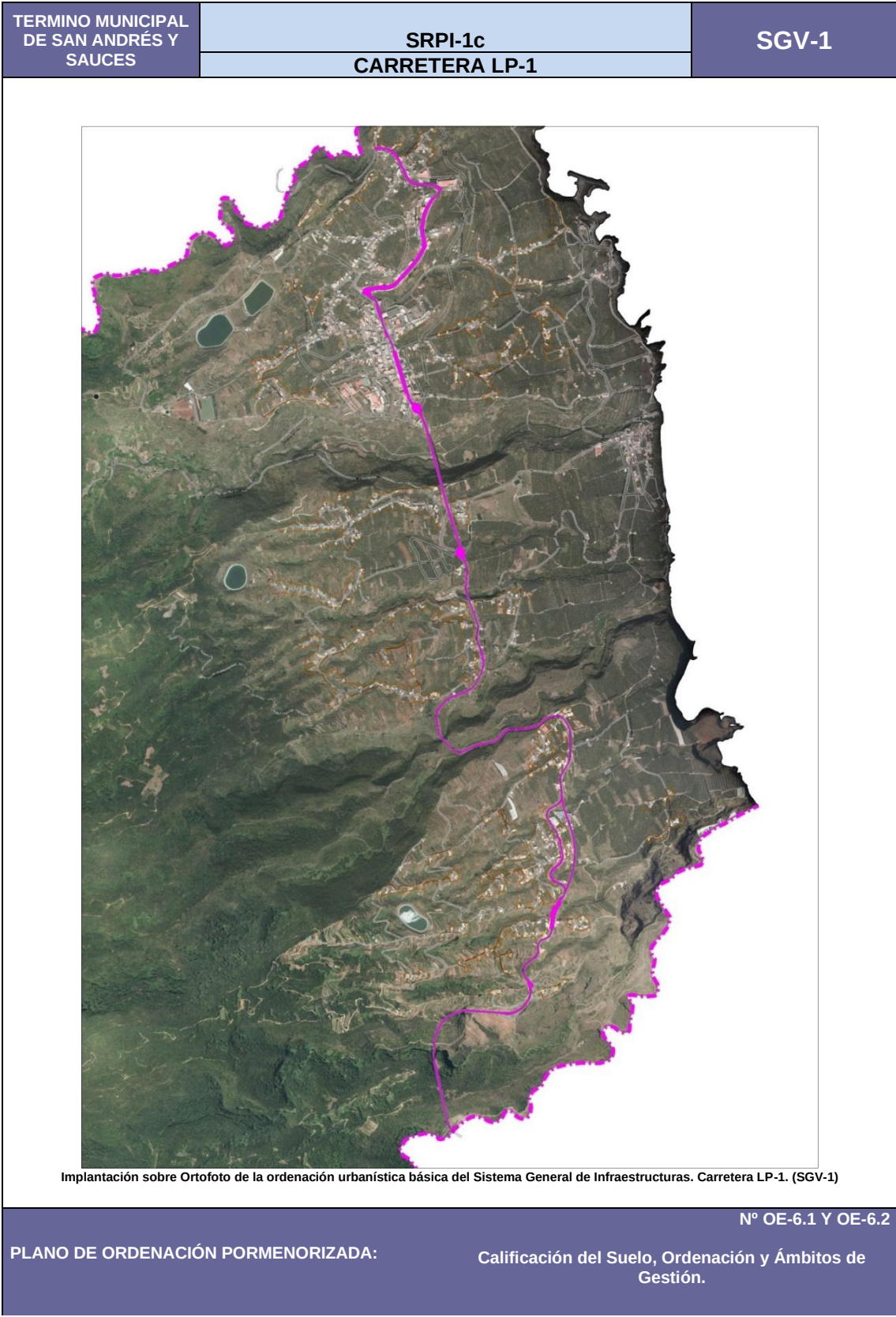
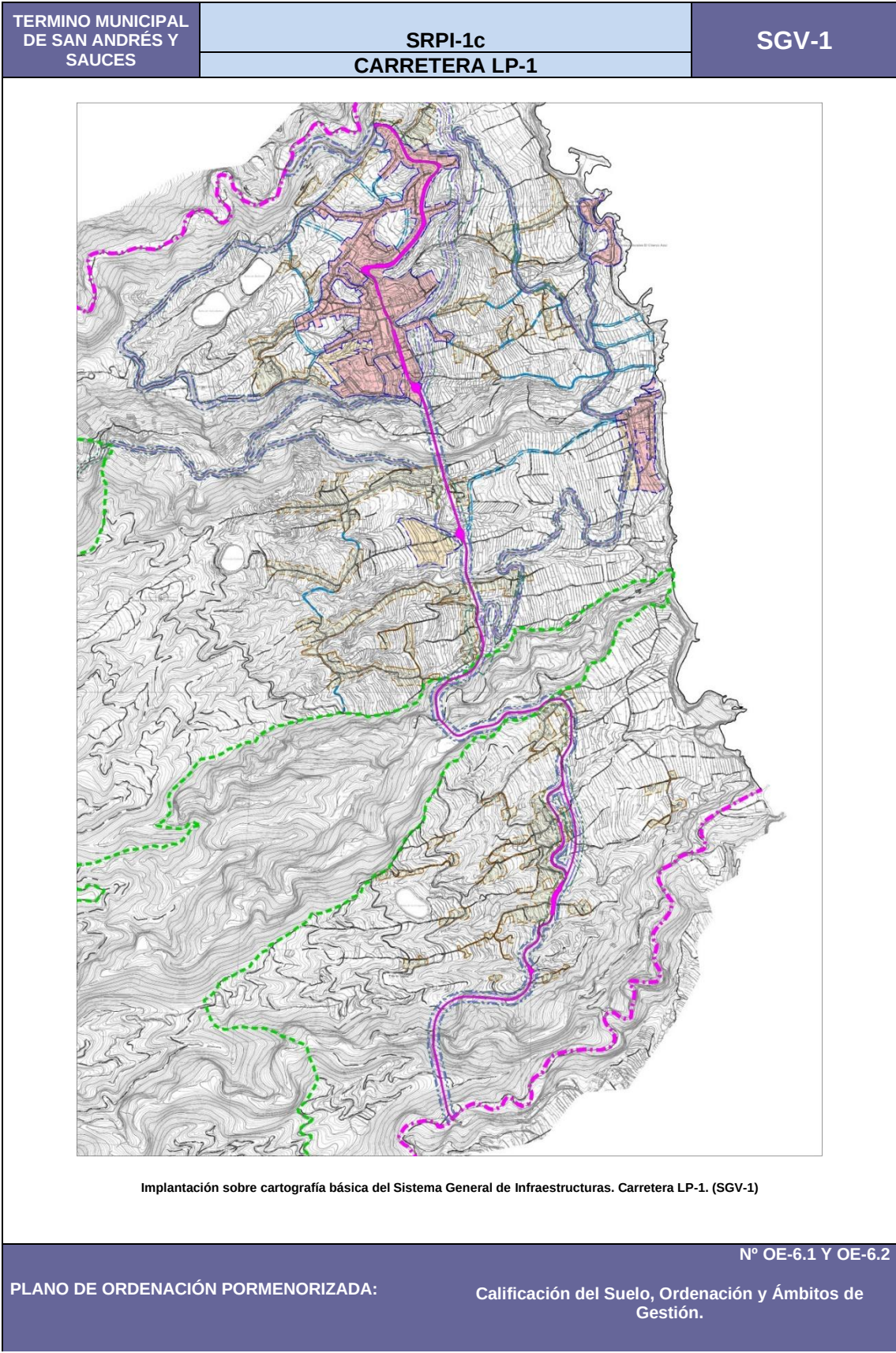


SISTEMA GENERAL VIARIO (V)

SRPI-1c. CARRETERA LP-1.





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-1
	CARRETERA LP-1	

Superficie:	88.397 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

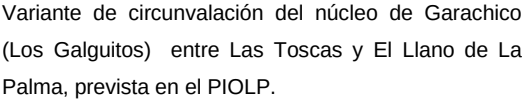
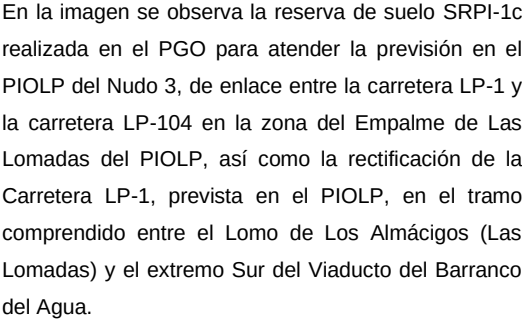
El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

El Sistema General viario **SGV-1**, correspondiente al tramo de la Carretera LP-1 que discurre dentro del territorio municipal de San Andrés y Sauces, **se incluye parcialmente** por el PIOLP en la denominada **“Red de Nivel Básico”**, concretamente el tramo comprendido entre el límite con Puntallana y el extremo Norte del Viaducto del Barranco del Agua, donde se sitúa por el PIOLP el “Nudo estructurante comarcal Nº 4”; **mientras el otro tramo restante** de dicha carretera LP-1 entre el referido “Nudo 4” y el límite con el Termino Municipal con Barlovento, se incluye en la **“Red de Nivel Intermedio Intermunicipal”**. Por tanto se trata de un Sistema General Viario **que participa de dos niveles**, como consecuencia de la incorporación por el PIOLP en la Red de Nivel Básico de la variante de circunvalación del lomo de Los Sauces, viario que parte del referido Nudo Nº 4, discuriendo a través de cultivos de plataneras por debajo del ámbito urbano de Los Sauces, para salvar el Barranco de La Herradura a la altura del límite inferior del Asentamientos Rural de Bajamar (SRAR-1.12).

Para la comprensión y análisis del Sistema General Viario (SGV-1) se procede a su división en los siguientes tramos:

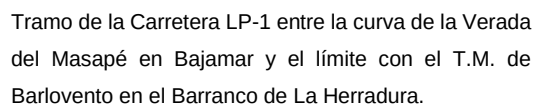
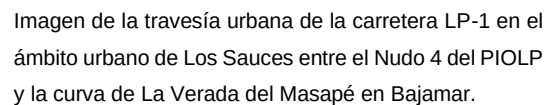
TRAMO	DESCRIPCIÓN	CATEGORÍA	OBSERVACIONES
Tramo 1	Discurre entre el límite con el T.M. de Puntallana en la línea de Cauce del Barranco de La Galga y Las Toscas (Los Galguitos). Contiene los Túneles de La Galga y de El Valle, el falso túnel de La Gallega y Los Puentes del Barranco de La Galga y del Barranco de La Puente	Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de edificación, superpuesto lateralmente entre éstas y la línea de servidumbre a SRPN-2ieme, SRPI-4e, SRPP, SRPAG-1e, RPH, SRAR,	Se trata de un trazado totalmente consolidado donde el PIOLP prevé actuaciones de conservación (Nivel 1) y de ampliación (Nivel 3). Se incluye en la red de nivel básico.
Tramo 2	Travesía de la Carretera LP-1 en el núcleo de Garachico (SRAR-3.6), incluyéndose también en SGV-1 la Variante de Circunvalación del mismo entre Las Toscas y el Llano de La Palma.	En el tramo del actual trazado, se clasifica y categoriza como Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de edificación, superpuesto lateralmente entre éstas y la línea de servidumbre a: SRPAG-1e, SRPAG-2i, RPH y SRAR. En el tramo Variante de circunvalación, se clasifica y categoriza como Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de la franja preventiva del PIOLP, superpuesto lateralmente entre éstas	En este tramo se incluye en SGV-1 tanto el trazado actual de la carretera LP-1 como la variante de circunvalación. El PIOLP recoge exclusivamente en la Red de Nivel Básico la variante de circunvalación, previendo actuaciones de ampliación (Nivel 3).

		y la línea de servidumbre a: SRPAG-1e, SRPAG-2i, y RPH.	
Tramo 3	Tramo entre El Llano de La Palma y el límite con el Parque Natural de Las Nieves (P-3) en El Barranco de San Juan	Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de edificación, superpuesto lateralmente entre éstas y la línea de servidumbre a SRPAG-1e, SRPAG-2i, RPH y SRAR.	Se trata de un trazado totalmente consolidado donde el PIOLP prevé exclusivamente actuaciones de ampliación (Nivel 3). Se incluye en la red de nivel básico.
Tramo 4	Tramo de la carretera LP-1 dentro del Parque Natural de Las Nieves P-3 en la vaguada de los Barrancos de San Juan y de Alén, en el que se ubican los túneles "Chico" y de "Las Lomadas".	Suelo Rústico de Protección Natural (SRPN-1 _{eng}) con Ordenación Remitida al Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Las Nieves (P-3).	Se trata de un trazado totalmente consolidado donde el PIOLP prevé exclusivamente actuaciones de ampliación (Nivel 3). Se incluye en la red de nivel básico.
Tramo 5	Tramo entre el límite Norte del Parque Natural de Las Nieves (Nudo estructurante comarcal Nº 3 del PIOLP) hasta el Lomo de Los Almácigos (Enlace previsto para acceder al Sector Industrial de Las Lomadas (SUSO-4.1) y a la zona de Verada Lomadas y a La Talaya).	Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de edificación, superpuesto lateralmente entre éstas y la línea de servidumbre a SRPN-4r _{bn} , SRPEN, SRPAG-2i, RPH y SRAR	Se trata de un trazado totalmente consolidado donde el PIOLP prevé actuaciones de acondicionamiento (Nivel 2), y de reconstrucción en el nudo Nº 03 entre la carretera LP-1 y LP-104 en la zona de El Empalme de Las Lomadas, catalogado en el PIOLP como estructurante comarcal. El PGO prevé un nudo que resuelve los accesos al Sector Industrial de Las Lomadas, a la zona del Verada Lomadas y a La Atalaya desde la carretera LP-1. Se incluye en la red de nivel básico.
Tramo 6	Tramo entre el nudo de enlace a la zona industrial de Las Lomadas y el Nudo estructurante comarcal Nº 4 situado en el extremo Norte del Viaducto del Barranco del Agua.	Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de edificación, superpuesto lateralmente entre éstas y la línea de servidumbre a SRPP, SRPAG-2i, RPH y SRAR.	Se incluye en SGV-1 el trazado rectificado de la Carretera LP-1 en el tramo comprendido entre el nudo de acceso a la zona industrial y el extremo Sur del Viaducto del Barranco del Agua, incorporándose el tramo rectificado de la carretera actual a la red viaria agrícola. El PIOLP incluye este tramo en la red de nivel básico, previendo actuaciones de acondicionamiento (Nivel 2).
Tramo 7	Travesía urbana de la carretera LP-1 en el ámbito urbano de Los Sauces. Tramo comprendido entre el Nudo Estructurante Comarcal Nº 4 y la curva de La Verada del Masapé en Bajamar	Suelo Urbano Consolidado (SUCU-1)	El proyecto inicial de "Rectificación y Mejora de la Carretera C-830 (hoy LP-1) en el tramo Los Sauces-Cruz Castillo" previó en la intersección de la Carretera LP-104 con la LP-1 en Bajamar un nudo enlace cuya ejecución no llegó a realizarse. El PIOLP incluye este tramo en la red de nivel intermedio insular, previendo actuaciones de ampliación (Nivel 3).
Tramo 8	Tramo entre la curva de La Verada del Masapé en Bajamar y el límite con el T.M. de Barlovento en el Barranco de La Herradura	Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c) entre las líneas de edificación, superpuesto lateralmente entre éstas y la línea de servidumbre a SRPP y RPH.	La obra ejecutada en ese tramo viario no coincidió con la prevista en el proyecto inicial de "Rectificación y Mejora de la Carretera C-830 (hoy LP-1) en el tramo Los Sauces-Cruz Castillo". El PIOLP incluye este tramo en la red de nivel intermedio insular, previendo actuaciones de ampliación (Nivel 3).



