino Los Llanetes	2.00	2.00	--	--	--	4.00 (**)
Peatonales (*)	4.00	--	--	--	--	4.00

- (\*) Por razones de la configuración del espacio, se diseñan dos peatonales de acceso restringido para vehículos con destino a las parcelas correspondientes, formando parte integrante de los espacios libres a que dan frente.
- (\*\*) Se reseñan únicamente las franjas de red viaria que quedan dentro del ámbito de la actuación.

### 7.2.1 TRAZADO EN ALZADO

En el trazado en alzado, las pendientes de los viales no deberán superar en ningún caso el 10%. Los acuerdos verticales entre rasantes se calcularán tomando una velocidad de proyecto 60 Km/h, un parámetro mínimo  $K_v = 1400$  (según establece la Instrucción de Carreteras 3.1-IC para velocidades iguales a 60 Km.) y la condición de visibilidad.

### 7.2.2 FIRMES

La sección de firme proyectada es la que establece el Ayuntamiento de Valsequillo para urbanizaciones de este tipo, compuesta como mínimo por:

- 4 cm. de capa de rodadura tipo S-12
- Riego de adherencia con dotación de 1 Kg/cm<sup>2</sup>
- 6 cm. de capa de base tipo A-25
- Riego de imprimación con dotación de 1,5 Kg/cm<sup>2</sup>
- 20 cm. de zahorra artificial.

El pavimento se completará con bordillo de hormigón con solera y refuerzo de hormigón H-125. Las aceras estarán compuestas por solera de 12 cm. de hormigón H-150 y pavimentación de adoquín o granito tipo vibrosil o similar.

### 7.3 RED DE ABASTECIMIENTO

La alimentación de esta red se realizará a partir de las conducciones de abasto municipal.

Se proyectará una red mallada con objeto de dar un mejor servicio y posibilitar el aislamiento de tramos pequeños de tubería en caso de averías, dejando sin abastecimiento al menor número de viviendas posible.

Se dispondrán hidrantes contra incendios, con una salida de 70 mm. y dos de 45 mm. y un caudal de 500 l/min. (8,33 l/s), dichos hidrantes se encontrarán situados en lugares fácilmente accesibles y distribuidos de tal manera que, la distancia entre ellos, medida

por espacios públicos, no sea en ningún caso superior a 250 m.

Las materiales y diámetros de las tuberías proyectadas se indicarán en el plano correspondiente de la documentación gráfica. El material a emplear en las tuberías de distribución será la fundición dúctil, mientras que las acometidas que parten de las anteriores serán de polietileno.

### **7.3.1 RED DE RIEGO**

La red de riego se proyectará de forma separada de la red de abastecimiento, puesto que el tipo de agua a usar puede proceder tanto de aguas depuradas como de agua de riego, ambas presentes en la zona.

El sistema empleado para el riego de las zonas ajardinadas será el de goteo con instalación permanente. La red general se realizará en tubería de polietileno virgen tipo B.D. según diámetros indicados en proyecto, de la que partirán las acometidas RAM con goteros semienterrados en las zonas ajardinadas y alcorques. Se prevé la conexión entre alcorques mediante tubo pasante por el que discurrán las tuberías con un diseño similar al de la zona ajardinada continua.

### **7.3.2 RED DE SANEAMIENTO**

El sistema de evacuación para la red de saneamiento será separativo, con tramos que funcionen por gravedad en su totalidad. En el caso de que ello no fuera posible habrá que proyectar una estación de bombeo. Los colectores serán circulares de fibrocemento de 300 mm., en el conjunto de la red.

Se dispondrán dispositivos de acometida, al menos uno por cada dos parcelas, que se situarán normalmente en la cota inferior de la misma para favorecer la evacuación. En los casos en los que no sea posible, debe resolverse la evacuación mediante bombeo en el interior de la parcela.

El diseño de la red se planteará a partir de las características topográficas del ámbito. El trazado en planta de la red se realizará de forma que se proyecte la menor longitud

de tubería y el menor número de pozos de registro posibles.

Los pozos de registro se colocarán en los cambios de dirección de la conducción en tramos curvos y cada 50 m. aproximadamente en tramos rectos.

En cuanto al trazado en alzado se proyectará de tal forma que el eje de la conducción discorra a una profundidad de 1,5 m. sobre la rasante de la calle, lo que supone que la generatriz superior de la misma estará a una profundidad aproximada de 1,20 m. para conducciones de 300 mm. y 1,15 m. para 400 mm. y 1,10 para 500 mm. Se colocarán pozos de registro en los cambios de alineación vertical.

### **7.3.3 RED DE PLUVIALES**

El drenaje de las aguas de lluvia se realizará según un sistema separativo, al menos en el área de proyecto.

El diseño empleado se basará en una red de imbornales que viertan a canalización que, recogida en colectores derive las mismas hacia el mar.

Las secciones de los colectores previstos vendrán indicadas en los planos correspondientes con un mínimo de 300 mm.

### **7.3.4 BAJA TENSIÓN.**

Red subterránea de Baja Tensión que alimentará las diferentes parcelas, incluso caja de distribución a parcelas con sus fusibles de protección.

De la estación transformadora más próxima partirán, en red subterránea, las líneas de distribución en baja tensión que alimentarán a las parcelas de la urbanización.

Las acometidas a parcelas se realizarán mediante arquetas por cada dos parcelas, según detalle recogido en proyecto.

Los conductores a emplear serán de cobre 0,6/1 Kv. e irán alojados en tubos de PVC

160 mm, Ø los cuales se dispondrán en zanjas sobre lecho de arena de tal forma que desde la generatriz superior del tubo al pavimento exista una cota de 60 cm. Con el fin de facilitar la colocación de los cables y detectar futuras averías, cada 35 m. se dispondrá de una arqueta realizada en bloque hueco de hormigón vibrado con dimensiones 0,90x0,70x0,50 m.

Todas las líneas estarán protegidas en su origen por fusibles de A.P.R. terminado en el embarrado de los cuadros generales de protección de las parcelas de donde partirán las líneas repartidoras que alimentarán a las futuras centralizaciones de contadores.

Todo el diseño y características de la red, así como los puntos de enganche a la red general deberán ser consensuados con la empresa suministradora.

### **7.3.5 ALUMBRADO PÚBLICO.**

Se estudiarán los circuitos de alumbrado con las secciones mínimas admitidas, previéndose los trazados por los caminos más cortos posibles y las potencias de menos consumo, empleando para ello lámparas de vapor de sodio de alta presión para proporcionar un gran número de lúmenes por vatio a la vez que tienen una alta vida media.

Desde el cuadro de distribución de baja tensión de la estación transformadora se alimentará el cuadro de mando y protección del alumbrado público que irá situado junto a la misma. Del cuadro partirán los diferentes circuitos de alumbrado por cable tetrapolar de cobre 0,6/1 Kv. alimentando cada receptor con fase y neutro, teniendo en cuenta que el reparto de cargas por fases sea equilibrado.

La red de distribución de alumbrado público será subterránea estando los conductores protegidos bajo tubos de PVC de 110 mm. Ø colocados en zanjas en lechos de arena de 10 cm. de espesor tanto en la parte superior como en la inferior.

Los conductores a emplear serán de cobre de = 0,6/1 Kv. y 10 mm<sup>2</sup> de sección. Los soportes de las luminarias serán columnas de 9 m. de altura. Las columnas serán troncocónicas, de sección circular, de una sola pieza sin ninguna soldadura transversal. El tipo de luminaria a emplear será de tal manera que cumpla con las prescripciones de

alumbrado público y con las condiciones de iluminación de las urbanizaciones en relación con la normativa medioambiental vigente.

Para la solución del alumbrado público se tendrá en cuenta, tanto la normativa del Plan General vigente, como la de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Valsequillo.

### **7.3.6 RED DE TELEFONÍA**

La red de telefonía se conectará con la ya existente y se realizará de acuerdo con las especificaciones de la Compañía Telefónica nacional, y estará formada por canalizaciones de PVC 4x63 mm. en un dado de hormigón, que discurren bajo las aceras.

La red constará de arquetas tipo M para acometidas a parcelas a razón de una por cada dos parcelas y arquetas tipo H y D para la red general de distribución y conexión.

La conexión con la red general se realizará en el punto de conexión más cercano en las urbanizaciones vecinas situadas al norte y sur del ámbito.

## **8 DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA**

De acuerdo con los objetivos y criterios planteados en el punto anterior la solución que propone el Plan Parcial es como sigue:

- a) Promover una Urbanización de alta calidad para viviendas colectivas entre medianeras de baja altura de superficie superior a 100 m<sup>2</sup>.
- b) Configurar el área ajustada a la directriz que marca una vía estructurante que, a partir del punto de conexión permita dar acceso a toda la actuación.
- c) Proceder a la concentración del uso residencial que permita la máxima reserva de suelo destinado a equipamiento.
- d) Utilizar básicamente la tipología de vivienda colectiva entre medianera a fin de

consolidar y vertebrar este tramo de calle con el resto de la misma.

- e) Proponer un sistema de rasantes que permita el mantenimiento de las perspectivas de paisaje presente en el área, de tal forma que la visión del barranco y la cumbre esté siempre presente en la edificación.
- f) Organizar la edificación según un modelo de concentración con dos plantas de altura máxima, adaptadas a la tolerancia de uso industrial y terciario, propio de la norma M2 en este ámbito.
- g) Potenciar la prolongación de la Calle Salvia como eje estructurante de las dos partes de que se compone la propuesta, mediante sección de gran amplitud, que recorra la totalidad del territorio del Plan Parcial.
- h) Organizar la propuesta mediante la compartimentación del equipamiento en ámbitos de menor escala, para darle mayor riqueza espacial a la misma, dada la concentración de la reserva de espacios libres en la frontera con la Avenida Los Almendros.

## **8.1 DIVISIÓN EN UNIDADES DE ACTUACIÓN**

El presente Plan Parcial propone la consideración del territorio ordenado por el mismo en una sola unidad de actuación, para la cual se proponen dos fases o etapas de ejecución que pretenden recoger con exactitud la estructura de la propiedad sobre la que actúa. La primera de dichas etapas, aquella situada en la parte oeste del Plan, que sirve de sutura al espacio ordenado con su conexión urbana principal, corresponde a la propiedad de los promotores de esta iniciativa en su totalidad, lo que permite la simplificación de los trámites de urbanización y desarrollo de la misma como principal interesado. La segunda etapa, de similar entidad superficial que el anterior, viene a corresponder a los pequeños propietarios que puede mostrar una mayor rigidez en su incorporación y, por prudencia se retrasa, sin perjuicio de su posible simultaneidad.

El sistema de actuación elegido es, en todos los casos, el PRIVADO

Estas etapas, que se delimitan en los planos, son:

<b>SUPERFICIE m2.</b>	
Etapa 1	6.120,00
Etapa 2	4.433,78
<b>TOTAL</b>	<b>10.553,78</b>

La superficie edificable total, en edificación privada, y su equivalencia en unidades actuación ponderadas, de cada una de las etapas delimitadas es:

	<b>SUPERFICIE EDIFICABLE m2const.</b>	<b>Unid. Aprov. Uas</b>
Etapa 1	3.120,92	3.936,30
Etapa 2	3.000,27	3.000,27
<b>TOTAL</b>	<b>6.121,19</b>	<b>6.936,57</b>

Y, por tanto, su coeficiente de edificabilidad bruto, relativo a la edificabilidad del Plan General (0,58) será en cada ETAPA:

Etapa 1	$E1 = 0,50995425m^2./m^2.$
Etapa 2	$E2 = 0,676685 m^2./m^2.$

## 8.2 DE LOS APROVECHAMIENTOS GLOBAL Y MEDIO

El artículo 29 de la Ley 4/2017 establece que:

*“1. En los sectores de suelo urbanizable y en los ámbitos de suelo urbano no consolidado, el planeamiento establecerá los aprovechamientos urbanísticos global y medio en función de los usos, intensidades, tipologías edificatorias y circunstancias urbanísticas de los terrenos que no estén destinados a viales, zonas verdes y demás sistemas generales y dotaciones.*

2.