Se categoriza como suelo rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI-1c) las franjas laterales, tanto de la carretera LP-1 como de la variante prevista, comprendidas entre las líneas límite de la edificación de la carretera LP-1 y entre las líneas límites de las franjas preventivas del PIOLP, que tiene carácter de categoría superpuesta en las franjas exteriores a partir de la línea límite de la servidumbre.

411



412

Durante el transcurso de las obras se aprobaron un conjunto de modificados del proyecto inicial, que supusieron una alteración de trazado y de determinadas soluciones urbanísticas, las cuales no han sido recogidas en su totalidad en la ordenación pormenorizada, en tanto, no se han facilitado los datos de las obras realmente ejecutadas, fundamentalmente en la travesía urbana, tales como las realizadas en la curva de El Morro y en las secciones viarias de la travesía en general.

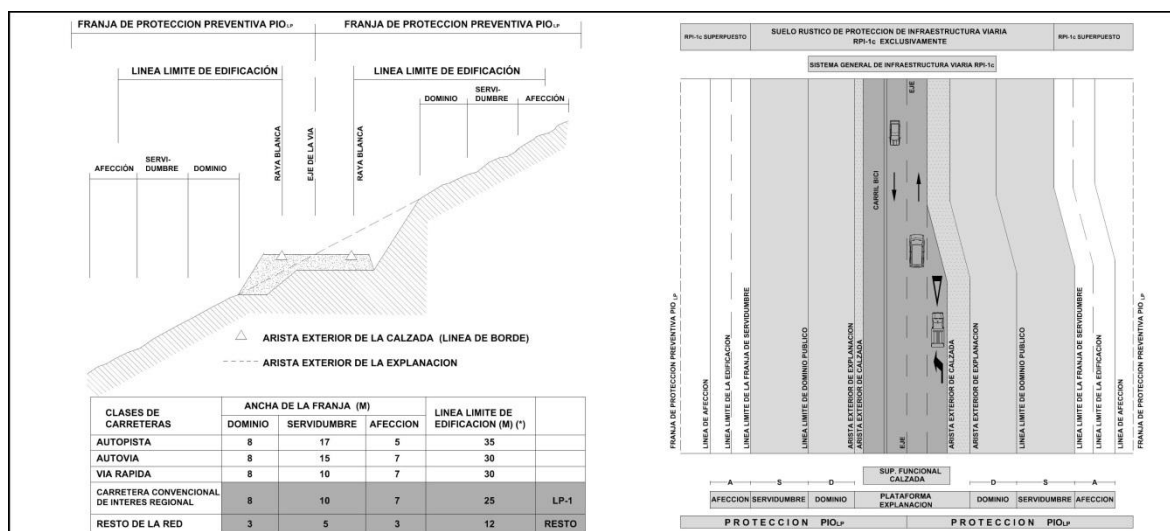
A los efectos previstos en el Art. 106.2 de la Normativa del PIOLP, se considera que esta vía SGV-1 dispone de proyecto aprobado, por lo que no se han considerado las franjas preventivas establecidas, salvo en la variante de Garachico y en el tramo 6 en Las Lomadas.

Conforme al Art. 109.2.a) de la Normativa del PIOLP, en tanto la vía SGV-1 se ha incluido en la red insular, de niveles Básico e Intermedio, se ha considerado en la ordenación como Sistema General Viario. Asimismo, atendiendo al art. 109.2.c), se ha clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructuras, las franjas laterales comprendidas entre las líneas límite de edificación o bien entre las líneas de la franja de protección preventiva del PIOLP, en su caso.

La Carretera LP-1 se clasifica como vía regional, en tanto la titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma, siéndole de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias LCC y el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo.

CONDICIONES ESPECÍFICAS.

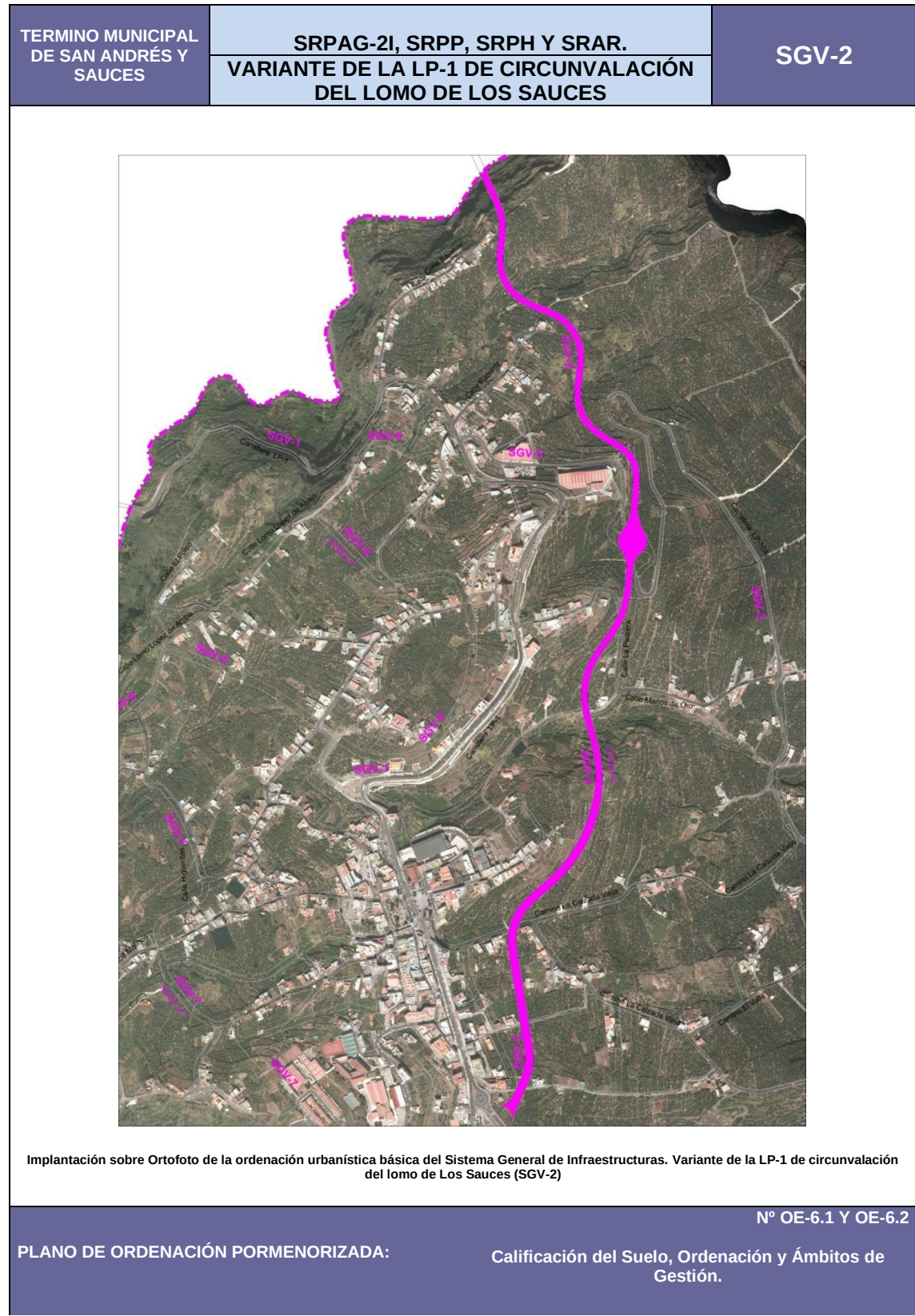
1. En virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, se cumplirán las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.

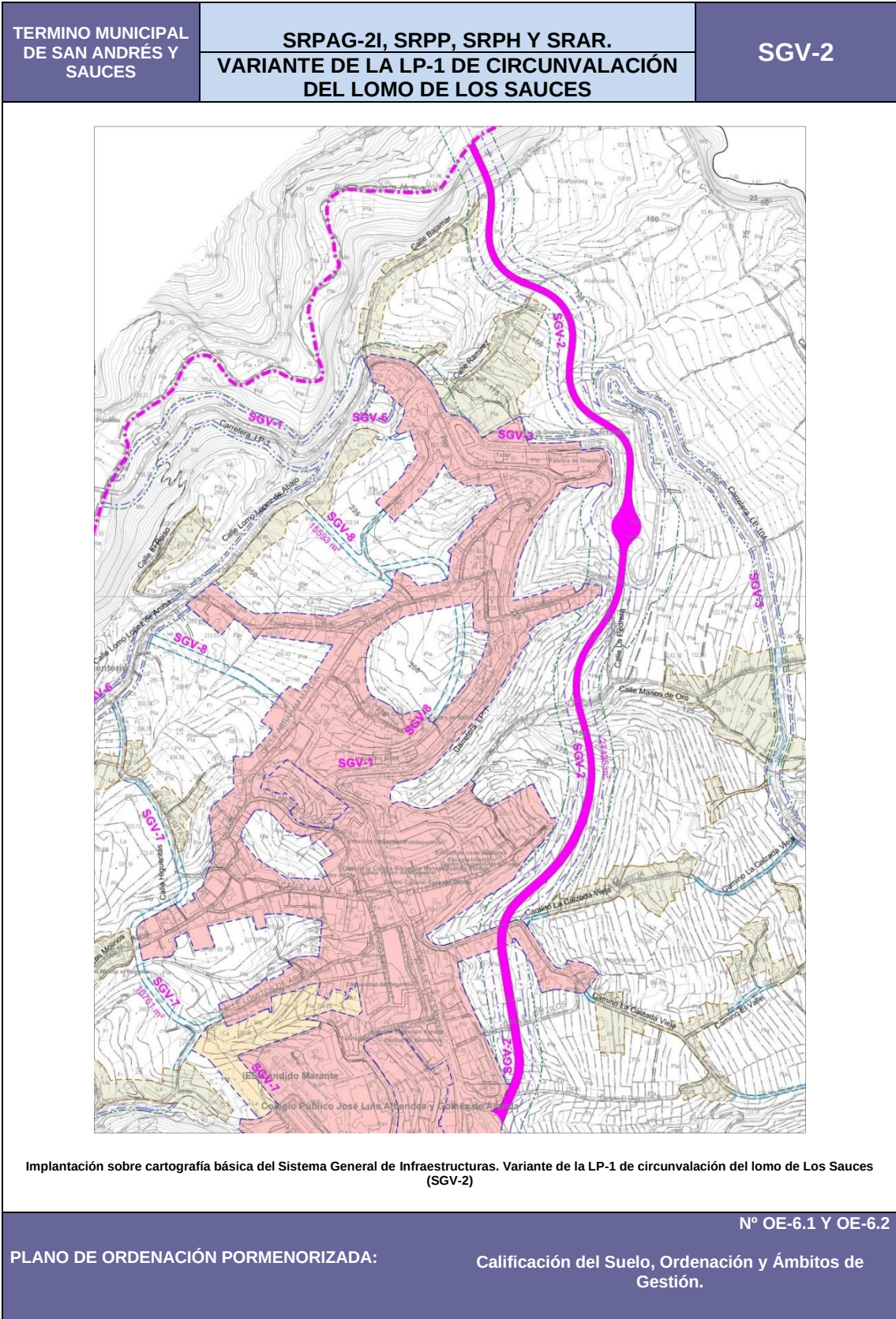


2. Respecto a las obras y actividades permitidas y/o autorizables en estas zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de la Red de Nivel Básico, se estará a lo previsto en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.

3. El otorgamiento de Licencias Municipales en SGV-1 para la construcción de infraestructuras o estructuras urbanas que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el Municipio o en un eje estructurante conlleva un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante. Tal actividad, susceptible de modificar de forma sustancial la movilidad, queda condicionada a incorporar los elementos necesarios para facilitar su uso e integración.
4. Conforme al Art.334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
5. Los nuevos enlaces y tramos viarios previstos por este Plan General, en las carreteras de interés regional e insular, como es el caso de la presente SGV-1, están sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento por los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.
6. En la travesía urbana del ámbito de Los Sauces compete al Ayuntamiento, previo informe de la administración titular y competente para ello, el otorgamiento de licencias para los usos y obras en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección, de conformidad con el artículo 48 de la LCC.
7. Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General, con influencia en el viario de interés general o insular como es SGV-1, deberán ser objeto de Autorización Administrativa por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias o bien del Cabildo Insular. Asimismo los futuros desarrollos de actuaciones concretas con influencia en el viario de interés regional o insular ya ejecutado deben ser objeto de Autorización Administrativa por parte del Cabildo Insular.
8. Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía urbana hacia el exterior del ámbito del instrumento considerado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
9. En suelo rústico, cualquier actuación concreta con influencia en el viario de interés regional o insular existente, debe ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.
10. Conforme al Art. 106 de la Normativa del PIOLP, toda vía existente o prevista en la red básica, tendrá la condición de canal de infraestructuras y como tal, el proyecto de trazado o modificación, incluirá las reservas necesarias para garantizar dicha función.
11. Hasta tanto no se ejecuten y pongan en servicio las variantes de la Carretera LP-1 en Garachico y la de circunvalación del Lomo de Los Sauces (SGV-2), las carreteras actuales no perderán la condición de carretera.
12. Atendiendo a lo establecido en la DOG 50, respecto a la prevención de riesgos, sin perjuicio de lo establecido en el Art. 7.3.6. de la presente NUOE, se habrá de reconocer la responsabilidad de la carretera LP-1 en la gestión de cualquier tipo de riesgos y sus consecuencias, debiendo considerarse en el Estudio Local de Riesgos (ELR) como elemento funcional básico en la prevención y gestión de los diferentes riesgos. En tal sentido, las actuaciones que se planteen en la red viaria de nivel básico y en la red intermedia municipal e intermunicipal, habrán de mantener la máxima continuidad del itinerario, así como del estándar viario.

**SRPAG-2I, SRPP, SRPH Y SRAR. VARIANTE DE LA
LP-1 DE CIRCUNVALACIÓN DEL LOMO DE LOS
SAUCES**





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPAG-2I, SRPP, SRPH Y SRAR.	SGV-2
	VARIANTE DE LA LP-1 DE CIRCUNVALACIÓN DEL LOMO DE LOS SAUCES	

Superficie:	27.435 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPAG-2I, SRPP, SRPH Y SRAR.
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia de La Comunidad Autónoma de Canarias.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

La variante de circunvalación del Lomo de Los Sauces, prevista en la documentación gráfica del PIOLP (Planos P4.02a y P4.02b), discurre entre los nudos estructurantes comarcales Nº 4, ubicado en el extremo norte del viaducto del Barranco del Agua y Nº 6, ubicado en la zona de Oropesa del T.M. de Barlovento, incorporándola a la red de nivel básico. El Barranco de la Herradura, conforme a las previsiones del PIOLP, se salva mediante un viaducto.

El Plan General incorpora esta previsión del Sistema Viario Insular del PIOLP, conforme a lo previsto en el Art. 109 a) de la Normativa del PIOLP, como Sistema General Viario (SGV-2).

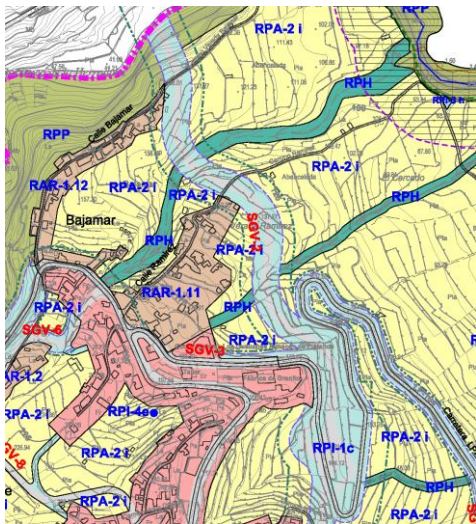
Dentro de la ordenación estructural del Plan General se ha categorizado como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c) las franjas de protección preventiva del PIOLP medidas a 40 metros del eje viario previsto en la documentación gráfica del Plan Insular. Dentro de esta franja de 80 metros de anchura se categoriza con carácter de exclusividad la franja comprendida entre las líneas límite de edificación definida por la legislación de carreteras, mientras las dos franjas laterales entre éstas y las líneas límite de la de protección preventiva, se superponen a la categoría de suelo rústico que proceda.

De la documentación gráfica de Ordenación Estructural (OE) del PGO, se aprecia que las categorías de suelo rústico en las que se produce superposición con la de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c), son las siguientes:

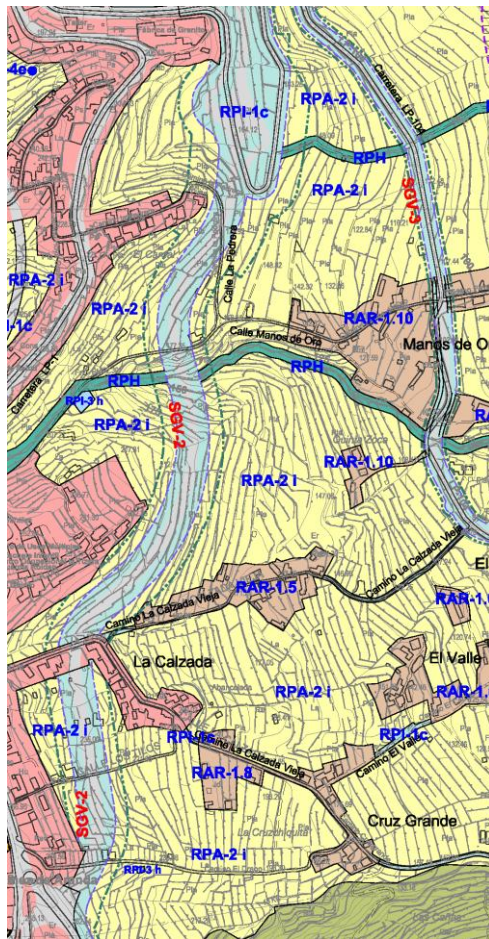
- De Protección Paisajística (SRPP)
- De Protección Hidrológica (RPH)
- De Protección Agrícola Intensiva (SRPAG-2i)
- De Asentamiento Rural (SRAR-1)

Afectándose la Ordenación Pormenorizada del Ámbito de Suelo Urbano de Los Sauces (SUCU-1) en La Calzada.

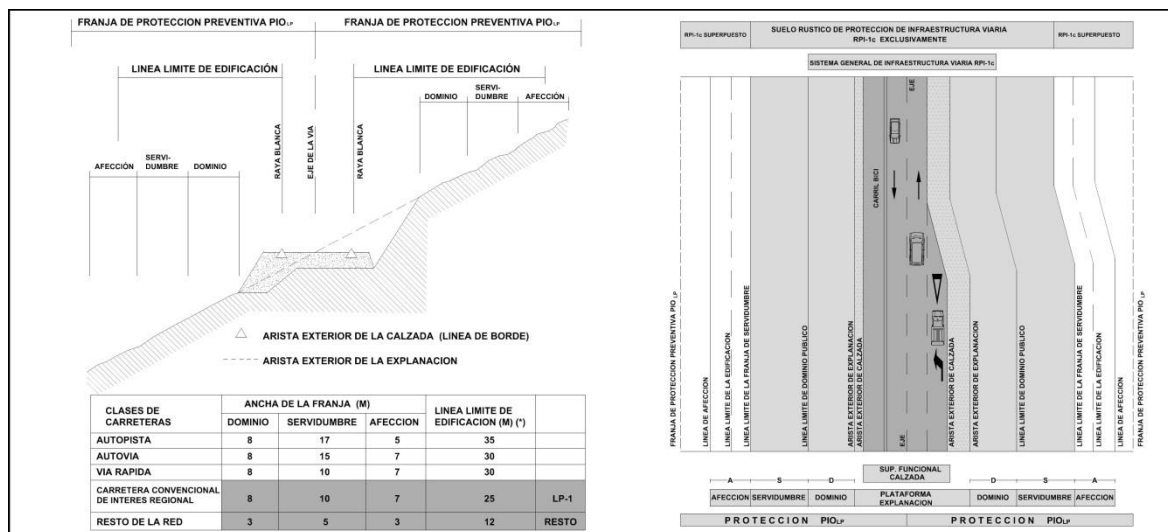
En el PIOLP se prevé el nudo estructurante comarcal Nº 5 de enlace entre la Variante SGV-2 y la Carretera LP-104, que obliga a realizar una amplia reserva de suelo SRPI-1c en la zona de "El Estrecho". Asimismo, se propone por el Plan



El trazado de la variante de la carretera LP-1 de circunvalación del ámbito urbano de Los Sauces, atraviesa el interfluvio sobre terrenos que fueron transformados para el cultivo del plátano a partir de la segunda década del pasado siglo XX y que se han mantenido en producción en la actualidad, habiéndose generado un paisaje antrópico y cultural de un indudable valor escénico que identifica claramente las medianías del lomo de Los Sauces. Tal circunstancia habrá de ser seriamente considerada cuando se decida su ejecución.



1. En virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, se cumplirán las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.

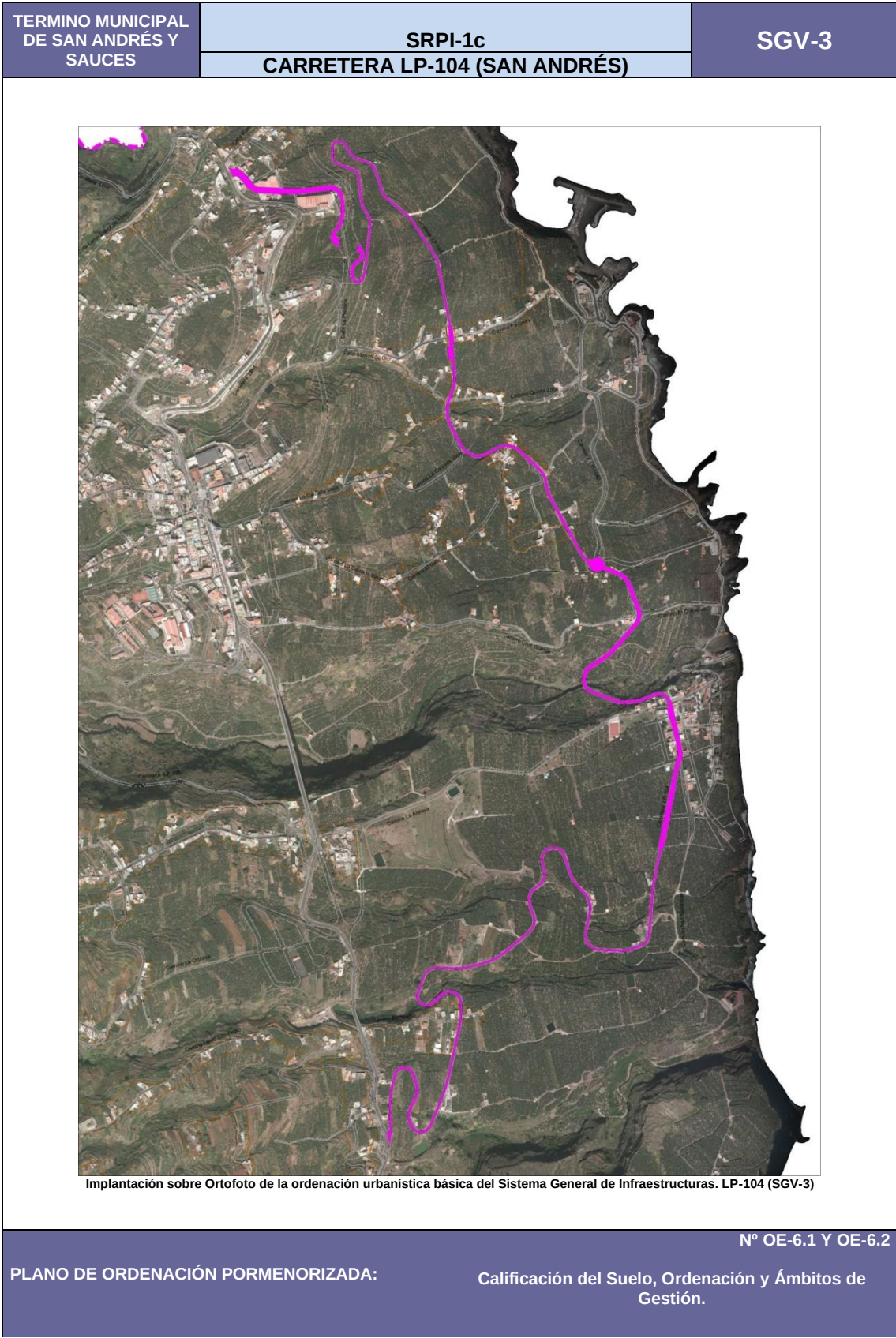


- Respecto a las obras y actividades permitidas y/o autorizables en estas zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de la Red de Nivel Básico, se estará a lo previsto en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.
- Conforme al Art. 334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
- La ejecución del Sistema General Viario (SGV-2) así como los enlaces viarios que afectan a la red viaria prevista en la ordenación urbanística, están sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento mediante los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.
- Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General, con influencia en la red viaria insular de Nivel Básico, en tanto su previsión deviene de la planificación autonómica de las carreteras canarias, deberán ser objeto de autorización administrativa por parte de la consejería competente del Gobierno de Canarias o bien del Cabildo Insular. Asimismo los futuros desarrollos de actuaciones concretas con influencia en los terrenos reservados para la ejecución del Sistema General Viario SGV-2 deben ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.
- Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía hacia el exterior del ámbito afectado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
- Conforme al Art. 106 de la Normativa del PIOLP, toda vía existente o prevista en la red básica, tendrá la condición de canal de infraestructuras y como tal, el proyecto de trazado o modificación, incluirá las reservas necesarias para garantizar dicha función.

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. El proyecto para la ejecución de la Vía SGV-2 habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

SRPI-1c. CARRETERA LP-104 (SAN ANDRÉS)



TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-3
	CARRETERA LP-104 (SAN ANDRÉS)	

Implantación sobre cartografía básica del Sistema General de Infraestructuras. LP-104 (SGV-3)

PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:	Nº OE-6.1 Y OE-6.2
	Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.