...

*El plan general y, en su caso, el planeamiento de desarrollo correspondiente fijarán la ponderación relativa de los usos y tipologías edificatorias resultantes*

de su ordenación detallada, y, cuando sea necesario, la que refleje las diferencias de situación y características urbanísticas dentro del ámbito ordenado.

El coeficiente de homogeneización se determinará por ponderación de los anteriores coeficientes, ajustando el resultado, si fuera preciso, con objeto de conseguir una más adecuada valoración relativa. De forma razonada y con el fin de facilitar la gestión, los coeficientes podrán ser iguales a la unidad.

...  
4. La asignación de coeficientes a los distintos usos y tipologías edificatorias, sectores, ámbitos y áreas diferenciadas, en particular los relativos a localización inicial y de resultado, deberá ser razonada, exponiendo los motivos que han dado lugar a su determinación, que se especificarán en la memoria justificativa de la ordenación.

5. El aprovechamiento urbanístico medio de cada sector o ámbito se obtendrá dividiendo su aprovechamiento urbanístico por su superficie total, incluida la de los sistemas generales comprendidos o adscritos al mismo. El resultado se expresará en unidades de aprovechamiento por metro cuadrado.

..."

En relación con el apartado 1 y 5, el aprovechamiento global será la resultante de homogeneizar la totalidad de las edificabilidades presentes en el ámbito, mediante los coeficientes que se establezcan para los distintos usos, tipologías y demás circunstancias diferenciales que se puedan establecer en la propuesta de ordenación. Será por tanto el global de la edificabilidad corregida de acuerdo con las características básicas de la propuesta del Plan Parcial.

El aprovechamiento medio por su parte será la referencia de aquel aprovechamiento global referido a la superficie total del ámbito, incluidas en su caso las superficies que correspondan a los Sistemas Generales que el planeamiento adscriba a los aprovechamientos de dicha ordenación.

En relación con el apartado 2, acerca del coeficiente de homogeneización, debemos partir de la circunstancia específica de la pequeña escala del ámbito que se ordena, de la inexistencia de los usos propuestos que puedan servir como testigos para el cálculo de los coeficientes en este ámbito, por lo que debemos acudir a la Ponencia de Valores Catastrales del Ministerio de Hacienda que, pese a su antigüedad y su pérdida de vigencia, sirve a los efectos de establecer cuotas diferenciales entre los usos que se proponen en este Plan Parcial.

Ponencia de valores											
GERENCIA TERRITORIAL DE CANARIAS - LAS PALMAS											
PONENCIA DE VALORACIÓN DEL MUNICIPIO DE VALSEQUILLO											
RELACIÓN DE POLÍGONOS											
Ponencia de valores: Total											
Año de aprobación de la ponencia: 2007											
Pol.	Denominación	MBC	Importe MBC	MBR	Importe MBR	G+B	G+B/UNI	VUB	Importe VUB	VRB	Importe VRB
1	LA BARRERA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R42	333.00
2	UR. LOS ALMENDROS	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40	U33	305.00	R39	420.00
3	CASCO VALSEQUILLO	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
4	LA CANTERA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R53	100.00
5	LOMITO DE CORREA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R53	100.00
6	LAS VEGAS	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R48	191.00
7	UR. EL PEDREGAL	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
8	TENTENIGUADA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R52	115.50
9	SUSO-3 UR. EL PEROLETE	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
	SUSO-2 EL CERCADO DE										
10	CASARES	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
11	SUSO-1 MIRABALA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
12	SUSNO-6 HOYA DEL PERAL	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R42	333.00
13	SUSNO-5 CASCO ESTE	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
14	SUSNO-4 CASCO OESTE	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R39	420.00
15	SUSNO-2 EL LADERON	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R48	191.00
16	SUSNO-1 TENTENIGUADA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R52	115.50
17	SUCUI LA BARRERA	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R46	231.00
18	SAUE LLANOS FLOR	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R46	231.00
19	A.R.1	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R54	85.00
20	A.R.2	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R53	100.00
21	A.R.3	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R54	85.00
999	TOMA DE DATOS	1	650.00	2	420.00	1.40	1.40			R54	85.00

RELACIÓN DE ZONAS DE VALOR												
Ponencia de valores: Total												
Año de aprobación de la ponencia: 2007												
VALORES DE REPERCUSIÓN												
Z.Val.	Vivienda	Comercial	Oficinas	Industri.	Turístico	Garajes	Otros2	Otros3	Z.Verde	Equipam.	VALOR UNITARIO Inicial	REDUCCIÓN UA
PR39	420.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	48.68	
PR39A	420.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	36.52	
PR39B	420.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	11.35	
PR40A	391.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	59.23	
PR42	333.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	59.23	0.80
PR48	191.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	25.15	
PR52	115.50	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	59.23	0.80
R39	420.00	420.00	420.00	420.00	420.00	63.00	42.00		42.00	315.00	0.20	0.80
R42	333.00	333.00	333.00	333.00	333.00	49.95	42.00		33.30	249.75	0.20	0.80
R43	304.50	304.50	304.50	304.50	304.50	45.68	42.00		30.45	228.38	0.20	0.80
R46	231.00	231.00	231.00	231.00	231.00	42.00	42.00		23.10	173.25	0.20	0.80
R48	191.00	191.00	191.00	191.00	191.00	42.00	42.00		19.10	143.25	0.20	0.80
R51	134.00	134.00	134.00	134.00	134.00	42.00	42.00		13.40	100.50	0.20	0.80
R52	115.50	115.50	115.50	115.50	115.50	42.00	42.00		11.55	86.63	0.20	0.80
R53	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	42.00	42.00		10.00	75.00	0.20	0.80
R54	85.00	85.00	85.00	85.00	85.00	42.00	42.00		8.50	63.75	0.20	0.80

Así, la citada Ponencia en su planimetría de zonas de valor determina que el ámbito del SUNCU 26 Calle Salvia está incluido en la zona R-42 La Barrera que presenta valores distintos para los usos residencial (**333,00 €/m<sup>2</sup>**) y comercial (**420,00 €/m<sup>2</sup>**) propuestos en este Plan Parcial, sin que sea posible anticipar otros elementos de valor diferencial entre ambos. Es por ello que, de acuerdo con el contenido del artículo 29.2 de la LSENPC'17 parece razonable en el caso presente acudir a la ponderación de los coeficientes relativos a los dos únicos usos presentes en el ámbito.

Las características de localización, condiciones físicas del lugar y tipología no presentan tampoco ninguna variable diferencial que permita establecer coeficientes distintos de la unidad. Por todo ello, el presente Plan Parcial establece como aprovechamiento global del ámbito idéntico resultado que la edificabilidad total del mismo y el aprovechamiento medio será el resultado de la división de esta edificabilidad global dividida por la superficie total del mismo, dado que el planeamiento general no adscribe sistemas generales a este ámbito.

### **8.3 CÁLCULO DEL NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS**

La normativa del Plan General establece con carácter de determinación un número máximo de viviendas, de 70; no obstante, dadas las características dimensionales de las parcelas residenciales, de equipamientos y de infraestructuras correspondientes a una urbanización de baja densidad como la propuesta, el número de viviendas se reduce a 32, que en ningún caso llega al de 70 que correspondería a la superficie ordenada real. Este número de viviendas se segregan en los polígonos antes mencionados correspondiendo:

Etapa 1	0 viviendas
Etapa 2	32 viviendas.

### **8.4 ESTUDIO DE LAS CONSECUENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS DE LA IMPLANTACIÓN DE LA PROPUESTA**

La realización de la propuesta contenida en el presente documento tiene como objetivo principal, siguiendo la directriz marcada por el Plan General de Valsequillo, de permitir al Ayuntamiento poner en valor una pieza de suelo, clasificado y categorizado como Suelo Urbano No Consolidado. Dicha puesta en valor significará la incorporación al municipio de la vivienda unifamiliar o colectiva en parcela media, superando la actual estructura de pequeñas parcelas para recibir adosados, incorporando una pieza singular de equipamiento comercial, en las cuales se concentra la totalidad de dicha oferta.

De otro lado, se da respuesta al objetivo, contenido ya en el Plan General, de proceder al cierre de la perspectiva de la unidad con la Avenida, con una pieza de parque urbano-plaza que suponga un incremento de la oferta de calidad urbana.

La propuesta permitirá el encaje del vacío presente para su incorporación a la trama urbana del resto de los tejidos urbanos, hasta el momento actual desestructurados por su incorporación en distintas fases temporales.

### **8.5 VALORACIÓN DE LOS APROVECHAMIENTOS A EFECTOS EXPROPIATORIOS**

En el presente apartado se fijará el valor del aprovechamiento urbanístico con el objeto de determinar las compensaciones económicas que procedan por diferencias de adjudicación o las permutas de aprovechamiento urbanístico por costes de urbanización.

El valor del aprovechamiento urbanístico en aplicación del art. 37 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana y el artículo 27 con referencia al 22 del Reglamento 1492/2011 de Valoraciones, es asimilable al Valor Básico de Repercusión correspondiente al uso y tipología edificatoria característicos. Ante la inexistencia o pérdida de validez de los valores catastrales es de aplicación el apartado 4 del referido artículo. El valor de repercusión del suelo en la construcción se podrá determinar por referencia a valores de repercusión de usos y tipologías conocidos como p.e. el caso de V.P.P.

$$VS = \sum E_i \cdot VRS_i$$

Siendo:

VS = Valor del suelo urbanizado no edificado, en euros por metro cuadrado de suelo.

$E_i$  = Edificabilidad correspondiente a cada uno de los usos considerados, en metros cuadrados edificables por metro cuadrado de suelo.

$VRS_i$  = Valor de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados, en euros por metro cuadrado edificable.

2. Los valores de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados a los que hace referencia el apartado anterior, se determinarán por el método residual estático de

acuerdo con la siguiente expresión:

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

Siendo:

VRS = Valor de repercusión del suelo en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.

Vv = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado, calculado sobre la base de un estudio de mercado estadísticamente significativo, en euros por metro cuadrado edificable.

K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad.

Dicho coeficiente K, que tendrá con carácter general un valor de 1,40, podrá ser reducido o aumentado de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Podrá reducirse hasta un mínimo de 1,20 en el caso de terrenos en situación de urbanizado destinados a la construcción de viviendas unifamiliares en municipios con escasa dinámica inmobiliaria, viviendas sujetas a un régimen de protección que fije valores máximos de venta que se aparten de manera sustancial de los valores medios del mercado residencial, naves industriales u otras edificaciones vinculadas a explotaciones económicas, en razón de factores objetivos que justifiquen la reducción del componente de gastos generales como son la calidad y la tipología edificatoria, así como una menor dinámica del mercado inmobiliario en la zona.

b) Podrá aumentarse hasta un máximo de 1,50 en el caso de terrenos en situación de urbanizado destinados a promociones que en razón de factores objetivos como puedan ser, la extraordinaria localización, la fuerte dinámica inmobiliaria, la alta calidad de la tipología edificatoria, el plazo previsto de comercialización, el riesgo previsible, u otras características de la promoción, justifiquen la aplicación de un mayor componente de gastos generales.