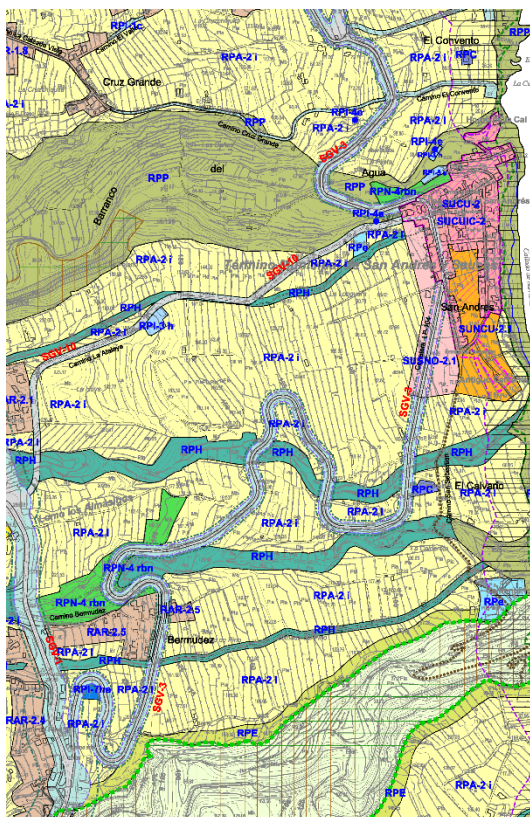
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-3
	CARRETERA LP-104 (SAN ANDRÉS)	

Superficie:	45.959 m²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

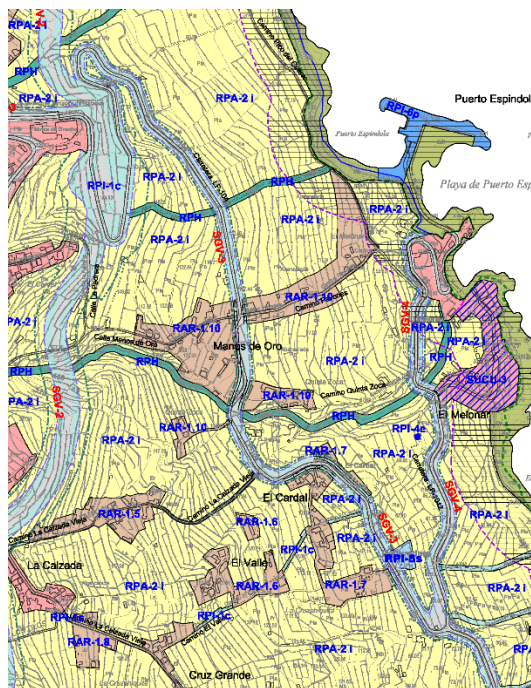
CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

El Sistema General viario **SGV-3**, comprende íntegramente la Carretera LP-104 incorporada a la ordenación del PIOLP, concretamente al Sistema Viario Insular, en la **“Red de Nivel Intermedio Municipal”**.



El tramo de la vía SGV-3 que atraviesa el ámbito urbano de San Andrés (SUCU-2) **tiene el carácter de travesía urbana** incorporándose a la ordenación pormenorizada de dicho ámbito.



La Carretera LP-104 (SGV-3) constituye la vía que estructura las medianías bajas y la costa del interfluvio de Los Sauces, articulando los núcleos de población rural, las explotaciones agrícolas intensivas del plátano y el espacio litoral vinculado al ocio y a las actividades náutico-pesqueras.

A los efectos previstos en el Art. 106.2 y en el Art. 109.2d) de la Normativa del PIOLP, se considera que esta vía SGV-3 se encuentra consolidada al no existir propuesta de modificación de su trazado, por lo que no se han considerado las franjas preventivas establecidas en dichos artículos.

Conforme al Art. 109.2.a) de la Normativa del PIOLP, en tanto la vía SGV-3 se ha incluido en la red de nivel intermedio, se ha considerado en la ordenación como Sistema General Viario. Asimismo, atendiendo al art. 109.2.c), se ha clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructuras, las franjas laterales comprendidas entre las líneas límite de edificación.

La Carretera LP-104 se clasifica como vía insular, en tanto la titularidad corresponde al Cabildo Insular de La Palma, siéndole de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC), el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo (RCC) y el Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP).

De la documentación gráfica de Ordenación Estructural (OE) del PGO, se aprecia que las categorías de suelo rústico en las que se produce superposición con la de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c), son las siguientes:

- De Protección Natural. Reservas de Bosque Natural (SRPN-4_{rbn}).
- De Protección Paisajística (SRPP).
- Protección de Entorno (SRPEN).
- De Protección Hidrológica (RPH).
- De Protección Agrícola Intensiva (SRPAG-2i).
- De Asentamiento Rural (SRAR-1).

Afectándose la Ordenación Pormenorizada del Ámbito de Suelo Urbano de San Andrés (SUCU-2) donde la carretera LP-104 se convierte en la Calle San Sebastián.

En el PIOLP se prevé el nudo estructurante comarcal Nº 5 de enlace entre la Variante SGV-2 y la Carretera LP-104, que obliga a realizar una amplia reserva de suelo SRPI-1c en la zona de “El Estrecho”. Asimismo, se propone por el Plan Insular en toda su longitud un tipo de intervención de reconstrucción (Nivel 4), que implica modificaciones parciales de trazado, pudiendo llevar asociadas obras de cierta importancia.

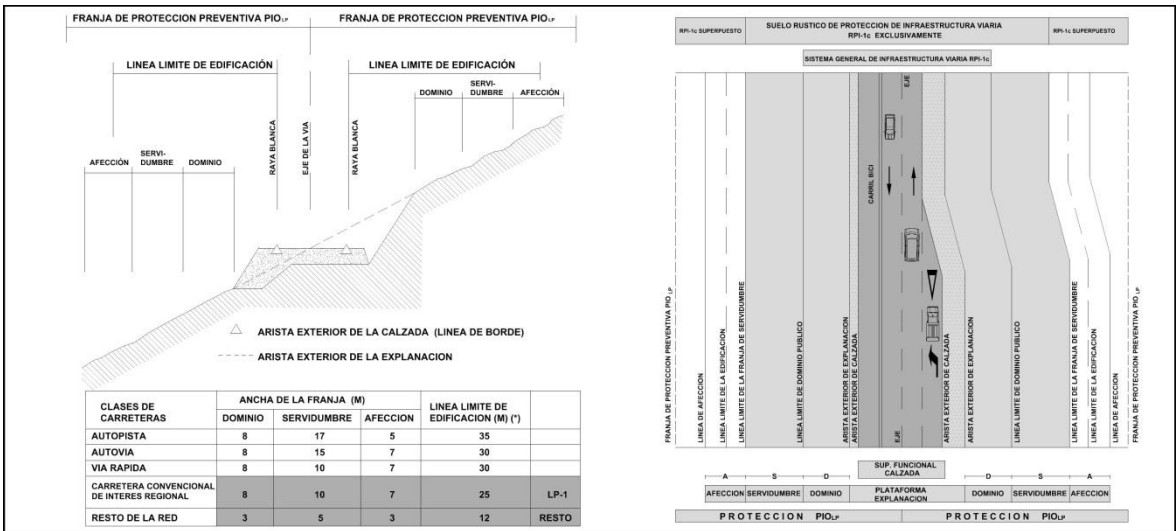
En la intersección de la carretera LP-104 (SGV-3) y la carretera LP-1042 (SGV-4) se prevé una reserva de suelo para la futura solución de enlace entre ambas, clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c). Asimismo, en respuesta a las exigencias normativas del PIOLP, se ha previsto una amplia reserva de suelo SRPI-1c en la intersección de la carretera LP-4 (SGV-3) con la variante de circunvalación del Lomo de Los Sauces (SGV-2).

Los objetivos concretos de este Plan General respecto al SGV-3 son los siguientes:

- Recualificación del viario de conexión entre los núcleos de El Melonar-Puerto Espíndola y San Andrés, que comprende la rectificación, ensanche, peatonalización lateral, urbanización y dotación de mobiliario urbano y arbolado, de los tramos correspondientes de las Carreteras LP-104 y LP-1042, así como la solución del enlace entre ambas en la Curva del Valle.
- Rectificación, ensanche y mejora de la Carretera LP-104 entre Llano del Pino y San Andrés.
- Rectificación, ensanche y mejora de la Carretera LP-104 entre Bajamar y la Curva del Valle.

CONDICIONES ESPECÍFICAS.

1. En virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, se cumplirán las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.

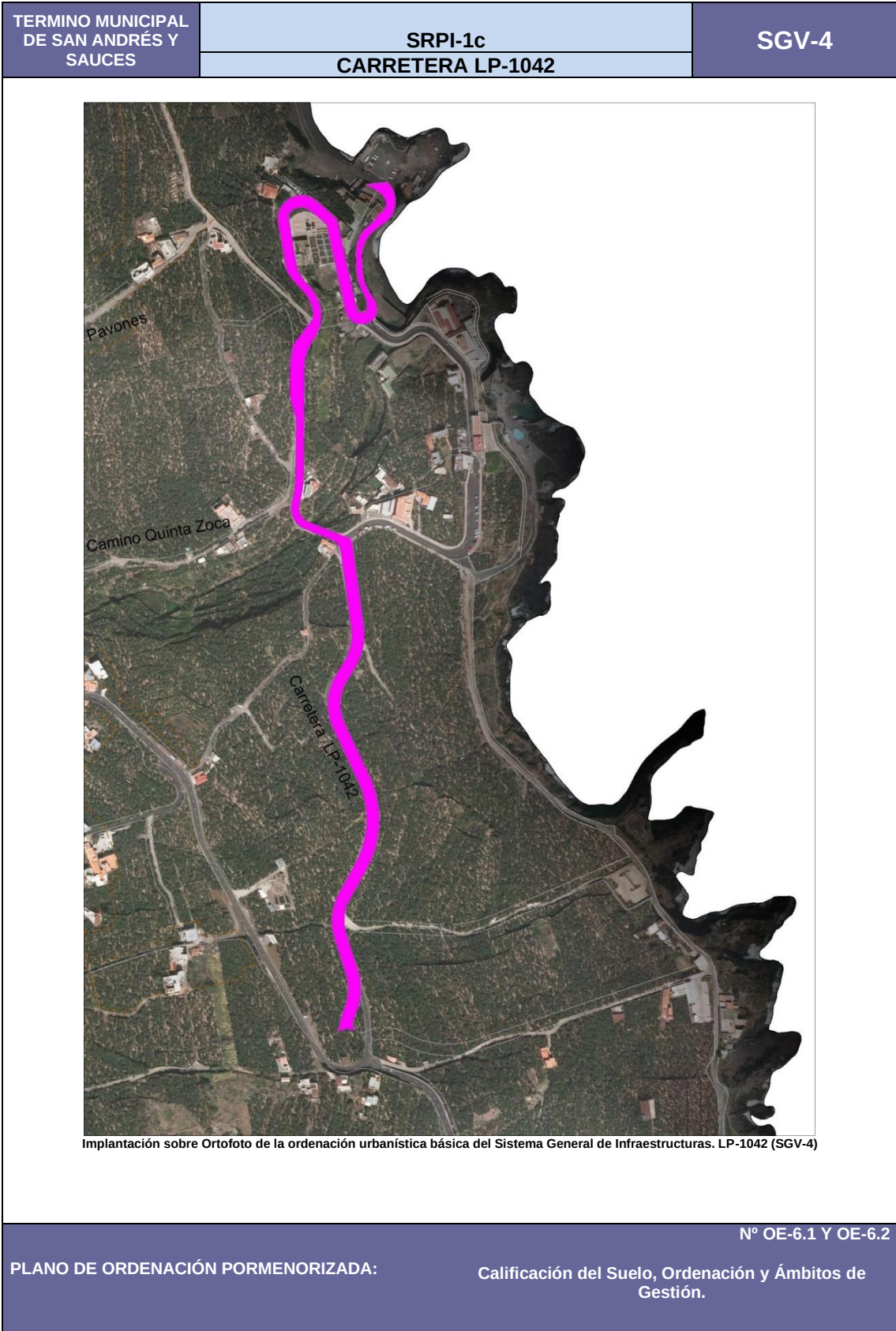


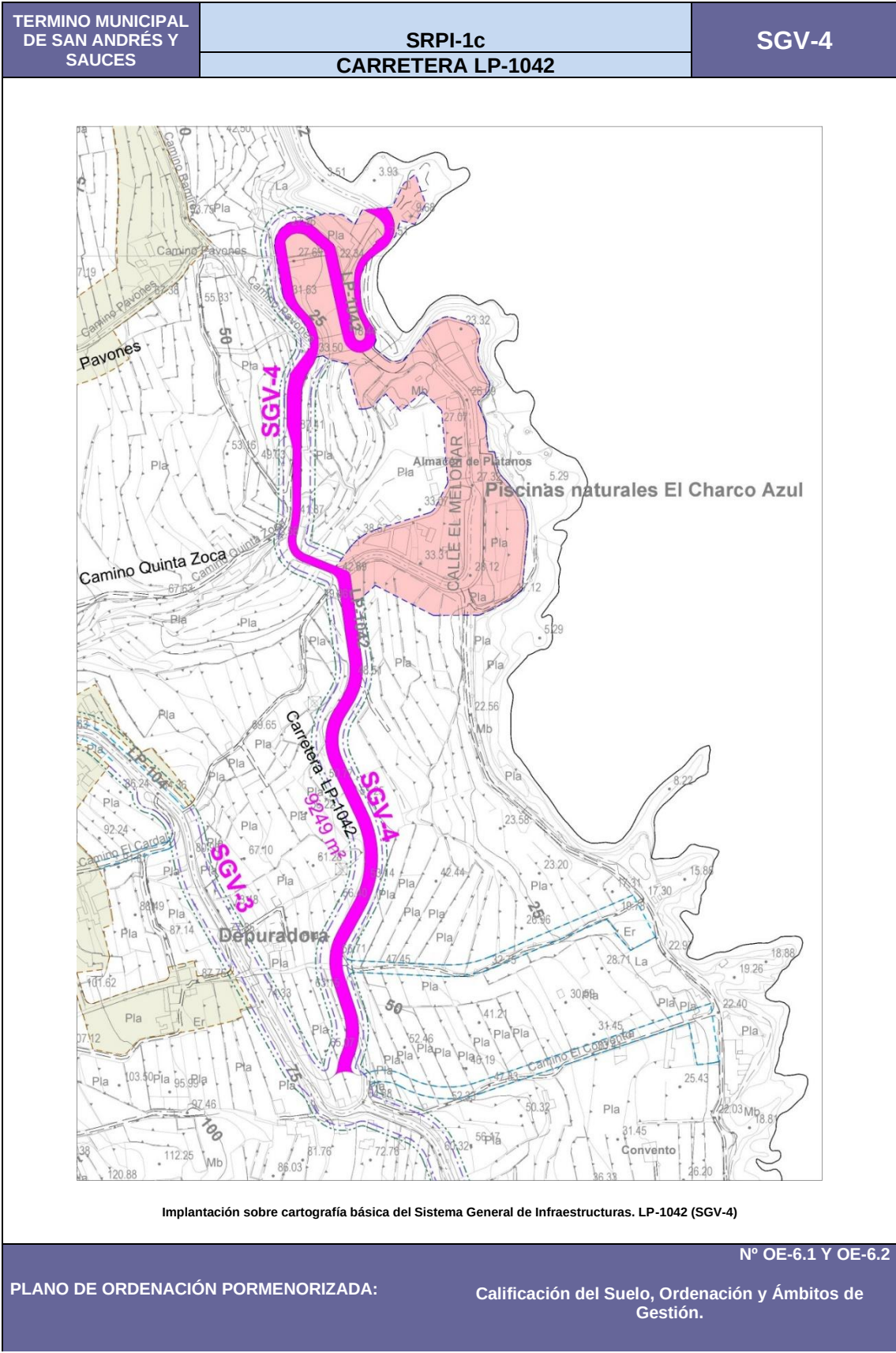
2. Respecto a las obras y actividades permitidas y/o autorizables en estas zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de la Red de Nivel Básico, se estará a lo previsto en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.
3. El otorgamiento de Licencias Municipales para la construcción de infraestructuras o estructuras urbanas en SGV-3 que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el Municipio conlleva un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante. Tal actividad, susceptible de modificar de forma sustancial la movilidad, queda condicionada a la incorporación los elementos necesarios para facilitar su uso e integración.
4. Conforme al Art. 334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
5. Los nuevos enlaces y tramos viarios previstos por este Plan General, para las carreteras de interés regional e insular, se encuentran sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento por los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.
6. En la travesía urbana del ámbito de San Andrés compete al Ayuntamiento, previo informe de la administración titular y competente para ello, el otorgamiento de licencias para los usos y obras en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección de conformidad con el artículo 48 de la LCC.
7. Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General, con influencia en el viario de interés general o insular, deberán ser objeto de Autorización Administrativa por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias o bien del Cabildo Insular. Asimismo los futuros desarrollos de actuaciones concretas con influencia en el viario de interés regional o insular ya ejecutado deben ser objeto de Autorización Administrativa por parte del Cabildo Insular.
8. Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía urbana hacia el exterior del ámbito afectado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
9. En suelo rústico cualquier actuación concreta con influencia en el viario de interés regional o insular existente, debe ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.
10. En el suelo rústico de Protección de Infraestructuras Viarias superpuesto a cualquier otra categoría de suelo rústico, se admiten los usos y actividades previstos en el Art. 109.3 de la Normativa del PIOLP.
11. Conforme a lo regulado en el artículo 30 de la Ley de Costas, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes. En tal sentido, la ordenación que se proponga deberá garantizar una distribución homogénea de los volúmenes atendiendo a su entorno y la configuración de la zona, con una disposición y altura de las edificaciones de forma armónica con el entorno que no limite el campo visual hacia el litoral, ni rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva marítima.