Vc = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las

obras y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.

Todos los valores deberán estar referidos a la fecha que corresponda según el objeto de la valoración en los términos establecidos en el apartado 2 del artículo 21 del texto refundido de la Ley de Suelo.

A los efectos del establecimiento del valor atribuible a la Unidad de aprovechamiento, el municipio de Valsequillo tiene una Ponencia de Valores del año 2007, con entrada en vigor el año 2008, ello hace que haya perdido vigencia, no obstante, dado que la década 2007-2017 resulta ser la de la gran crisis inmobiliaria en el país, se ha producido, en el inicio de la misma un importante descenso de los valores de mercado que parece estar en período de recuperación en el presente año, apuntando todos los factores que condicionan dicho valor a que se están igualando en este momento a los de la Ponencia de Valores 2007. Resulta por tanto prudente, a los solos efectos de aproximar el valor de la UA, remitirnos a dicha Ponencia como estudio integrado de la estructura de valores del municipio.

Adoptando los valores resultado del estudio de la Ponencia, este nos ofrece un **V<sub>r</sub>** (valor de repercusión) = **420,00 €/m<sup>2</sup>** (se refiere al m<sup>2</sup> construido de uso comercial en esta localización) y **333,00 €/m<sup>2</sup>** (se refiere al m<sup>2</sup> construido de vivienda colectiva). El valor unitario de suelo de este producto sería de **(420,00 €/m<sup>2</sup> x 0,51816703 m<sup>2</sup> const./m<sup>2</sup> s. + 333,00 €/m<sup>2</sup> x 0,66219777 m<sup>2</sup> const./m<sup>2</sup> s) / 2 = 219,07 €/m<sup>2</sup>**

edificabilidad m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	Valor repercusión €/m <sup>2</sup>	Valor €
0,50995425	420	214,180784
0,67668500	333	225,336104
		439,516888
Dividido entre dos		<b>219,758444</b>

Este valor de unitario se refiere al suelo urbanizado, por tanto, para calcular el valor de la unidad de aprovechamiento se deducirán los costes de urbanización necesaria para que los terrenos alcancen la condición de solares. En los costes de urbanización se incluirán los de su financiación, gestión, promoción, así como las indemnizaciones que procedan. Estos costes de urbanización se han calculado en el apartado correspondiente. Una vez deducidos los costes de urbanización habrá que afectar el valor resultante por el 0.90 (90%) para obtener el valor del aprovechamiento patrimonializable por los propietarios, considerando la cesión del 10% al Ayuntamiento si se tiene en cuenta el aprovechamiento lucrativo total que corresponde a cada uno de

los propietarios.

Costes de urbanización, gestión y defensa jurídica:

Superficie de la red viaria =	<b>3.058,25 m<sup>2</sup></b>
1.- Ejecución de Urbanización: $3.058,25 \text{ m}^2 \times 100 \text{ €/m}^2 = 305.825,00 \text{ €}$	<b>305.825,00 €</b>
2.- Proyecto y Ejecución Energía Eléctrica:	<b>206.833,08 €</b>
3.- Ejecución del Espacio Libre	<b>85.000,00 €</b>
4.- Gastos de Gestión y Defensa Jurídica:	<b>10.000,00 €</b>
5.- Gastos generales y beneficio industrial:	<b>95.625,30 €</b>
16% (1+2+3 = 597.658,08)	

Gastos de Urbanización totales: **909.071,71 €**

Los costes de urbanización totales ascienden a la cantidad de **909.071,71 €**, Esto supone un coste unitario para **10.553,78 m<sup>2</sup>** de superficie = **909.071,71 € / 10.553,78<sup>2</sup>m = 86,1370722 €/m<sup>2</sup>**

$$219,75 \text{ €/m}^2 - 86,1370722 \text{ €/m}^2 = 133,61 \text{ €/m}^2$$

El valor de la unidad de aprovechamiento lucrativo sin urbanizar será:

$$133,61 \text{ €/m}^2 \text{ c} \times 6.936,57 \text{ UA} / 6.337,00 \text{ m}^2 \text{ c} = 146,25 \text{ €/UA}$$

Esta cantidad se produce partiendo de la ponderación del aprovechamiento a la edificabilidad, dado que se aportan coeficientes diferenciales entre los dos usos básicos que componen la propuesta. Por ello, se puede afirmar que el valor de la unidad de aprovechamiento lucrativo sin urbanizar es de **146,25 €/UA**.

Valsequillo, abril de 2023.

## ÍNDICE

1	ANEXO I. ESTUDIO DE TRÁFICO .....	3
1.1	INTRODUCCIÓN .....	3
1.2	Condiciones iniciales .....	4
1.2.1	ANEXO DE CONDICIONES FÍSICAS Y DIMENSIONALES DE LA PROPUESTA .....	5
1.2.2	RED VIARIA .....	6
1.2.3	TRAZADO EN ALZADO .....	6
1.2.4	FIRMES .....	6
1.2.5	<i>Información de interés.</i> .....	7
1.2.6	Situación de la red viaria actual .....	8
1.2.7	De los aforos de la vía .....	9
1.3	El estudio de tráfico .....	11
1.3.1	Los datos derivados del proyecto .....	12
1.3.2	De los tráficos generados por la ordenación .....	12
1.3.3	Clase de carretera convencional y velocidades de proyecto. ....	13
1.3.4	Resumen tráfico generado.....	13
1.3.5	Comercial exclusivo .....	14
1.3.6	Uso residencial .....	14
1.3.7	Accesos y viales de la urbanización. ....	14
1.3.8	Tráfico en los viales interiores. ....	14
1.4	Niveles de servicio e intersecciones.....	16
1.4.1	Intersección de la GC-41 con el sector, en T canalizada. Tráfico Actual	17
1.4.2	Intersección de la GC-41 con el sector, en T canalizada. Tráfico con la urbanización del sector .....	18
1.4.3	<b>PEATONES:</b> .....	18
1.5	Conclusiones: .....	19
1.6	La parada de guaguas .....	21
1.6.1	De la parada existente .....	21
2	ANEXO II. SÍNTESIS DE CONDICIONES FÍSICAS Y DIMENSIONALES DE LA PROPUESTA .....	24
3	ANEXO III. RESUMEN EJECUTIVO. ....	28

# 1 ANEXO I. ESTUDIO DE TRÁFICO

## 1.1 INTRODUCCIÓN

El presente anexo se elabora para dar contestación al informe de la Consejería de obras públicas e infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria, relativo al proyecto de PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POR LA URBANIZACIÓN SUNCU 26. CALLE SALVIA. en el municipio de Valsequillo, el cual establece como condición a la propuesta de ejecución de la urbanización del sector la conclusión siguiente:

*Analizado el ámbito de modificación del Plan General de Ordenación del Municipio, y la propuesta definida, conviene indicar que el documento presentado no analiza la afección del desarrollo previsto en relación a la GC-41, y al tráfico inducido como consecuencia del proceso urbanizador y la implantación del área comercial, afectando la misma a la GC-41, como consecuencia de la conexión existente con la misma, debiendo ser la mejora de la regulación del acceso objeto de análisis en la ordenación propuesta. A su vez, en el área destinada a espacio libre, existe actualmente una parada de guaguas, cuya mejora y reordenación debería ser objeto de inclusión en el documento a la hora de definir el espacio libre del proyecto.*

## CONCLUSIÓN

*Por todo lo expuesto anteriormente, se concluye que la ordenación desarrollada deberá analizar la necesidad de reordenación de la intersección en base al tráfico inducido por el desarrollo urbanístico residencial y comercial. A su vez en el documento se deberá prever la ordenación del espacio libre propuesto, de forma que tenga cabida la mejora de la parada de guaguas existente, lo cual obligaría a retranquear el área destinada a espacio libre, para permitir el acondicionamiento de la misma. Todo ello deberá analizarse en el plan parcial de ordenación que se somete a informe.*

Del informe mencionado hay que destacar el carácter mínimo de la superficie del ámbito y lo reducido de la propuesta, únicamente ocho parcelas para viviendas de dos plantas y una parcela comercial de tres mil metros cuadrados es el objeto concreto de esta intervención, lo que necesariamente afecta a las pequeñas dimensiones del tráfico generado y de lo complejo de hacer un estudio de mercado en sentido canónico, que requeriría de medios e instrumentos excesivos respecto a los efectos previstos, así se acompaña estudio de tráfico igualmente limitado y adecuado al lugar y su incidencia en las redes territoriales.

De otro lado, la ordenación del ámbito no puede afectar a suelos externos y de otras propiedades para la posible mejora y ampliación de la red, caso del Camino de Los Llanetes cuya corrección y mejora depende de la ordenación de sectores distintos del presente, en el tiempo que corresponda al interés de los promotores y de la corporación, siempre distinto de este expediente.

## **1.2 *Condiciones iniciales***

El área objeto del este estudio se trata de un ámbito de Suelo Urbano No Consolidado (SUNCU – 26, Calle Salvia) del Plan General de Ordenación de Valsequillo.

Este suelo urbano está constituido por una pieza continua que tiene una superficie total de 10.844 m<sup>2</sup> según la documentación del Plan General. De acuerdo con la superposición de la documentación catastral y el levantamiento topográfico efectuado, se ajustan las superficies en afecciones mínimas otorgarían mayor complejidad a la gestión, siendo innecesaria su inclusión a los efectos de la ordenación y cuya consideración dentro del ámbito responde probablemente a que la delimitación del mismo se realizó sin tomar como base de referencia la estructura de la propiedad. De este ajuste resulta una superficie total del ámbito del SUNCU-26 de 10.553,78 m<sup>2</sup>, (una diferencia de solo 290,22 m<sup>2</sup>, aproximadamente el 1,93 % de la superficie total).

El ámbito de la unidad de actuación se encuentra localizado en el barrio de La Barrera, concretamente en la zona denominada La Era Cercada, del término municipal de Valsequillo. Limita al norte en parte con la Avenida de los Almendros, travesía urbana de la carretera GC-41; al Sur, con terrenos privados, en su mayor parte porciones de las fincas afectadas por la unidad de actuación; al este, con edificaciones y calle Salvia, cuya prolongación constituye el eje de accesibilidad de las parcelas resultante de la ordenación; y al oeste, con calle de acceso a Los Llanetes.

Los terrenos descritos, afectados por este ámbito presentan una estructura de propiedad constituida por ocho fincas, la mayor parte de ellas de varios propietarios.

De acuerdo a las condiciones específicas de este ámbito, por tratarse de un espacio que se inserta en un entorno consolidado por urbanizaciones anteriores, Los Almendros, industrial calle Salvia y los Llanetes, el Plan Parcial es especialmente cuidadoso en todo lo que se refiera a puntos de contacto, accesibilidades y rupturas del territorio que puedan venir provocadas por el tratamiento de esta área. La especial situación de la parcela objeto del Plan Parcial, colocada llenando un hueco del territorio entre los asentamientos antes mencionados, reduce aquellos objetivos al básico de completamiento de esta pieza de suelo, a partir del punto de contacto con las urbanizaciones adyacentes.

### 1.2.1 ANEXO DE CONDICIONES FÍSICAS Y DIMENSIONALES DE LA PROPUESTA

Superficie total ordenada: 10.844 m<sup>2</sup> en Plan General. (lev.top. 10.651,30 m<sup>2</sup>) Superficie sometida a ordenación: **10.553,78 m<sup>2</sup>**.

Edificabilidad Plan General: 6.337 m<sup>2</sup>

Edificabilidad Plan Parcial: 6.337 m<sup>2</sup> (3.216,08 m<sup>2</sup> Residencial+ 3.120,92 m<sup>2</sup> equipamiento).

Aprovechamiento Plan General: 6.337 m<sup>2</sup> construidos x 1,26126126 **6.936,57 UAs**

	€/m <sup>2</sup>	coeficiente	Edif. SUNCU	Aprov UAs
Valor del uso comercial	420	1,26126126	3.120,92	3.936,30
Valor del uso residencial	333	1	3.000,27	3.000,27
			6.121,19	6.936,57

Nº máximo de viviendas Plan General: 70

Nº máximo de viviendas Plan Parcial: 32

Edificabilidad bruta 0,59495085 m./m<sup>2</sup> (Legal máx 1,20 m<sup>2</sup>)

Aprovechamiento medio: 6.936 UAs / 10.553,78 m<sup>2</sup> = 0,66 UAs /m<sup>2</sup>

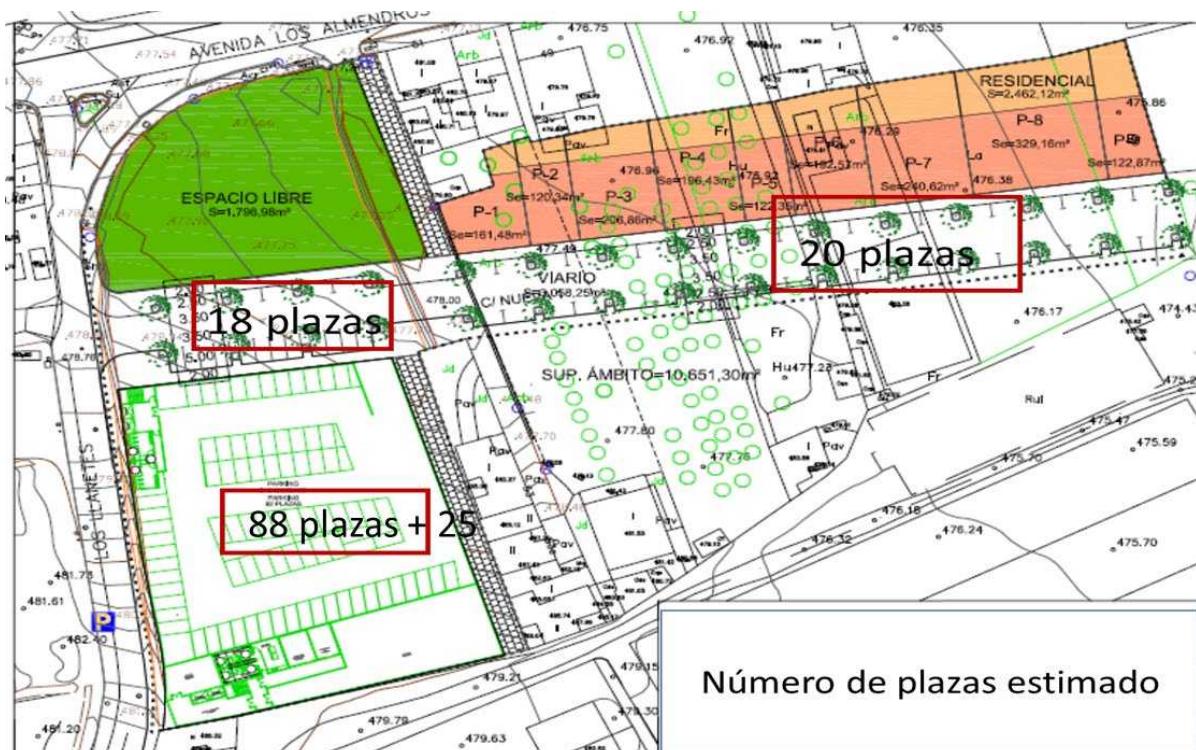


Fig. 1. Estimación de plazas de aparcamiento anexas a la calle y las vinculadas al uso comercial

Plazas de aparcamiento previstas: En calle—20+18 = 38 plazas públicas

Comercial: En superficie: 25 plazas

En planta sótano (propuesta): 88 plazas. Total uso comercial= 113 plazas

## 1.2.2 RED VIARIA

El Plan Parcial proyecta un eje principal como prolongación de la calle Salvia, cuyas características de las secciones tipo figuran en el plano correspondiente y son las siguientes:

VIALES	ACERA	APARC.	CALZADA	APARC.	ACERA	TOTAL
Calle La Salvia	2.00	2.50	7.00	2.50	2.50	16.00
Camino Los Llanetes	2.50		6,00	--	1,50	10.00
Peatonales	4.00	--	--	--	--	4.00

- (\*) Por razones de la configuración del espacio, se diseñan dos peatonales de acceso restringido para vehículos con destino a las parcelas correspondientes, formando parte integrante de los espacios libres a que dan frente.

## 1.2.3 TRAZADO EN ALZADO

En el trazado en alzado, las pendientes de los viales no deberán superar en ningún caso el 10%. Los acuerdos verticales entre rasantes se calcularán tomando una velocidad de proyecto 60 Km/h, un parámetro mínimo Kv = 1400 (según establece la Instrucción de Carreteras 3.1-IC para velocidades iguales a 60 Km.) y la condición de visibilidad.

## 1.2.4 FIRMES

La sección de firme proyectada es la que establece el Ayuntamiento de Valsequillo para urbanizaciones de este tipo, compuesta como mínimo por:

- 4 cm. de capa de rodadura tipo S-12
- Riego de adherencia con dotación de 1 Kg/cm<sup>2</sup>
- 6 cm. de capa de base tipo A-25
- Riego de imprimación con dotación de 1,5 Kg/cm<sup>2</sup>
- 20 cm. de zahorra artificial.

El pavimento se completará con bordillo de hormigón con solera y refuerzo de hormigón H-125. Las aceras estarán compuestas por solera de 12 cm. de hormigón H-150 y pavimentación de adoquín o granito tipo vibrosil o similar.

### 1.2.5 *Información de interés.*

El *Sector Suncu-26 Calle Salvia* a desarrollar se plantea para uso predominantemente residencial con uso compatible comercial. Hay que destacar una circunstancia, que tiene mucha importancia en este Estudio, y es que los viales de la nueva urbanización sólo van a ser utilizados por los trabajadores y usuarios de esta nueva zona urbana. Es decir, que las nuevas calles no servirán de tramo intermedio de ningún itinerario que no tenga principio o fin en el propio Sector. Entonces, el uso de estas futuras calles vendrá determinado por:

- Los propios residentes en las viviendas y sus visitantes.
- La actividad comercial y de otros usos terciarios permitidos en el ámbito.
- Usuarios y visitantes del parque urbano.

Entonces, a lo largo de su vida útil, los viales interiores solo darán servicio a la citada urbanización del *Sector*. Esto es así porque, como ya se ha dicho, la zona a urbanizar no funcionará como camino de paso a ningún otro posible centro de atracción de tráfico al tratarse de un ámbito rodeado de la red de viales existentes en el entorno. Tal y como se puede apreciar en los planos donde se muestra la ordenación pormenorizada del Sector y la infraestructura viaria entorno al mismo, los nuevos viales interiores de este ámbito conectan con carreteras de la Red Primaria del municipio de Valsequillo GC-41.

Estas características (uso predominante residencial y situación periférica respecto de carreteras existentes que descarta su recorrido para otros itinerarios externos) hacen que el futuro tráfico dentro de la urbanización esté eminentemente constituido por vehículos ligeros y pesados que acuden (salen) a (de) las diferentes viviendas y comercios. El tráfico de vehículos pesados será importante.

Una situación distinta se dará frente del ámbito del nuevo *Sector urbanizable*, en los tramos afectados por la actuación que pertenecen a la carretera GC-41 y secundarias

En la GC-41 se configura como existente una isleta de separación de los tráficos de acceso a la nueva urbanización y, además, un tramo de esta carretera será contiguo al Sector, por lo que deberá estimarse el tráfico en esta carretera a los efectos de estudiar la capacidad de las nuevas demandas, dimensionar la sección del firme en la misma, y determinar las afecciones ambientales de los usos industriales más

próximos del nuevo Sector.

### 1.2.6 Situación de la red viaria actual

El acceso al sector se realiza a través de la carretera dorsal GC-41 que une el núcleo de Telde con el de San Mateo con paso por el casco de Valsequillo, el sector objeto de este informe se encuentra situado entre este último y el casco de Telde, en el P.K. 15, 300 de la citada vía. La dirección principal de los recorridos de la GC-41 es aquella que une el sector con Telde y viceversa, dada la importancia de esta ciudad en el contexto de Gran Canaria.

Se trata de una vía que presenta distintas secciones horizontales, es vía urbana, aunque pertenezca a la gestión del Cabildo, de un carril en ambos sentidos con amplias aceras entre Valsequillo y el núcleo de la Barrera, avenida de dos carriles en cada sentido, en su transcurso por este núcleo y, a partir de la salida del mismo, vía territorial perteneciente al resto de la red, según definición de la Ley de Carreteras de Canarias, carretera de un carril en cada sentido con arcenes mínimos hasta llegar al núcleo de Lomo de la Herradura, donde recupera la condición de avenida similar a la definida anteriormente para la Barrera.

En este último tramo se presentan los puntos más complicados de su transcurso, particularmente a la altura del suelo urbano de Montaña de Las Palmas-Balcón de Telde cuyas intersecciones de acceso a estos barrios, con topografías complejas por taludes y barranqueras, los convierten en puntos que provocan retenciones y dificultades en el normal desarrollo del uso de la carretera.

A este respecto se han iniciado los procedimientos por parte del Cabildo para solventar estas dificultades... *"Cabe resaltar que en los últimos años se está produciendo una mejora de la accesibilidad del municipio debido a la mejora de la carretera GC-41 con la ejecución del ensanche del tramo bajo de la GC-41, carretera que enlaza Telde con Valsequillo. La propuesta técnica consistirá básicamente en la ampliación de la plataforma de la calzada en el tramo de la GC-41 que discurre entre los puntos kilométricos 17+330 y 19+640, es decir, que afectará a la parte de la carretera que enlaza la glorieta de Lomo los Muertos, la que se halla entre el final de La Herradura y la subida a Balcón de Telde, con un punto situado unos metros más arriba de la entrada a Tecén, pasada la entrada a la estrecha vía del llamado Camino de Piletas."*



**Fig. 2. Plano específico de la localización del sector en el territorio, remarcando los puntos de toma de datos (IMD) más cercanos.**

Este tramo de 2,3 kilómetros es el que peor estado presenta de la antigua carretera que une estos dos municipios. Es estrecho e incluye curvas peligrosas y sin apenas visibilidad. El proyecto permitirá mejorar la planta, el alzado y la sección transversal sin alterar el trazado de la carretera actual, salvo en aquellos casos en que se hace necesario, calzada a la que se dotará del ancho suficiente para contar con dos carriles, uno por cada sentido, de 3,25 metros cada uno, un arcén al lado derecho en sentido ascendente, hacia Valsequillo, de un metro de ancho, y otro de 0,50 metros por el lado izquierdo. También contempla aceras, pero solo en la parte más próxima a la glorieta ya existente de Lomo de los Muertos y para dar acceso a los peatones a una parada de guaguas.

Este proyecto de acondicionamiento conllevará además la construcción de una nueva rotonda justo en el punto donde confluyen dos accesos o salidas a los barrios de Tecén y Montaña Las Palmas, con lo cual desaparecerá la curva más peligrosa”...