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. El proyecto para la ejecución de las obras de rectificación, mejora y recualificación de la carretera LP-104 (SGV-3) habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

SRPI-1c. CARRETERA LP-1042.





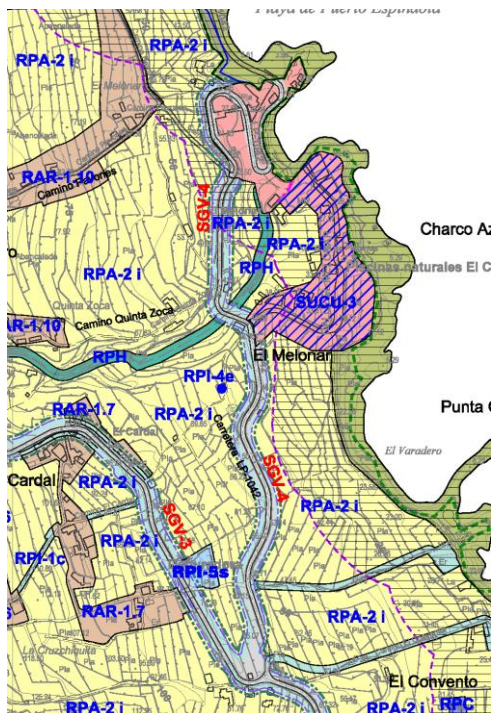
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-4
	CARRETERA LP-1042	

Superficie:	10.275 m²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

El Sistema General viario **SGV-4**, comprende íntegramente la Carretera LP-1042 incorporada a la ordenación del PIOLP, concretamente al Sistema Viario Insular, en la **“Red de Nivel Intermedio Municipal”**.



La carretera LP-1042 discurre entre el punto de enlace con la carretera LP-104 y el espacio frontal al edificio del Restaurante Mesón del Mar en Puerto Espíndola, formando parte de la antigua carretera de Puerto Espíndola, construida con anterioridad a la C-830 (actualmente LP-1), que discurría entre el Núcleo de Los Sauces y el Puerto del Estado, pasando por Bajamar, Manos de Oro, El Cardal y El Melonar. Su sección viaria resulta insuficiente para las necesidades del tráfico actual, por lo que el Plan Insular ha propuesto en toda su longitud un tipo de intervención que denomina “de reconstrucción” (Nivel 4), lo que implica modificaciones parciales de trazado, que pueden llevar asociadas obras de cierta importancia.

El tramo de la vía SGV-4 que atraviesa el ámbito urbano de El Melonar-Puerto Espíndola (SUCU-3) **tiene el carácter de travesía urbana** incorporándose a la ordenación pormenorizada de dicho ámbito.

A los efectos previstos en el Art. 106.2 y en el Art. 109.2d) de la Normativa del PIOLP, se considera que esta vía SGV-4 se encuentra consolidada al no existir propuesta de modificación de su trazado, por lo que no se han considerado las franjas preventivas establecidas en dichos artículos.

Conforme al Art. 109.2.a) de la Normativa del PIOLP, en tanto la vía SGV-4 se ha incluido en la red de nivel intermedio, se ha considerado en la ordenación como Sistema General Viario. Asimismo, atendiendo al art. 109.2.c), se ha clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructuras, las franjas laterales comprendidas entre las líneas límite de edificación.

La Carretera LP-1042 se clasifica como vía insular, en tanto la titularidad corresponde al Cabildo Insular de La Palma, siéndole de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC), el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo (RCC) y el Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP).

De la documentación gráfica de Ordenación Estructural (OE) del PGO, se aprecia que las categorías de suelo rústico en las que se produce superposición con la de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c), son las siguientes:

- De Protección Paisajística (SRPP).
- De Protección Hidrológica (RPH).
- De Protección Agrícola Intensiva (SRPAG-2i).

Afectándose la Ordenación Pormenorizada del Ámbito de Suelo Urbano de El Melonar-Puerto Espíndola (SUCU-3) donde la carretera LP-1042 se convierte en travesía urbana.

En la intersección de la carretera LP-104 (SGV-3) y la carretera LP-1042 (SGV-4) se prevé una reserva de suelo dentro de SGV-3 para la futura solución de enlace entre ambas, clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c).

Los objetivos concretos de este Plan General respecto al SGV-4 son los siguientes:

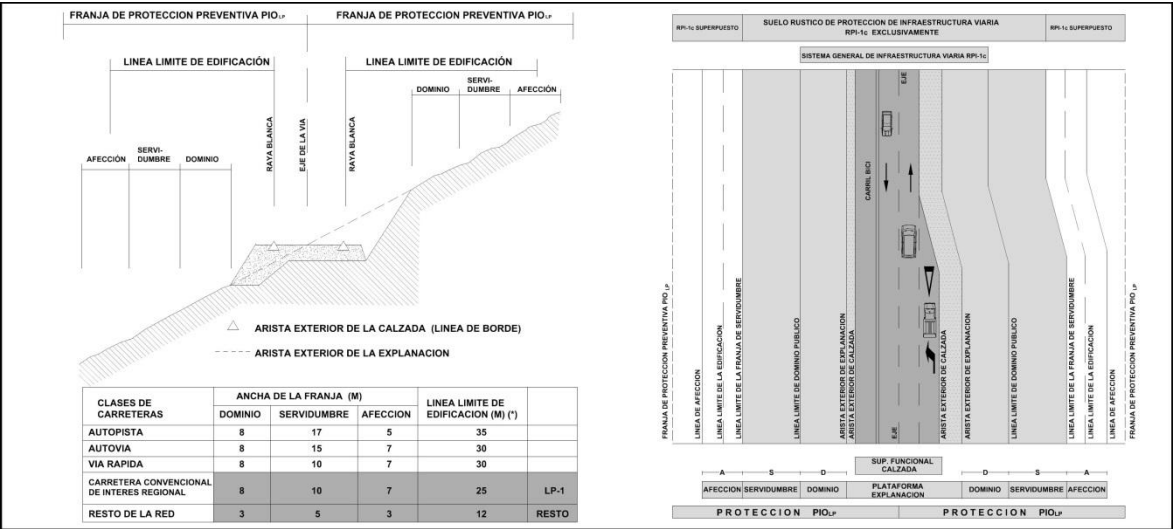
- Recualificación del viario de conexión entre los núcleos de El Melonar-Puerto Espíndola y San Andrés, que comprende la rectificación, ensanche, peatonalización lateral, urbanización y dotación de mobiliario urbano y arbolado, de los tramos correspondientes de las Carreteras LP-104 y LP-1042, así como la solución del enlace entre ambas en la Curva del Valle.
- Adecuación del tramo final al proyecto de ordenación del Sistema General de Espacio Libre Público "Parque Litoral Puerto Espíndola-Varadero" (SGLP-4 y SGLP-11).

CONDICIONES ESPECÍFICAS.

1. Los usos susceptibles de introducir en la zona de servidumbre de protección de Costas estarán sujetos a lo dispuesto en los Art. 24 y Art. 25 de la Ley de Costas, estando expresamente prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación. Las edificaciones e instalaciones existentes se regularán según lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta del citado Texto Legal. En cualquier caso, el proyecto correspondiente, deberá remitirse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a través del

Servicio Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife, para la emisión del informe que disponen los artículos 112 a) y 117 de la Ley de Costas. En dicho informe se valorarán las propuestas concretas del planeamiento para la franja costera y su adecuación a las determinaciones de la normativa de Costas.

2. En virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, se cumplirán las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.



- Respecto a las obras y actividades permitidas y/o autorizables en estas zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de la Red de Nivel Básico, se estará a lo previsto en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.
- El otorgamiento de Licencias Municipales para la construcción de infraestructuras o estructuras urbanas que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el Municipio o en un eje estructurante conlleva un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante. Tal actividad, susceptible de modificar de forma sustancial la movilidad, queda condicionada a incorporar los elementos necesarios para facilitar su uso e integración.
- Conforme al Art. 334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
- Los nuevos enlaces y tramos viarios previstos por este Plan General, para las carreteras de interés regional e insular, están sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento por los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.

5. En la travesía urbana del ámbito de El Melonar-Puerto Espíndola compete al Ayuntamiento, previo informe de la administración titular y competente para ello, el otorgamiento de licencias para los usos y obras en las zonas de dominio público, de servidumbre, de conformidad con el artículo 48 de la LCC.
6. Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General, con influencia en el viario de interés general o insular, como es el caso de SGV-4, deberán ser objeto de Autorización Administrativa por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias o bien del Cabildo Insular. Asimismo los futuros desarrollos de actuaciones concretas con influencia en el viario de interés regional o insular ya ejecutado deben ser objeto de Autorización Administrativa por parte del Cabildo Insular.
7. Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía urbana hacia el exterior del ámbito afectado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
8. En suelo rústico cualquier actuación concreta con influencia en el viario de interés regional o insular existente, debe ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.
9. En el suelo rústico de Protección de Infraestructuras Viarias superpuesto a cualquier otra categoría de suelo rústico, se admiten los usos y actividades previstos en el Art. 109.3 de la Normativa del PIOLP.

CONDICIONES AMBIENTALES.

- a) El proyecto para la ejecución de las obras de rectificación, mejora y recualificación de la carretera LP-1042 (SGV-4) habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
- b) Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
- c) Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, que incluyen también los de modificación de las existentes, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

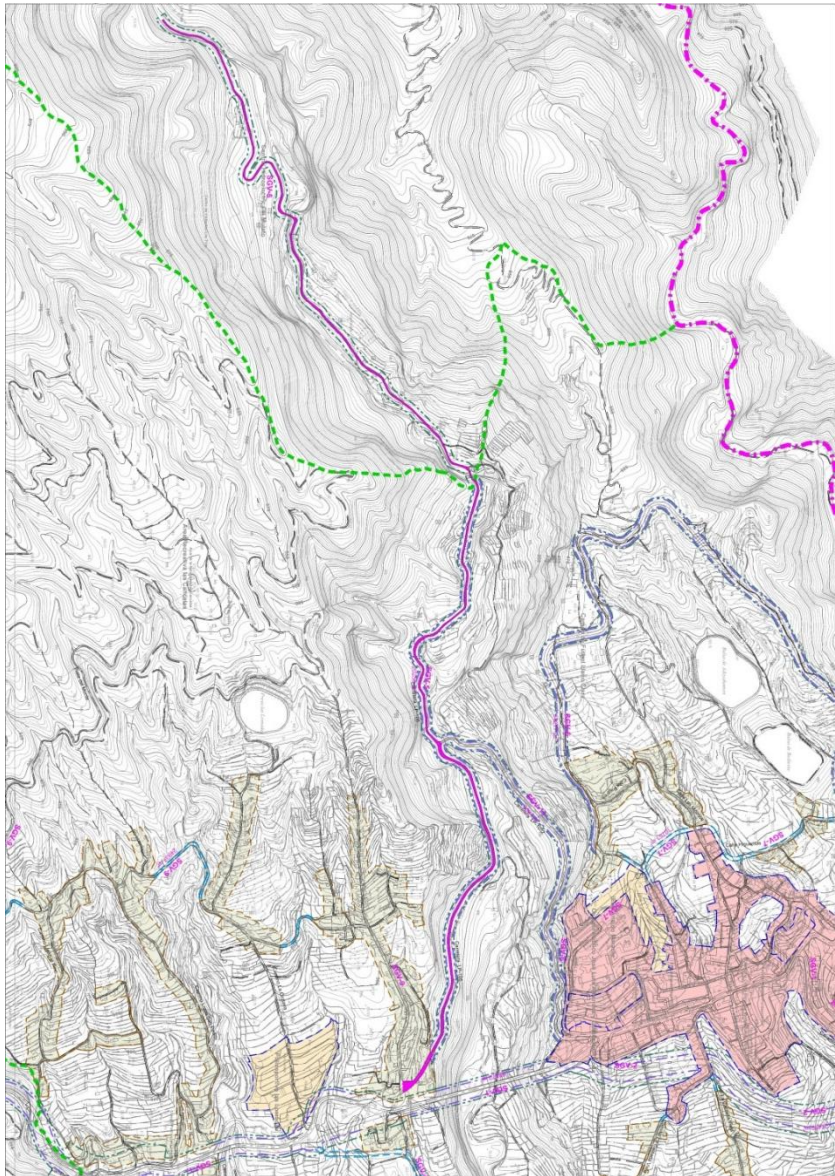
SRPI-1c. CARRETERA LP-105 (LOS TILOS)

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-5
	CARRETERA LP-105 (LOS TILOS)	



Implantación sobre Ortofoto de la ordenación urbanística básica del Sistema General de Infraestructuras. LP-105. Los Tilos (SGV-5)

PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:	Nº OE-6.1 Y OE-6.2
	Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-5
	CARRETERA LP-105 (LOS TILOS)	
		
Implantación sobre cartografía básica del Sistema General de Infraestructuras. LP-105. Los Tilos (SGV-5)		
PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:		Nº OE-6.1 Y OE-6.2
		Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.