### 1.2.7 De los aforos de la vía

Los puntos de medición de aforos correspondientes al año 2.015, último resultado publicado por el Cabildo, se localizan en Teneniguada, en el P.K. 9,06 y la segunda en Lomo de la Herradura de Telde en el P.K. 19,6, con una intensidad de tráfico media-baja, propia de las carreteras de medianías, cual es el caso de la GC-41.

Cra	denom.	P.K.	Lugar	Estación	Categoría	ligeros	pesados	%	Total
15	GC-41	0,7	S. MATEO - TENTENIGÜADA	122	Cobertura	2.235	152	6,37%	2.387
2015	GC-41	9,06	TENTENIGÜADA	511	Cobertura	2.414	100	3,98%	2.514
2015	GC-41	19,6	MONTAÑA LAS PALMAS	392	Cobertura	10.730	1.397	11,52%	12.127

Resulta evidente que la distancia entre los puntos de toma de aforos de más de nueve kilómetros y la localización del punto de proyecto justo en el centro de dicho segmento, obliga a establecer la hipótesis de una distribución de tráficos homogénea relativa a la cantidad de población que se asienta en los núcleos urbanos de su trayecto, dicha hipótesis viene apoyada en que en dicho trayecto es la componente residencial la mayor proporción de uso de las edificaciones, únicamente se localizan en el mismo pequeñas implantaciones de uso terciario comercial que no incorporan mayor tráfico que la residencia y la existencia de algunos usos industriales de tamaño familiar que se pueden asimilar al uso de viviendas, este planteamiento resulta en la tabla siguiente:

ESTIMACIÓN DE INTENSIDADES EN FUNCIÓN DE LA POBLACIÓN					
Núcleo	Habitantes	%	Nº veh.	IMD	
004200 SAN JOSÉ DE LAS LONGUERAS	1.186,00	8,05	12.127	2.015	
002400 LOMO DE LA HERRADURA	5.892,00	39,97	7.300		
003103 BALCÓN DE TELDE	833,00	5,65	6.700		
001800 TECÉN DE VALSEQUILLO	109,00	0,74	6.690		
002200 VEGAS (LAS)	1.130,00	7,67	5.890		
002400 BARRERA (LA)	1.788,00	12,13	5.240		
002601 ALMENDROS (LOS)	242,00	1,64	5.125		
001100 LLANETES (LOS)	186,00	1,26	5.006		
002000 VALSEQUILLO	2.133,00	14,47	3.960		
001900 TENTENIGUADA	708,00	4,80	3.130		
001903 TENTENIGUADA	534,00	3,62	2.514	2.015	
	14.741,00	100,00			

Igualmente se asume como porcentaje de tráfico de vehículos pesados del 6,24% que sería el resultado de realizar la anterior hipótesis para este tipo de vehículos.

### 1.3 *El estudio de tráfico*

El **estudio de tráfico** es la herramienta fundamental de la ingeniería aplicada al conocimiento del tráfico (**ingeniería de tráfico**) para conocer su comportamiento.

Para efectuar un **estudio de tráfico** es necesario conocer bien el funcionamiento del tráfico rodado sobre las infraestructuras viarias ya sean estas existentes o de nueva implantación. Para ello se han de realizar medidas sistematizadas sobre las diferentes variables que definen el comportamiento de la circulación.

Las variables a tener en cuenta son diversas:

- Las intensidades de tráfico
- Las velocidades de los vehículos
- Los accidentes
- Los usos y costumbres de los conductores y pasajeros
- Las clases, naturaleza y tipos de los vehículos circulantes
- La localización de centros de ocio y/o destino o los focos industriales y comerciales, entre otros.

Estos datos pueden ser realmente medidos (infraestructura existente) o pueden ser datos deducidos por prognosis o proyección a futuro, es decir es posible llevar a cabo un análisis de la demanda actual o de futuro.

El **estudio de tráfico** y análisis de la demanda es la base para llevar a cabo las actividades de prognosis, planeamiento, mejora, dimensionamiento y definición geométrica en planta y alzado.

Por otro lado, también, es usual utilizar este tipo de datos, estudios y análisis para efectuar investigaciones conducentes a conocer los efectos que los diferentes elementos de la vía ejercen sobre la circulación, es decir para conocer de forma inversa si las infraestructuras ejecutadas son acordes y responden a las previsiones deducidas empíricamente mediante los estudios y análisis citados.

VEHÍCULO	CARRETERAS	VÍAS URBANAS
Turismos	90 km/h	50 km/h
Motocicletas	90 km/h	50 km/h
Autobuses	90 km/h	50 km/h
Derivados de turismos y mixtos	90 km/h	50 km/h
Camiones	90 km/h	50 km/h

VEHÍCULO	CARRETERAS	VÍAS URBANAS
Articulados	80 km/h	50 km/h
Furgones	80 km/h	50 km/h

### 1.3.1 Los datos derivados del proyecto

Con la información derivada de los documentos de planeamiento que afectan a este sector se pueden establecer las condiciones y dimensiones de los tráficos que su ejecución va a conllevar y la relación de la misma con las redes viarias actuales.

Como se ha recogido en el estado del sector, no existe una metodología propia en España para el análisis operacional de las carreteras convencionales y la Instrucción de Trazado remite a la metodología del Manual de Capacidad de Estados Unidos (HCM 2010). Por tanto, este informe se ha centrado en las diferencias principales entre la metodología del HCM y la metodología propuesta en la investigación.

### 1.3.2 De los tráficos generados por la ordenación

Para la obtención de los viajes generados se han tenido en cuenta las características de las diferentes actividades desarrolladas.

Los valores se han contrastado con:

- Análisis de implantaciones similares.
- Recomendaciones para centros comerciales desarrolladas por otras administraciones.
- Recomendaciones recogidas en la publicación Trip Generation (10th Edition) desarrollado por el reputado Institute of Transportation Engineers, ITE).

Las superficies correspondientes al parque urbano, se entenderán como anexas a las actividades principales, por lo que se considera que no generan tráfico adicional

nº	Usos previstos	m2	Descripción Actividad Considerada
----	----------------	----	-----------------------------------

1	Comercial	Planta única	3.120,92 m <sup>2</sup>	Supermercado productos hogar
6	Residencial	Dos plantas	3.216,08 m <sup>2</sup>	Viviendas
	<b>Total:</b>		<b>6.336,00 m<sup>2</sup></b>	

### 1.3.3 Clase de carretera convencional y velocidades de proyecto.

En primer lugar, se va a establecer la clase de carretera convencional que corresponde al tramo de carretera proyectado de acuerdo a sus características. El Manual de capacidad considera tres clases para el análisis de carreteras convencionales, dependiendo de su funcionalidad. Las clases consideradas son:

- a) Clase I, tienen como función el facilitar la movilidad a velocidades relativamente altas, como las que forman la red principal interurbana.
  - b) Clase II, no tiene porqué facilitar el desarrollo de altas velocidades, bien por su función complementaria de las de categoría I, o por discurrir por terrenos accidentados, tener carácter turístico, etc.
  - c) Clase III, son las travesías de población y carreteras que discurren dentro de zonas urbanizadas.
- En el caso que nos ocupa, la velocidad de proyecto de la vía de servicio es  $V_p=60$  km/h.

En este caso particular, a priori no está del todo claro cuál sería la clase de la carretera correspondiente, dado los cambios de sección que se producen en su transcurso, en principio se va a realizar el cálculo considerando las dos últimas clases (clase II y clase III), fundamentalmente la clase III, dado que la GC-41, al menos en el tramo del sector, se corresponde con dicha clase.

### 1.3.4 Resumen tráfico generado

Para una mejor comprensión se ha elaborado una tabla con los siguientes datos:

- Actividad.
- Edificabilidad prevista.
- Tráficos generados.

Se muestran las intensidades de 24 horas en un día laborable medio, la punta matutina (en la que el uso comercial no se contempla por ser mínimo ya que se trata de la hora de acceso al trabajo en industria y servicios) y la punta vespertina. En todos los casos se discrimina además los sentidos de entrada y salida y se diferencian vehículos ligeros y pesados.

### 1.3.5 Comercial exclusivo

Con similares superficies, a efectos de generación de tráfico se considera una actividad de supermercado de productos del hogar con una ocupación efectiva de 2.600 m<sup>2</sup> (85% de la superficie construida).

Para la formulación del tráfico generado se aplican los ratios recomendados por el ITE-Trip Generation, formulación 862, obteniéndose los siguientes valores:

	Hora	Entran	Salen	E+S
IMD laborable		404	404	808
Punta AM	9:00	27	27	54
Punta PM	18:00	34	34	68

Tabla 9. Tráfico Comercial

### 1.3.6 Uso residencial

Para el uso residencial, se estiman cuatro viajes por vivienda diarios, en horas punta, las ocho AM y las 7,00 PM que equivalen a 128 vehículos al día (32 viviendas x 4 viajes) con puntas de 20 viajes a las 8,00 PM y 30 viajes a las 7,00 PM.

Ello significa que en la hipótesis de máxima utilización de los nuevos usos propuestos para el sector se incorporarían al tronco principal de la GC-41 un total de 936 vehículos al día, repartidos entre las distintas entradas/salidas existentes.

### 1.3.7 Accesos y viales de la urbanización.

Una vez urbanizado, el *Sector de Suncu-26* contará con una única nueva calle que será la prolongación de la calle que le da nombre, y que va a distribuir los accesos y salidas desde y hacia el sector (en la imagen a continuación se puede apreciar la distribución de las nuevas calles). Esta calle funcionará como la vía principal que articulará todo el tráfico en el interior de la urbanización (se corresponde con el vial calle Salvia).

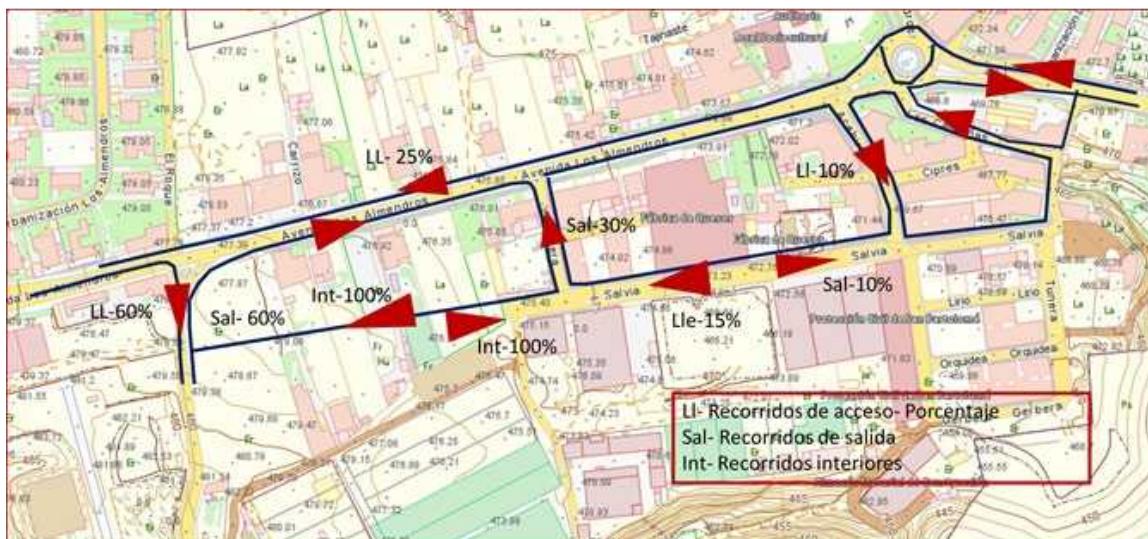
### 1.3.8 Tráfico en los viales interiores.