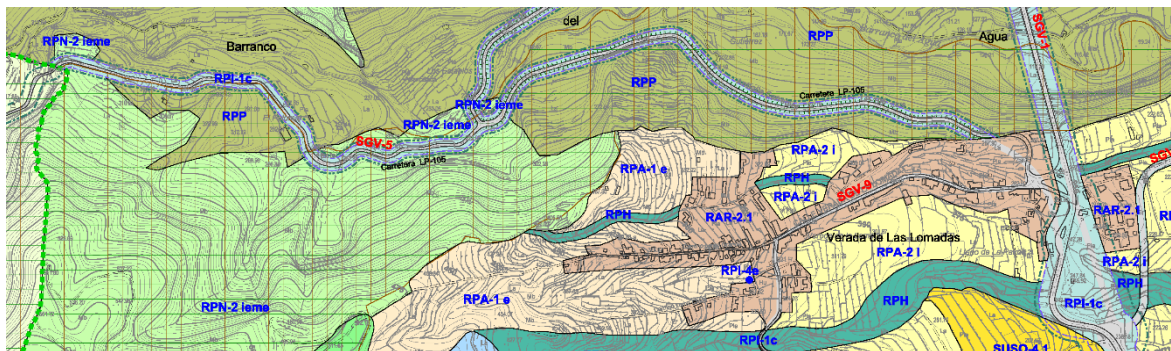
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-5
	CARRETERA LP-105 (LOS TILOS)	

Superficie:	20.256 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

El Sistema General viario **SGV-5**, comprende el tramo de la Carretera de Los Tilos (LP-105) que discurre entre la intersección de ésta con SGV-9 (Vía de acceso al Parque Recreativo de Las Cancelas y a Los Nacientes de Marcos y Cordero) y el “Puentito de Los Tilos”. El Plan Insular la incorpora al Sistema Viario Insular en la categoría de **“Red de Nivel Intermedio Municipal”**.



A los efectos previstos en el Art. 106.2 y en el Art. 109.2d) de la Normativa del PIOLP, se considera que esta vía SGV-5 se encuentra consolidada al no existir propuesta de modificación de su trazado, por lo que no se han considerado las franjas preventivas establecidas en dichos artículos.

Conforme al Art. 109.2.a) de la Normativa del PIOLP, en tanto la vía SGV-5 se ha incluido en la red de nivel intermedio, se ha considerado en la ordenación como Sistema General Viario. Asimismo, atendiendo al art. 109.2.c), se ha clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructuras, las franjas laterales comprendidas entre las líneas límite de edificación.

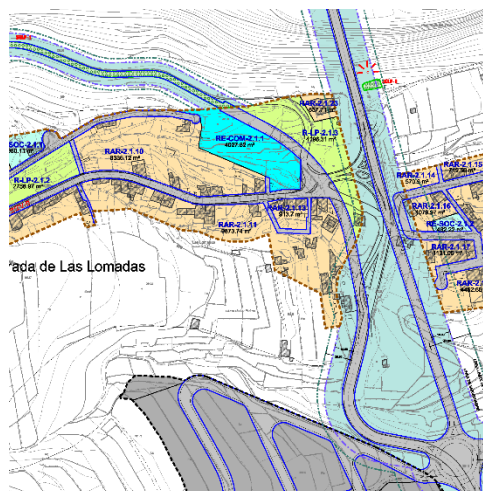
La Carretera LP-105 se clasifica como vía insular, en tanto la titularidad corresponde al Cabildo Insular de La Palma, siéndole de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC), el Reglamento de Carreteras de

Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo (RCC) y el Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP).

De la documentación gráfica de Ordenación Estructural (OE) del PGO, se aprecia que las categorías de suelo rústico en las que se produce superposición con la de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c), son las siguientes:

- De Protección Natural. Interés Ecológico. Pinar Canario y Monteverde Excelso (SRPN-2_{leme})
- De Protección Paisajística (SRPP).
- De Asentamiento Rural (SRAR-2).

El acceso desde Las Lomadas a la Carretera LP-105, se realiza actualmente desde la Carretera LP-1, a través de un enlace existente en el extremo Sur del Viaducto del Barranco del Agua. El Plan General prevé un acceso alternativo desde la rotonda prevista en la Carretera LP-1 para resolver el acceso al Sector Industrial de Las Lomadas, a la zona de Verada Lomadas y a la de La Atalaya, desde el cual se resolvería el acceso a la carretera LP-105. La solución viaria se encuentra definida en la ordenación pormenorizada del Asentamiento Rural de Verada Lomadas (SRAR-2.1).



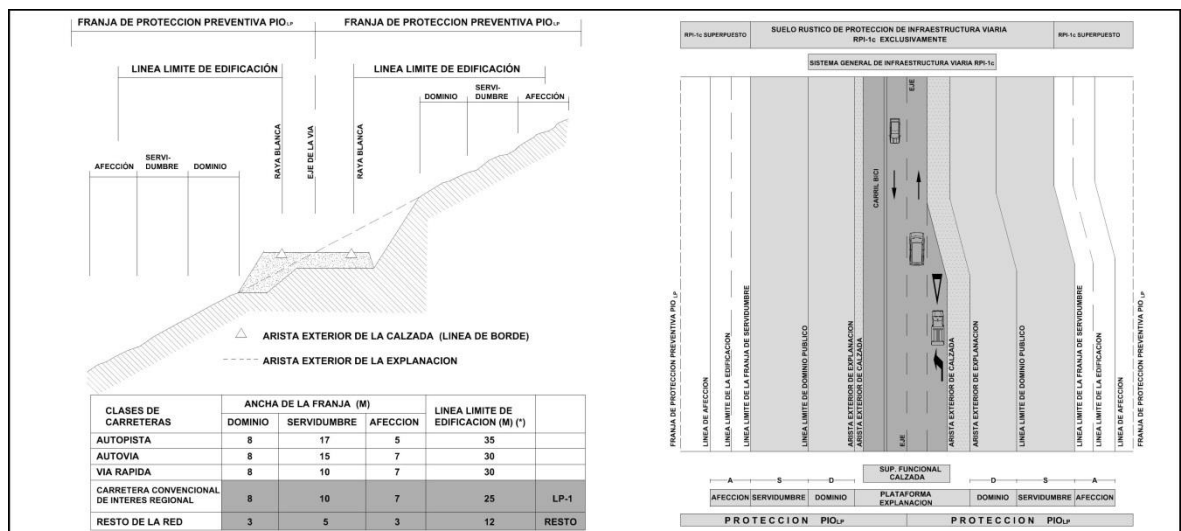
El Plan Insular propone actuaciones de conservación (Nivel 1) en esta carretera, que incluye todas las actuaciones de los tramos de carretera en buen estado.

Los objetivos concretos de este Plan General respecto al SGV-5 se integran dentro del Plan Especial de Ordenación (PEO-2) del Sistema General de Espacio Libre Público "Parque Lineal Barranco del Agua" (SGLP-1).

CONDICIONES ESPECÍFICAS.

1. Salvo las actuaciones de mera conservación o las relativas a la minoración de los riesgos geológicos existentes en esta vía, o bien las de seguridad para los usuarios, no se podrán realizar actuaciones en la misma hasta tanto no haya sido aprobado el Plan Especial de Ordenación del Parque Lineal "Barranco del Agua", que entre los objetivos planteados previa a su formulación se encuentran los siguientes:

- Mantenimiento del sentido de circulación único en el tramo inicial de la carretera LP-105 y en la carretera LP-1052, incorporando el carril exterior sobre la vaguada del barranco al Parque Lineal.
 - Incorporación al Parque Lineal de aquellas zonas adyacente a la carretera que presenten una topografía más fácil con la finalidad de dotar al recorrido de espacios para actividades complementarias vinculadas al ocio, esparcimiento y al deporte.
 - Realización de un estudio sobre los riesgos derivados de la caída de piedras y derrumbes de las laderas, del que derivará la necesidad de prever infraestructuras de protección, cuyo diseño se realizará con el máximo respeto a la orografía y al paisaje, sin renunciar a la moderada singularidad propia de un ejercicio artístico e intelectual, que aporte mayores contenidos al parque lineal.
2. Sin perjuicio de lo que resulte del Plan Especial de Ordenación PEO-2, en virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, en el tramo inicial de la Carretera LP-105 y en la LP-1052, en tanto se trata de una vía incorporada al Sistema Viario Insular con la categoría de Nivel Intermedio Municipal, se han de cumplir las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.



3. Igualmente, hasta tanto no se apruebe el Plan Especial PEO-2, las obras y actividades permitidas y/o autorizables en las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de del referido tramo viario, serán las previstas en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.
4. El otorgamiento de Licencias Municipales para la construcción de infraestructuras o estructuras en SGV-5 urbanas que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el Municipio conlleva un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante. Tal actividad, susceptible de modificar de forma sustancial la movilidad, queda condicionada a incorporar los elementos necesarios para facilitar su uso e integración.

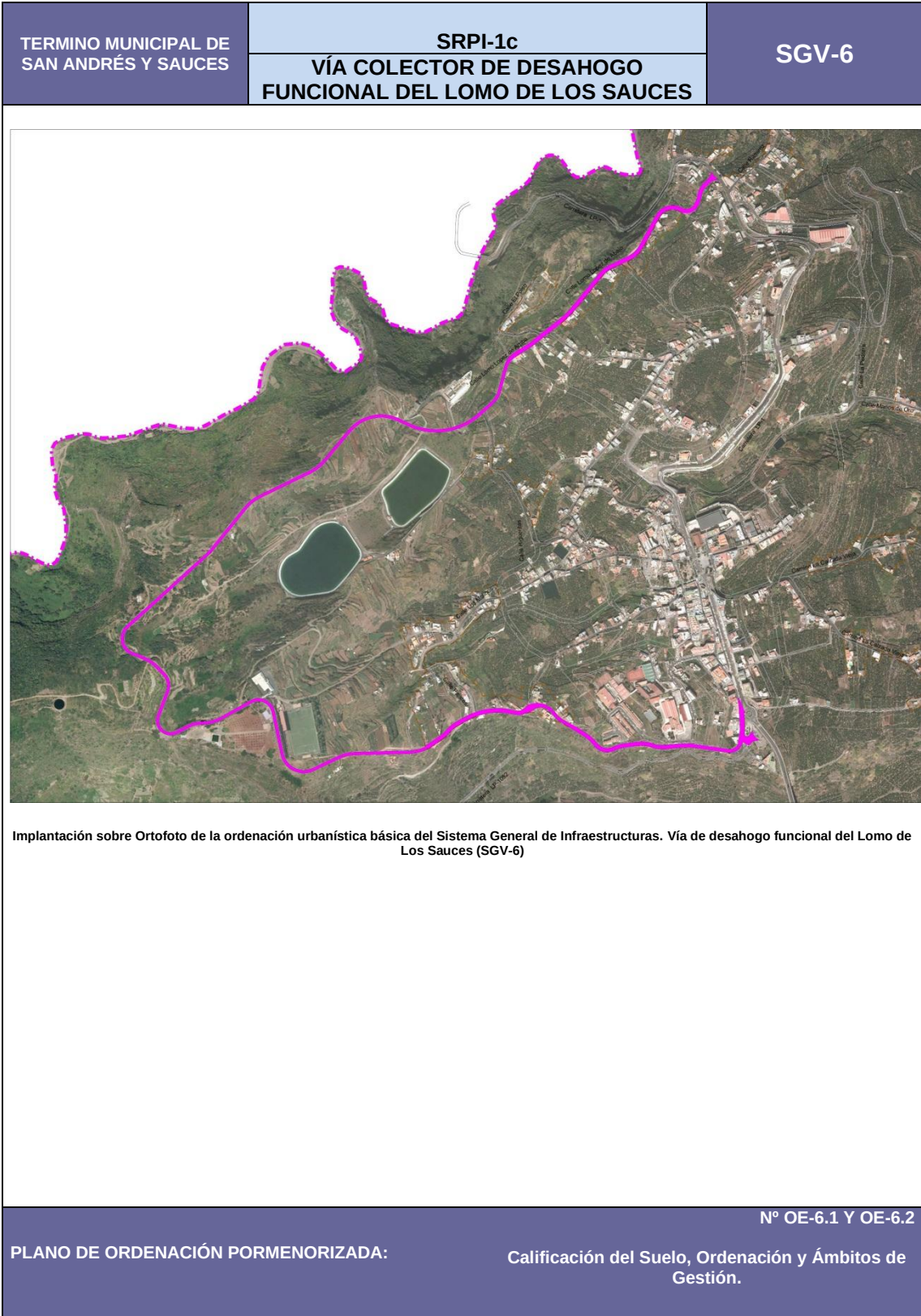
5. Conforme al Art. 334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
6. Los nuevos enlaces y tramos viarios previstos por este Plan General, para las carreteras de interés regional e insular, como es el caso del presente SGV-5, están sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento por los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.
7. Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General, y en este caso, el Plan Especial de Ordenación del Parque Lineal Barranco del Agua (PEO-2) con influencia en el viario de interés general o insular, deberán ser objeto de Autorización Administrativa por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias o bien del Cabildo Insular. Asimismo los futuros desarrollos de actuaciones concretas con influencia en el viario de interés regional o insular ya ejecutado deben ser objeto de Autorización Administrativa por parte del Cabildo Insular.
8. Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía urbana hacia el exterior del ámbito afectado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
9. En suelo rústico cualquier actuación concreta con influencia en el viario de interés regional o insular existente, debe ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.
10. En el suelo rústico de Protección de Infraestructuras Viarias superpuesto a cualquier otra categoría de suelo rústico, se admiten los usos y actividades previstos en el Art. 109.3 de la Normativa del PIOLP.