Los movimientos estimados de vehículos en el Sector siempre saldrán o entrarán al vial de la urbanización, puesto que ésta no tiene entidad suficiente (superficie) para justificar

trayectos internos. Las vías de entrada (salida) del (al) nuevo Sector, y sus porcentajes de utilización respecto del total, serán las siguientes:

Con esta información, y teniendo los datos de la ordenación y distribución de las edificabilidades por manzanas, se puede realizar la hipótesis siguiente: Del total de movimientos estimados, en cada una de las calles de la urbanización se acogerá el siguiente porcentaje de tráfico:

Acceso	Entrada	Salida	E+S	%
Calle Los Llanetes	788	2.876	3.664	60,0%
Calle Salvia	335	335	670	10,0%
Calle Vinagrera	1.426	610	2.035	20,0%
Calle Acebuche	160	160	320	10,0%
Avda. Los Almendros	Tronco de acceso, recibe el total de tráficos			0,0%
<b>Suma</b>	<b>3.981</b>	<b>3.981</b>	<b>937</b>	<b>100,0%</b>



**Figura nº 3. Distribución de los tráficos de acceso y salida a la parcela**

#### **1.4 Niveles de servicio e intersecciones**

Para la realización del análisis detallado y evaluación de las intersecciones se ha utilizado el programa Sidra intersections desarrollado por Akcelik & Associates conjuntamente con la ARRBTR (Australian Road Research Board, Transport Research), aplicando las siguientes pautas:

- Tipos de intersecciones: Semaforizadas, Reguladas por ceda el paso y stop y Rotondas.
- Modelo de cálculo:

Utilización del método del Manual de capacidad americano.

Período de análisis: 60 minutos

Período punta: 15 minutos

FHP: 0,90

% vehículos pesados: según movimientos, obtenidos del cálculo de generación de viajes

Los niveles de Servicio determinan de acuerdo a las determinaciones del Manual de Capacidad Americano (HCM 2010), y también recogidos en las Recomendaciones para la Realización de Estudios de Tráfico (NS 5/2014) del Ministerio de Fomento:

Nivel de Servicio	Demora media por vehículo (segundos)	
	Semáforos y Rotondas	Intersecciones (Cedas y Stop)
A	<= 10	<= 10
B	>10 – 15	>10 – 15
C	>15 – 25	>15 – 25
D	>25 – 35	>25 – 35
E	>35 – 50	>35 – 50
F	>50 Demanda excede la capacidad	>50 Demanda excede la capacidad

Tabla. Definición de Niveles de servicio en intersecciones (HCM 2010-NS 5/2014).

#### 1.4.1 Intersección de la GC-41 con el sector, en T canalizada. Tráfico Actual

Valor	Movimiento	Valor obtenido
Saturación más desfavorable	E. Los Llanetes	60,00%
Demora media:		Menor de 10 segs.
Demora más desfavorable:	E. Los Llanetes	Menor 10 segs.
Longitud cola más desfavorable (percentil 90%)	E. Los Llanetes	1 veh

Tabla. Intersección en T canalizada. Tráfico actual.

En la situación actual, el movimiento más penalizado es el correspondiente al acceso secundario desde la GC-41 al camino de Los Llanetes, al no tener prioridad (Ceda el paso e interrupción por la parada de guaguas) los porcentajes de vehículos pesados son mínimos y eso permite accesos continuos.

De este modo la demora media es de menos de 10 segundos (los vehículos que circulan por el vial GC-41 Oeste -Este tienen prioridad), no obstante,

no existe demora para el acceso puesto que únicamente se accede a suelos sin edificar (nivel de servicio A), y colas máximas (percentil del 99%) de 1 vehículos.

### 1.4.2 Intersección de la GC-41 con el sector, en T canalizada. Tráfico con la urbanización del sector

Valor	Movimiento	Valor obtenido
Saturación más desfavorable	E. Los Llanetes	Menor 10 s.
Demora media:		Menor10 s.
Demora más desfavorable:	E. Los Llanetes	Menor10 s.
Longitud cola más desfavorable (percentil 95%)	E. Los Llanetes	4 veh

**Tabla. Intersección en canalizada. Tráfico futuro.**

En el escenario de nuevos desarrollos, el movimiento más penalizado es el correspondiente al acceso secundario desde la GC-41 al camino de Los Llanetes, al no tener prioridad (Ceda el paso e interrupción por la parada de guaguas) los porcentajes de vehículos pesados continúan siendo mínimos y eso permite accesos continuos.

De este modo la demora media sigue siendo de menos de 10 segundos (los vehículos que circulan por el vial GC-41 Oeste -Este tienen prioridad), dado que la vía principal está lejos del nivel de saturación, de forma que no existe demora para el acceso al menos en la situación relativa a la ejecución del sector (nivel de servicio A), y colas máximas (percentil del 95%) de 4 vehículos.

### 1.4.3 PEATONES:

La propuesta urbanística propone el desarrollo de aceras perimetrales en la parcela, permitiendo el acceso a todo el área.

Además, en la carretera GC-41, junto a la acera se dispone de una mejora de la parada de guaguas, permitiendo el acceso inmediato a las parcelas.

Como se ha comprobado en apartados anteriores, no es necesario, por el mínimo impacto de la nueva implantación de una actuación de transformación en la intersección entre la carretera GC-41 y el Camino de Los Llanetes que es el punto más desfavorable del sector.

Sin embargo, esta solución entraña dificultades para el paso de peatones. Por ello se propone el alejamiento de los pasos de peatones de manera que se disponga una buena visibilidad de los mismos, se acerquen a los puntos de mayor actividad (Comercial y Parque), se minimice la longitud de pasos y se disponga de suficiente capacidad de almacenamiento de vehículos antes de la intersección.

## ***1.5 Conclusiones:***

El funcionamiento actual se caracteriza por unos niveles de servicio satisfactorios, condicionados por las características de las actuales intersecciones.

Esta circunstancia se refiere tanto a la carretera GC-41 (que va desde la rotonda de La Barrera hasta el punto de la nueva implantación) como al camino perpendicular (que va desde aquella hacia el suelo rústico anexo, Camino de Los Llanetes).

El punto más crítico es la intersección entre ambas vías, de tipología en “cruz” ordenada por isleta separadora de los tráficos en ambas direcciones y visibilidad limitada.

El PGO de Valsequillo no prevé la sustitución de esta intersección por considerarla adecuada a los tráficos actuales y previstos.

El crecimiento de las intensidades de tráfico debido a la implantación de las nuevas actividades en la parcela de acuerdo a la propuesta desarrollada por AAYN arquitectos no requiere de la ejecución de transformaciones especiales de los accesos. Dicho crecimiento con el mantenimiento de las actuales formas de acceso supone alcanzar la capacidad de las intersecciones sin un aumento de demoras y colas.

Con la nueva implantación y los tráficos previstos, los resultados obtenidos son buenos (demora media menor de 10,00 segundos, en todos los casos y colas máximas de 4 vehículos).

Las mayores dificultades se producirán en la intersección con la carretera GC-41, condicionada por sus propias características (tipo “T” canalizada), dado que en este punto confluyen los tránsitos de las guaguas para acceder a la parada existente en el sector, con la salida del Camino de los Llanetes en ceda el paso hacia la vía principal.

Se concluye que los accesos existentes permiten la implantación de los nuevos desarrollos, con las características expresadas, con unos niveles buenos de funcionamiento en todos los escenarios analizados.

Es importante mencionar que la totalidad de los accesos y salidas al sector se producen hacia el carril descendente de la GC-41 (dirección oeste-este) por lo cual los cambios de sentido deben realizarse en la rotonda de Los Almendros, situada a 300 metros de la salida de Los Llanetes, lo que es secundario a los efectos de este estudio por cuanto los mayores flujos de tráfico se producen en la dirección mencionada.

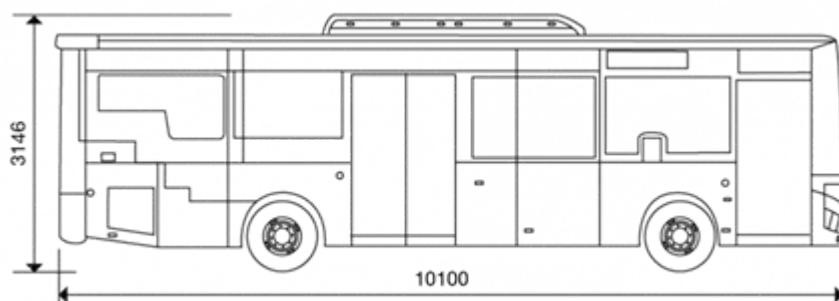


**Figura nº 4. Vista de la GC-41 a la altura del sector donde es posible apreciar la prohibición de adelantamientos y la limitación de velocidad a 40 Kms/hora por la existencia de viviendas anexas a la vía. Igualmente se aprecia el bajo nivel de tránsito de vehículos en cualquier momento del día y las generosas dimensiones de la vía y de las aceras existentes.**

## 1.6 La parada de guaguas.

La actual demanda de servicios de transporte público que sirve para acceder a este punto del territorio, es la propia de los municipios del interior de la isla, en los cuales el nivel de motorización de la población hace que el uso de la guagua sea totalmente residual respecto de los desplazamientos de y hacia el sector, así, al día de la fecha la empresa GLOBAL SLU, que es la concesionaria del servicio discrecional de guaguas a nivel insular únicamente cuenta con una línea continua, la número 13 que realiza el recorrido entre Telde (San Jose de las Longueras y el casco urbano de Valsequillo), se realiza, en función de la demanda de los usuarios, con guaguas de frecuencia media, de 30 minutos en la hora de mayor utilización y una hora el resto del día.

El servicio se presta mediante guaguas de 30 a 50 plazas con las dimensiones estándar que figura en la imagen a continuación:



Línea	recorrido	frecuencia
13	S. Jose de las Longueras-Telde-Valsequillo	30 minutos horas punta

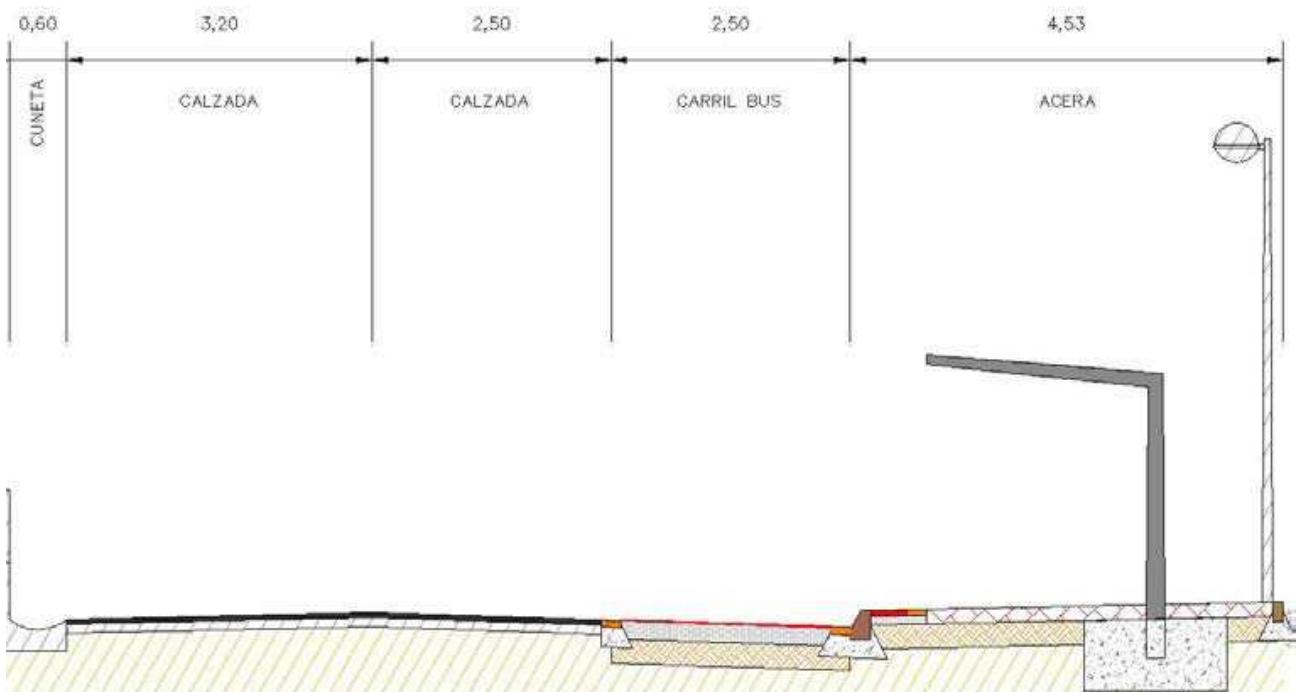
### 1.6.1 De la parada existente

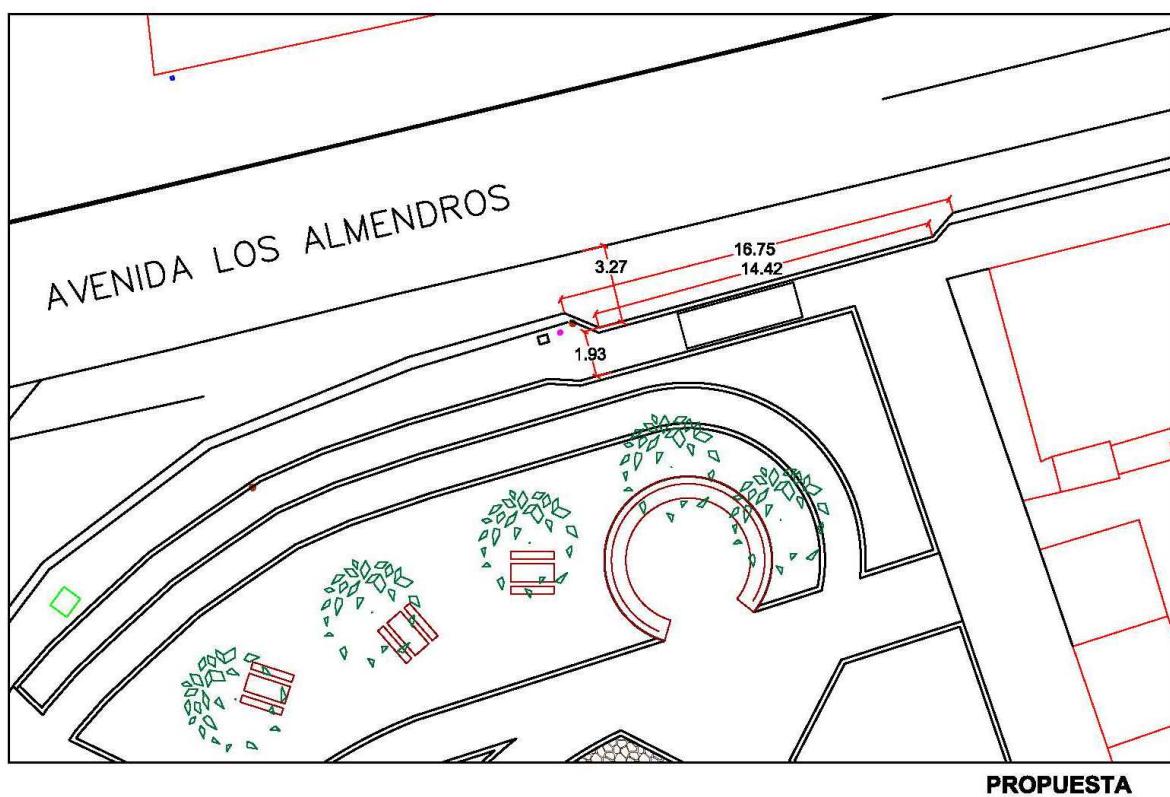
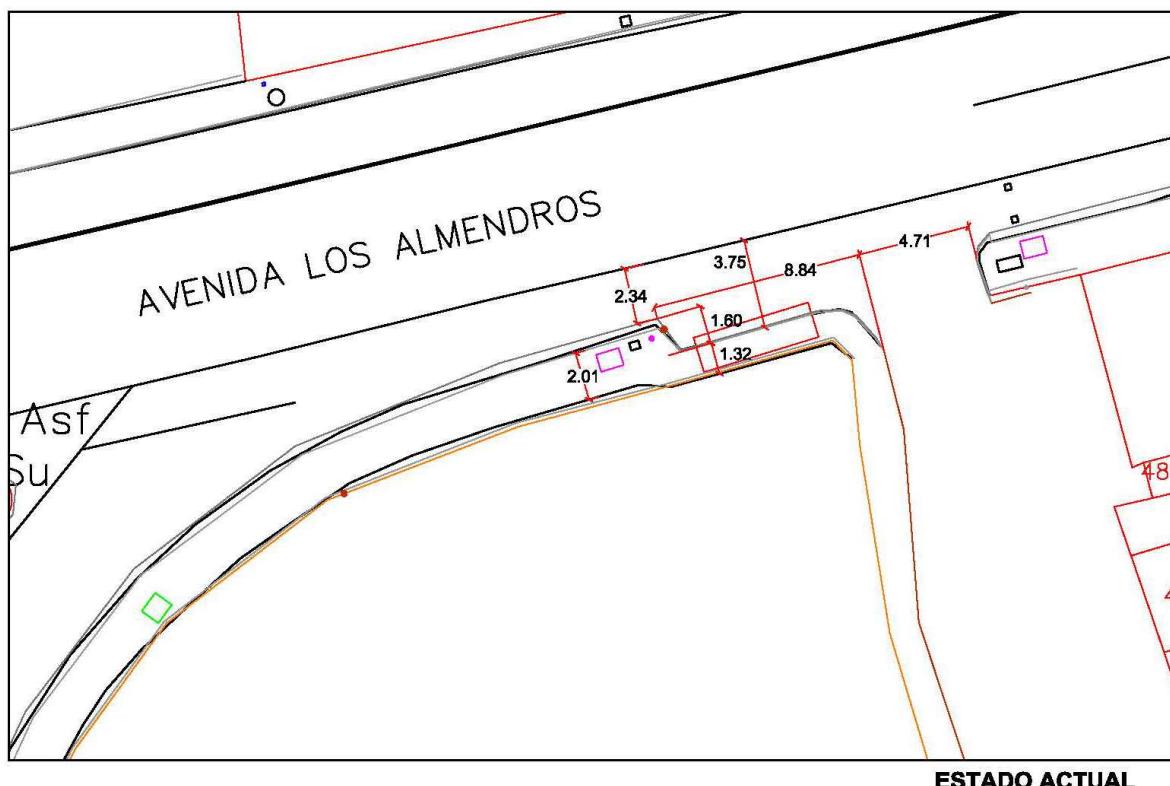
En el límite del sector con la vía principal se localiza una parada de servicio de la citada línea, con una configuración específica que, hasta este momento no ha planteado ningún tipo de conflicto. Está organizada, desde el punto de vista de los accesos desde la GC- 41, mediante un carril suplementario al de descenso hacia Telde, de uso exclusivo para llegar a la citada parada, con lo que no provoca retención en el eje principal.

La parada actual se compone de un espacio para la recogida y bajada de pasajeros, de poco más de ocho metros de largo y ancho de únicamente 1,60 metros con lo que el vehículo ocupa parte del carril suplementario, con encintado de aceras en uso y acabado precario que deberá mejorarse desde el proyecto de urbanización, cuenta además con una marquesina de sombra y protección para los usuarios, de cuatro metros.

Para la mejora de dicha parada, se propone la ampliación hasta más de quince metros de largo del andén de detención, para que puedan acceder a la misma autobuses de mayor capacidad en el caso de que ello fuera preciso, según figura en el plano anterior. Ello permite, a su vez, organizar el encuentro de la acera de la parada con los accesos al peatonal propuesto como límite de naciente del parque urbano.

Esta mejora no implica incremento especial de los presupuestos del proyecto de urbanización presentado y da respuesta a la solicitud del área de carreteras del Cabildo.



**VALSEQUILLO - PARADA DE GUAGUAS EN AVENIDA LOS ALMENDROS**

ESCALA: 1:250 FECHA: JUNIO 2020

## 2 ANEXO II. SÍNTESIS DE CONDICIONES FÍSICAS Y DIMENSIONALES DE LA PROPUESTA

Superficie total ordenada: 10.844 m<sup>2</sup> en Plan General. (lev.top. 10.651,30 m<sup>2</sup>) Superficie sometida a ordenación: 10.553,78, m<sup>2</sup>.

Edificabilidad Plan General: **6.337 m<sup>2</sup>** const.

Edificabilidad Plan Parcial: **6.121,19 m<sup>2</sup>** const.

SUPERFICIE EDIFICABLE m <sup>2</sup> const.	
Etapa 1	3.120,92
Etapa 2	3.000,27
<b>TOTAL</b>	<b>6.121,19</b>

Aprovechamiento Plan Parcial: 6.936,57 Uas.

Nº máximo de viviendas según Plan General: 70

Nº máximo de viviendas según Plan Parcial: 32

Edificabilidad bruta 0,59495085 m./m<sup>2</sup> (Legal máx 1,20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>)

Aprovechamiento medio: 0,6572591ua's./m<sup>2</sup>

Densidad máxima legal = 400 habs./Ha, en Plan Parcial = 74 habs./Ha (32 viv/Ha)