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. Tanto el Plan Especial de Ordenación del “Parque Lineal Barranco del Agua” (PEO-2), como los proyectos que se realicen para su desarrollo, así como los que se planteen en el tramo de la carretera LP-105 sobre el “Puentito de Los Tilos”, habrán de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, que incluyen también los de modificación de las existentes, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por

minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

SRPI-1c. VÍA COLECTOR DE DESAHOGO FUNCIONAL DEL LOMO DE LOS SAUCES.



[illegible]

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-6
	VÍA COLECTOR DE DESAHOGO FUNCIONAL DEL LOMO DE LOS SAUCES	

Superficie:	34.296 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

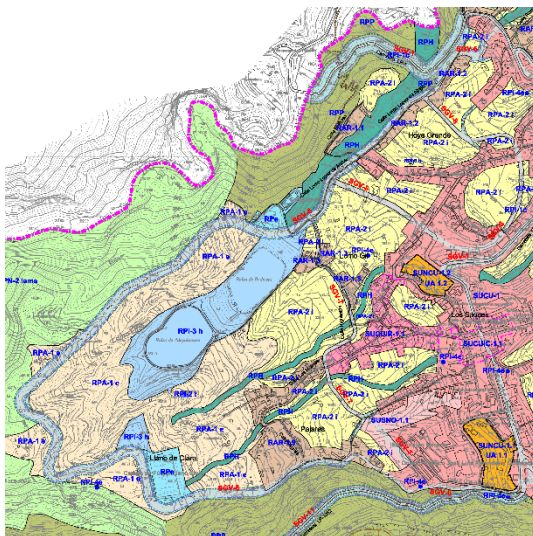
El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

El Sistema General Viario (SGV-6), se corresponde en la ordenación urbanística del PGO con la vía colector desahogo funcional de la parte superior del “Lomo de Los Sauces” (sobre la LP-1), entre las intersecciones con la LP-1 en la “Verada de El Drago”, a la “Verada de Bajamar”, pasando por “El Bebedero”, “Llano de Clara”, “Lomo Lirio”, “Lomo López” y “Verada de Bajamar”, y que resuelve el acceso al sistema hidráulico Bediesta-Adeyahamen, (SGI_H -2 y SGI_H -3), al Campo de Fútbol de Llano Clara (SGE-8.1), al Cementerio Municipal (SGE-3.1), y fundamentalmente al Equipamiento Docente Insular (SGE-9).

El Sistema General viario **SGV-6**, se apoya en un conjunto de caminos agrícolas y pistas existentes, que mediante la incorporación de tramos intermedios de enlace conforman una especie de horquilla que actúa como un verdadero colector que recoge la totalidad de los flujos del viario agrícola capilar del Lomo de Los Sauces, entre la Verada de El Drago y la Verada de Bajamar, así como de determinadas vías urbanas.

La vía prevista en el PIOLP en la “Red de Nivel Intermedio Municipal” (SGV-6), discurre por la parte superior del lomo de Los Sauces y recoge radialmente la C/ de Los Salones y C/ Juan Carlos I, la prolongación de la C/ Blas Moreno Zagala, el camino Lomitos de Arriba, la prolongación de la Calle José Pérez Vidal, la C/ La Calle y C/ Los Molinos, la prolongación de la C/ Bediesta, el camino del Lomo Gil, el ramal SGV-8 estructurante de Hoya Grande, el camino de El Poiso y la prolongación del camino de Hoya Grande, actuando como un Colector de distribución del tráfico rodado hacia la Carretera General LP-1, así como de distribución interior de los flujos transversales e internos de circulación rodada.

La sección viaria prevista en la ordenación para toda la vía es de 12,00 metros, correspondiendo al proyecto de ejecución la definición de sus características en respuesta a cada caso.



A los efectos previstos en el Art. 106.2 y en el Art. 109.2d) de la Normativa del PIOLP, en tanto se proponen para esta vía actuaciones de “reconstrucción” (Nivel 4) y de “nuevas carreteras” (Nivel 6), se han considerado las franjas preventivas establecidas en dichos artículos.

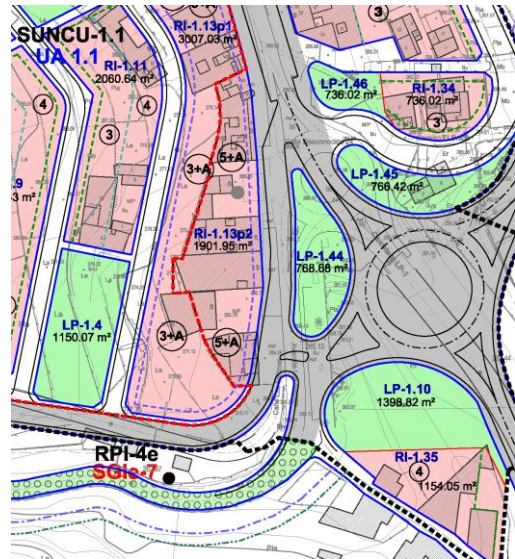
Conforme al Art. 109.2.a) de la Normativa del PIOLP, en tanto la vía SGV-6 se ha incluido en la red de nivel intermedio, se ha considerado en la ordenación como Sistema General Viario. Asimismo, atendiendo al art. 109.2.c), se ha clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructuras, las franjas laterales comprendidas entre las líneas límite de edificación.

La vía colector de desahogo funcional del Lomo de Los Sauces (SGV-6) se clasifica como vía insular, en tanto la titularidad corresponde al Cabildo Insular de La Palma, siéndole de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC), el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo (RCC) y el Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP).

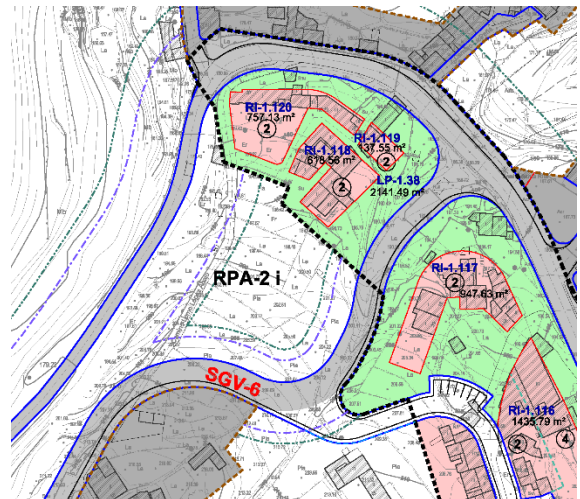
De la documentación gráfica de Ordenación Estructural (OE) del PGO, se aprecia que las categorías de suelo rústico en las que se produce superposición con la de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c), son las siguientes:

- De Protección Natural. Interés Ecológico. Pinar Canario y Monteverde Excelso (SRPN-2_{leme})
- De Protección Paisajística (SRPP).
- De Protección Hidrológica (RPH).
- De Protección Agrícola Extensiva (SRPAG-1e).
- De Protección Agrícola Intensiva (SRPAG-2i).
- De Protección de Infraestructuras Hidráulicas (SRPI-3h).
- De Protección de Infraestructuras y Equipamientos. Equipamientos (SSRP1e).

El acceso Sur a SGV-6 desde la Carretera LP-1 en la zona de La Verada de Los Sauces, se ha de resolver a través de la nueva solución de enlace prevista en la ordenación pormenorizada del Ámbito Urbano de Los Sauces en La Verada, donde confluye igualmente la carretera LP-1052 (SGV-11).

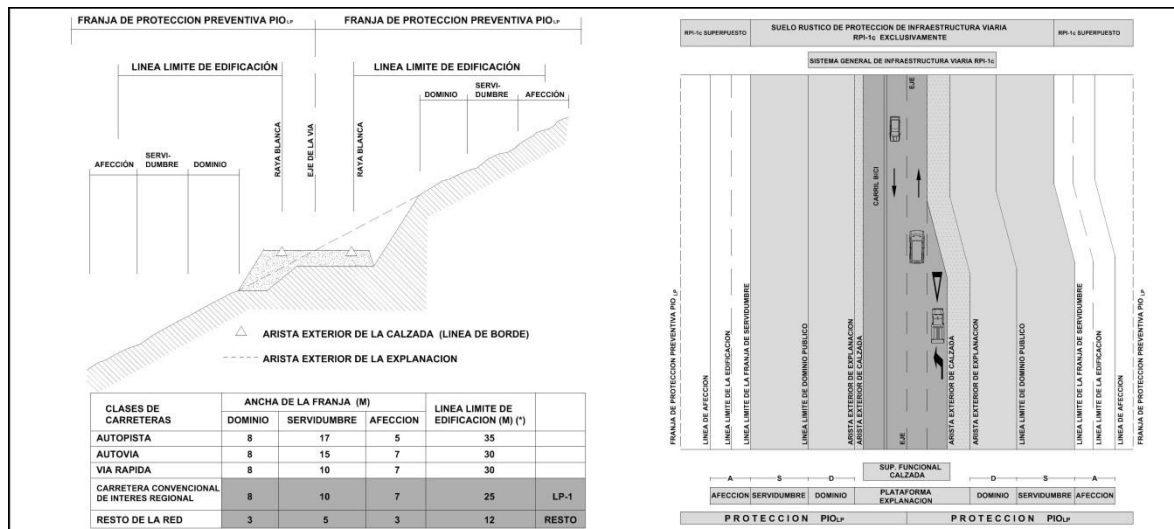


Para resolver el acceso Norte a SGV-6 desde la Carretera LP-1 en la zona de Bajamar, se ha realizado la oportuna reserva de suelo SRPI-1c, así como en la ordenación pormenorizada del Ámbito Urbano de Los Sauces en Bajamar.



CONDICIONES ESPECÍFICAS.

1. En virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, se cumplirán las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.



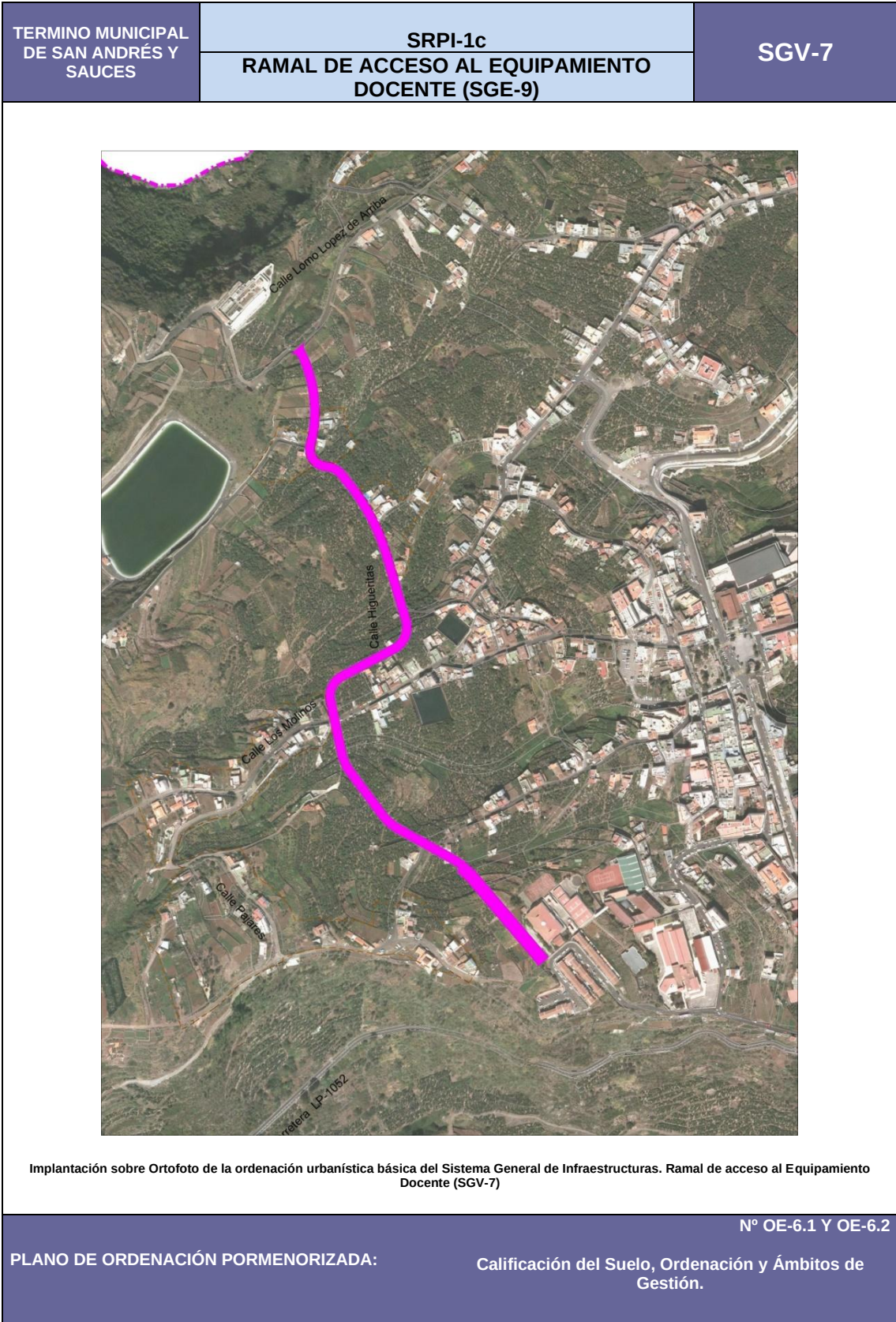
- Respecto a las obras y actividades permitidas y/o autorizables en estas zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de la Red de Nivel Básico, se estará a lo previsto en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.
- El otorgamiento de Licencias Municipales para la construcción de infraestructuras o estructuras urbanas en SGV-6 que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el Municipio conlleva un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante. Tal actividad, susceptible de modificar de forma sustancial la movilidad, queda condicionada a incorporar los elementos necesarios para facilitar su uso e integración.
- Conforme al Art. 334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
- Los nuevos enlaces y tramos viarios previstos por este Plan General, para las carreteras de interés regional e insular, como es el caso del SGV-6 están sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento por los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.
- Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General con influencia en SGV-6 deberán ser objeto de Autorización Administrativa por parte del Cabildo Insular.
- Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía urbana hacia el exterior del ámbito afectado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
- En suelo rústico cualquier actuación concreta con influencia en el viario de interés regional o insular existente, debe ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.