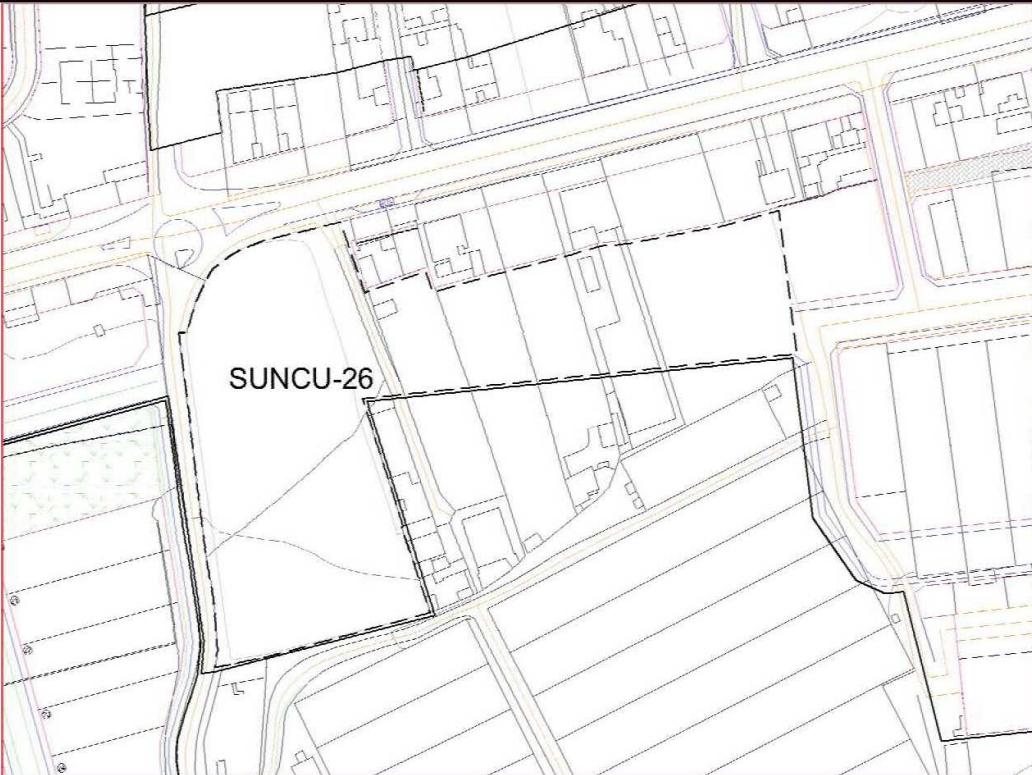
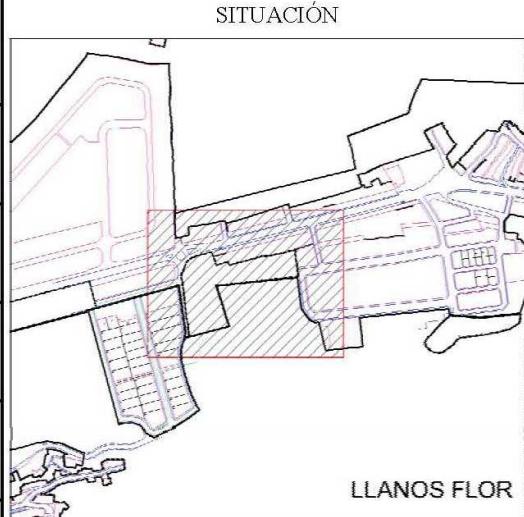
### Cumplimiento de los estándares dotacionales:

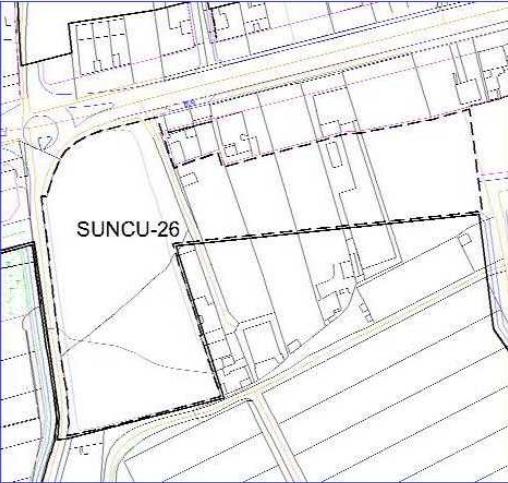
Se trata de una unidad elemental de menos de 100 viviendas y, por tanto, es preciso reservar los siguientes espacios dotacionales:

DOTACIÓN	RESERVA LEGAL	Plan General 70 vivs. Para 6.337 m <sup>2</sup> c.	PLAN PARCIAL 32 vivs. Para 3.126 m <sup>2</sup> c.
Espacio libre -plaza	Mín. 20 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup>	2.388 m <sup>2</sup>	1.796,98 m <sup>2</sup>
Equipamiento comercial	Máx. 20 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup>	1.177 m <sup>2</sup>	3.235,71 m <sup>2</sup>
Aparcamientos	1 plaza/viv.	-----	Norma 1plaza/vivi
<b>Total</b>	<b>40 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup></b>	<b>3.565 m<sup>2</sup></b>	<b>5.032,69 m<sup>2</sup></b>

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS. PARCELAS RESIDENCIALES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONALES								
USO	PARCELA	NORMA	SUPERF. BRUTA	SUPERF. OCUPADA	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> EDIFICAB.	EDIFICAB TOTAL	PLANTAS	Nº VIV. (*)
Equipamiento Comercial Privado	CO.	EQUIP.	3.235.71	2.207,84	0.9645	3.120,92	2	---
Residencial	P-1	M-2	188.10	161.48	1.9	306,816	2	3
	P-2	M-2	159.48	120.34	1.9	228,64	2	2
	P-3	M-2	283.90	206.86	1.9	393,024	2	4
	P-4	M-2	277.65	196.43	1.9	373,213	2	4
	P-5	M-2	172.58	122.35	1.9	232,465	2	2
	P-6	M-2	292.45	192.57	1.9	365,877	2	4
	P-7	M-2	372.27	240.62	1.9	457,178	2	5
	P-8	M-2	526.05	329.16	1.9	625,412	2	6
	P-9	M-2	193.84	122.87	1.9	233,459	2	2
Espacio Libre	E.L.	S. L.	1796.98	---	---	---	---	---
Red viaria	RV-1		2.960,73	---	---	---	---	---
<b>Totales</b>			<b>10.553,78</b>			<b>6.121,19</b>		<b>32</b>

#### FICHA DE ORDENACIÓN DEL SUNCU 26.

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POR LA URBANIZACIÓN (NO ORDENADO)		26	
ÁMBITO:	SUNCU-26. CALLE SALVIA		
			
<b>USO Y TIPOLOGÍA EDIFICATORIA:</b> - PREPONDERANTE: RESIDENCIAL ENTRE MEDIANERAS (M2)			
<b>SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO:</b> 10.844 m <sup>2</sup>			
<b>SISTEMA DE EJECUCIÓN:</b> PRIVADO			
<b>SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS:</b> -			
<b>VIARIO ESTIMADO:</b> 4.015 m <sup>2</sup>			
<b>SUPERFICIE TOTAL SIN VIARIO:</b> 6.829 m <sup>2</sup>			
			

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POR LA URBANIZACIÓN (NO ORDENADO)		26
ÁMBITO:	SUNCU-26. CALLE SALVIA	
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD BRUTA		UNIDADES DE ACTUACIÓN
0,58 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> .		
EDIFICABILIDAD TOTAL DEL ÁMBITO:		
6.337 m <sup>2</sup> e.		
RESERVAS MÍNIMAS:		3.565 m <sup>2</sup> .
SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES:		2.388 m <sup>2</sup> .
SISTEMA LOCAL DOTACIONES:		-
EQUIPAMIENTOS:		1.177 m <sup>2</sup> .
EDIFICABILIDAD LUCRATIVA DEL ÁMBITO:		8.913 m <sup>2</sup> e
NÚMERO DE VIVIENDAS:		70
UNIDADES DE ACTUACIÓN:		1
UA-26: 10.844 m <sup>2</sup>		
Nº VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL: 20		
Condicionantes para el establecimiento de la ordenación detallada y para la ejecución del ámbito:		
La manzana situada al sur del ámbito se establece como lugar de localización preferente de equipamientos de una cierta envergadura. Se permitirá la instalación de industrias tipo A y B, almacenes tipo A y B, comercial tipo A, B y C, oficinas tipo A, B y C, uso cultural y docente, ocio cultural o recreativo, deportivo, social, sanitario-asistencial o similares		
Cualquier división del ámbito en unidades de actuación deberá garantizar la apertura y ejecución completa de la calle Salvia en el desarrollo de la primera unidad de actuación.		
Medidas de integración ambiental:		
La manzana situada al noroeste del ámbito deberá resolver el enmascaramiento del impacto visual que desde la carretera GC-41 generará la zona industrial colindante.		
Todas las aceras deberán ir arboladas.		
Plazos para la ordenación y ejecución del ámbito:		
Los establecidos con carácter general en el artículo 15 de la Normativa del Plan General de Ordenación.		

### 3 ANEXO III. RESUMEN EJECUTIVO.

#### A. ÁMBITOS EN LOS QUE LA ORDENACIÓN PROYECTADA ALTERA LA VIGENTE, CON UN PLANO DE SU SITUACIÓN, Y EL ALCANCE DE DICHA ALTERACIÓN.

El presente Plan Parcial es desarrollo específico de las determinaciones del PGOV, concretando los objetivos de éste relativos al establecimiento de la ordenación pormenorizada del ámbito SUNCU-26 en el municipio de Valsequillo, por lo cual esta ordenación complementa los contenidos previstos sin alterar la previa ordenación establecida en aquel.

#### B. ÁMBITOS EN LOS QUE SE SUSPENDAN LA ORDENACIÓN O LOS PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN O DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA Y LA DURACIÓN DE DICHA SUSPENSIÓN.

Al igual que el apartado anterior, este documento no produce suspensión de la ordenación contenida en el PGOV ni altera los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística previstos, antes bien, completa las determinaciones y objetivos del plan y ordena una pieza de suelo según las previsiones del Plan General.

#### C. REAJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DEL SECTOR

Este suelo urbano está constituido por una pieza continua que tiene una superficie total de 10.844 m<sup>2</sup> según la documentación del Plan General. De acuerdo con la superposición de la documentación catastral y el levantamiento topográfico efectuado, se ajustan las superficies en afecciones mínimas otorgarían mayor complejidad a la gestión, siendo innecesaria su inclusión a los efectos de la ordenación y cuya consideración dentro del ámbito responde probablemente a que la delimitación del mismo se realizó sin tomar como base de referencia la estructura de la propiedad. De este ajuste resulta una superficie total del ámbito del SUNCU-26 de 10553,78 m<sup>2</sup>, (una diferencia de solo 1,93 m<sup>2</sup>, aproximadamente el 1,92 % de la superficie total).

Los ajustes realizados en la redelimitación del SUNCU 26 son los siguientes:

Norte del ámbito:

- 97,39 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SUCU. (estimación de alegación)
- 114,37 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SUCU. (sobre parcela nº 1 y 2)

Sur del ámbito:

- 78,46 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SRPA-2.

En total:

- 211,76 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SUCU.
- 78,46 m<sup>2</sup> pasan de SUNCU a SRPA-2.

Este ajuste tiene amparo en el apartado 36.A.c) LSENPC, siempre por ajuste y consideración de la realidad previa y de la escala de la ordenación de este documento de desarrollo de plan, ahora bien, con respecto a estos resultados hay que considerar que:

Hay un incremento del SUCU en 211,76 m<sup>2</sup> respecto a la delimitación que realiza el PGOV. Esta modificación de los límites entre el SUCU y el SUNCU tiene cobertura en el artículo 136.A.c) de la Ley 4/2017, que permite su ajuste al establecerse la ordenación del ámbito. Este incremento queda absorbido por la disminución de suelo de uso residencial y, por tanto, del número de viviendas en el SUNCU 26 planteada por el Plan Parcial.

Cuestión distinta es la reclasificación de 78,46 m<sup>2</sup> de suelo urbano (no consolidado) a suelo rústico (de protección agraria). Si bien el citado artículo 136.A.c) de la Ley 4/2017 habla de la posibilidad de ajustes entre los límites del suelo urbanizable al establecer la ordenación pormenorizada del primero, especifica que será en un máximo del 5% y *“siempre que dicho ajuste no afecte a suelos de protección ambiental o de protección por sus valores agrarios.”*

Cuando se habla de ajustes que no afecten a suelos de protección ambiental o protección agraria habrá de entenderse que se refiere a ajustes que supongan **disminución** del suelo de protección ambiental o agraria y no, como es el caso, de ajustes que supongan el **incremento** del suelo rústico.

En una interpretación integrada del citado artículo 136.A.c) de la Ley 4/2017, se entiende que es posible, y está justificada desde el punto de vista de la ordenación (puesto que incrementa la superficie de los espacios libres de uso público), este ajuste de los límites del SUNCU 26 con el suelo rústico agrario.