9. En el suelo rústico de Protección de Infraestructuras Viarias superpuesto a cualquier otra categoría de suelo rústico, se admiten los usos y actividades previstos en el Art. 109.3 de la Normativa del PIOLP.

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. Los proyectos que se realicen para la implantación de la vía colector de desahogo funcional del Lomo de Los Sauces (SGV-6), habrán de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, que incluyen también los de modificación de las existentes, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

SRPI-1c. RAMAL DE ACCESO AL EQUIPAMIENTO DOCENTE (SGE-9).



TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-7
	RAMAL DE ACCESO AL EQUIPAMIENTO DOCENTE (SGE-9)	

The figure is a detailed topographic map of the San Andrés y Sauces area. It features contour lines indicating elevation, with labels such as 150, 175, 200, 225, 250, 275, 300, 325, 350, 375, 400, 425, 450, 475, 500, 525, 550, 575, 600, 625, 650, 675, 700, 725, 750, 775, 800, 825, 850, 875, 900, 925, 950, 975, 1000, 1025, 1050, 1075, 1100, 1125, 1150, 1175, 1200, 1225, 1250, 1275, 1300, 1325, 1350, 1375, 1400, 1425, 1450, 1475, 1500, 1525, 1550, 1575, 1600, 1625, 1650, 1675, 1700, 1725, 1750, 1775, 1800, 1825, 1850, 1875, 1900, 1925, 1950, 1975, 2000, 2025, 2050, 2075, 2100, 2125, 2150, 2175, 2200, 2225, 2250, 2275, 2300, 2325, 2350, 2375, 2400, 2425, 2450, 2475, 2500, 2525, 2550, 2575, 2600, 2625, 2650, 2675, 2700, 2725, 2750, 2775, 2800, 2825, 2850, 2875, 2900, 2925, 2950, 2975, 3000, 3025, 3050, 3075, 3100, 3125, 3150, 3175, 3200, 3225, 3250, 3275, 3300, 3325, 3350, 3375, 3400, 3425, 3450, 3475, 3500, 3525, 3550, 3575, 3600, 3625, 3650, 3675, 3700, 3725, 3750, 3775, 3800, 3825, 3850, 3875, 3900, 3925, 3950, 3975, 4000, 4025, 4050, 4075, 4100, 4125, 4150, 4175, 4200, 4225, 4250, 4275, 4300, 4325, 4350, 4375, 4400, 4425, 4450, 4475, 4500, 4525, 4550, 4575, 4600, 4625, 4650, 4675, 4700, 4725, 4750, 4775, 4800, 4825, 4850, 4875, 4900, 4925, 4950, 4975, 5000, 5025, 5050, 5075, 5100, 5125, 5150, 5175, 5200, 5225, 5250, 5275, 5300, 5325, 5350, 5375, 5400, 5425, 5450, 5475, 5500, 5525, 5550, 5575, 5600, 5625, 5650, 5675, 5700, 5725, 5750, 5775, 5800, 5825, 5850, 5875, 5900, 5925, 5950, 5975, 6000, 6025, 6050, 6075, 6100, 6125, 6150, 6175, 6200, 6225, 6250, 6275, 6300, 6325, 6350, 6375, 6400, 6425, 6450, 6475, 6500, 6525, 6550, 6575, 6600, 6625, 6650, 6675, 6700, 6725, 6750, 6775, 6800, 6825, 6850, 6875, 6900, 6925, 6950, 6975, 7000, 7025, 7050, 7075, 7100, 7125, 7150, 7175, 7200, 7225, 7250, 7275, 7300, 7325, 7350, 7375, 7400, 7425, 7450, 7475, 7500, 7525, 7550, 7575, 7600, 7625, 7650, 7675, 7700, 7725, 7750, 7775, 7800, 7825, 7850, 7875, 7900, 7925, 7950, 7975, 8000, 8025, 8050, 8075, 8100, 8125, 8150, 8175, 8200, 8225, 8250, 8275, 8300, 8325, 8350, 8375, 8400, 8425, 8450, 8475, 8500, 8525, 8550, 8575, 8600, 8625, 8650, 8675, 8700, 8725, 8750, 8775, 8800, 8825, 8850, 8875, 8900, 8925, 8950, 8975, 9000, 9025, 9050, 9075, 9100, 9125, 9150, 9175, 9200, 9225, 9250, 9275, 9300, 9325, 9350, 9375, 9400, 9425, 9450, 9475, 9500, 9525, 9550, 9575, 9600, 9625, 9650, 9675, 9700, 9725, 9750, 9775, 9800, 9825, 9850, 9875, 9900, 9925, 9950, 9975, 10000. The map also shows various roads, including Calle Lomo Lopez de Arriba, Calle Los Molinos, Calle Hiqueritas, Calle Los Salones, and Calle Los Molinos. Landmarks include the Balsa de Bediesta, Calle Lomo Lopez de Arriba, Calle Los Molinos, Calle Hiqueritas, Calle Los Salones, and Calle Los Molinos. The map also shows the location of the Colegio Publico José Luis Albendea y G.

Implantación sobre Cartografía básica del Sistema General de Infraestructuras. Ramal de acceso al Equipamiento Docente (SGV-7)

PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:	Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.
---	---

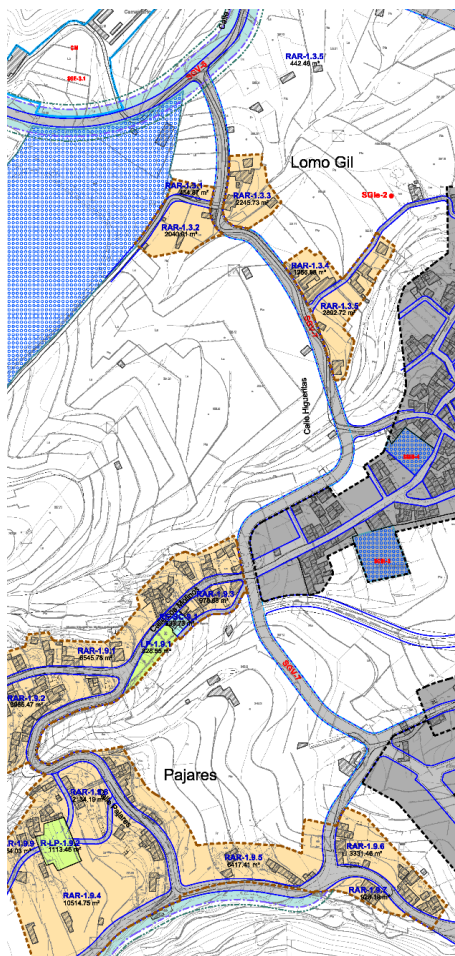
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-7
	RAMAL DE ACCESO AL EQUIPAMIENTO DOCENTE (SGE-9)	

Superficie:	10.732 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	No se programa. Los objetivos funcionales de esta vía se encuentran condicionados a la ejecución del Sistema General Viario (SGV-6) cuya competencia corresponde al Cabildo Insular de La Palma al encontrarse incorporado al Sistema Viario Insular por el PIOLP. Al menos ha de encontrarse ejecutado el tramo comprendido entre su intersección con la Carretera LP-1 en Bajamar y su encuentro con SGV-7.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

La vía prevista SGV-7 constituye un ramal transversal a la vía insular, incorporada a la red de nivel intermedio municipal, colector de desahogo funcional del Lomo de Los Sauces (SGV-6).

Se apoya en el Camino de La Higuera, para prolongarse hasta el Equipamiento Docente Insular (SGE-9), incorporándose en algunos tramos a la ordenación pormenorizada del ámbito urbano de Los Sauces y de los Asentamientos Rurales de Lomo Gil (SRAR-1.3) y Pajares (SRAR-1.9).



La totalidad del suelo adscrito a esta infraestructura que discurre por suelo rústico se categoriza de protección de infraestructura viaria (SRPI-1c).

Constituye conjuntamente con la referida vía SGV-6, la solución definitiva de accesibilidad a la centralidad de equipamiento docente de nivel comarcal e insular de Los Sauces, resolviéndose asimismo los flujos radiales de circulación rodada provenientes de las Calles: Los Molinos, "La Calle", Lomitos de Arriba, Pajares, Las Higuieritas y la pista de Lomo de Machado.

La sección viaria prevista total es de 11,00 metros, correspondiendo al proyecto de ejecución la definición de sus características.

La vía SGV-7 se ha incorporado a la ordenación a la **red viaria agrícola como viario local de medianías**, conformado por la red de carreteras municipales, que partiendo de la red básica intermedia, resuelven la accesibilidad a las restantes entidades de población, así como a las dotaciones y servicios de carácter aislado. Se han incorporado a este nivel en la ordenación urbanística el sistema viario estructurante de los Asentamientos. Cuando afectan a Asentamientos Rurales, sus características geométricas y de trazado se prevén en los planos de ordenación pormenorizada (OP-AR).

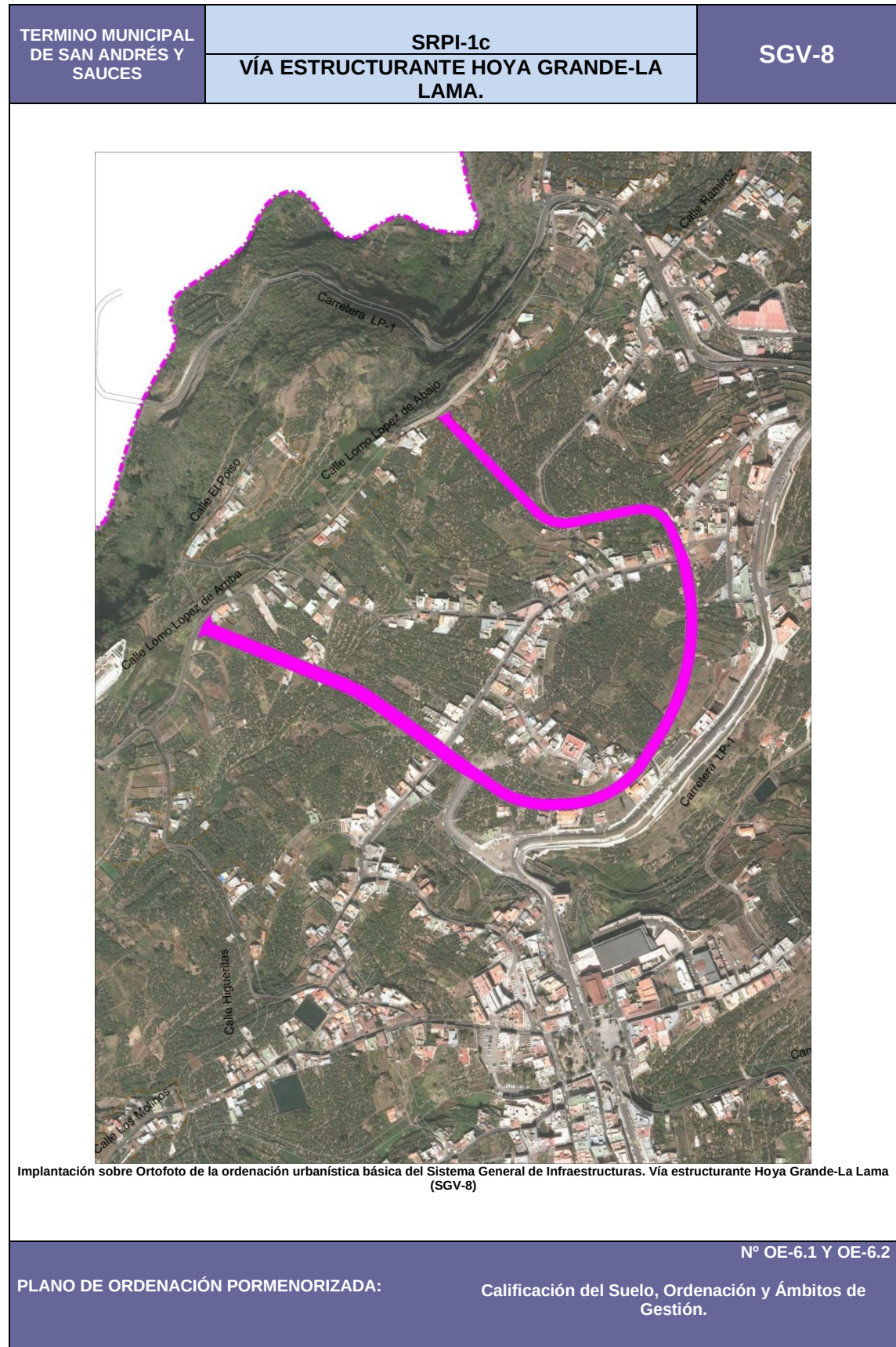
CONDICIONES DE ORDENACIÓN.

1. En concordancia con el Art. 5.3.14 b) 2. de la NUOE, se establece una sección viaria de 11,00 metros, debiendo retranquearse los cerramientos de parcelas y muros de contención, 2,00 metros de la arista exterior de la calzada.
2. El proyecto que desarrolle el Sistema General Viario (SGV-7), se realizará atendiendo a las secciones tipo mínimas previstas en el Art. 107 de la Normativa del PIOLP. Cuando no se puedan alcanzar las dimensiones mínimas habrá de justificarse objetivamente.
3. La ejecución de la vía se realizará mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados, debiendo integrarse paisajísticamente atendiendo a las características de los muros del entorno, tanto en altura como en el tipo de mampostería de piedra utilizada.
4. En el proyecto y ejecución de la vía SGV-7 se ha de tener en cuenta su consideración como canal de infraestructuras y como tal, la sección adoptada y su trazado incluirá las reservas necesarias para garantizar dicha función.
5. En los tramos viarios que discurran por suelo rústico, se prohíbe la construcción de aceras propias de los núcleos urbanos, aparcamientos y la instalación de servicios urbanos o similares, así como los tratamientos propios de los suelos urbanos en suelo rústico de Protección de Infraestructura viaria (SRPI-1c).

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. El proyecto para la ejecución de la Vía SGV-7 habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

**SRPI-1c. VÍA ESTRUCTURANTE HOYA GRANDE-LA
LAMA.**



[illegible]

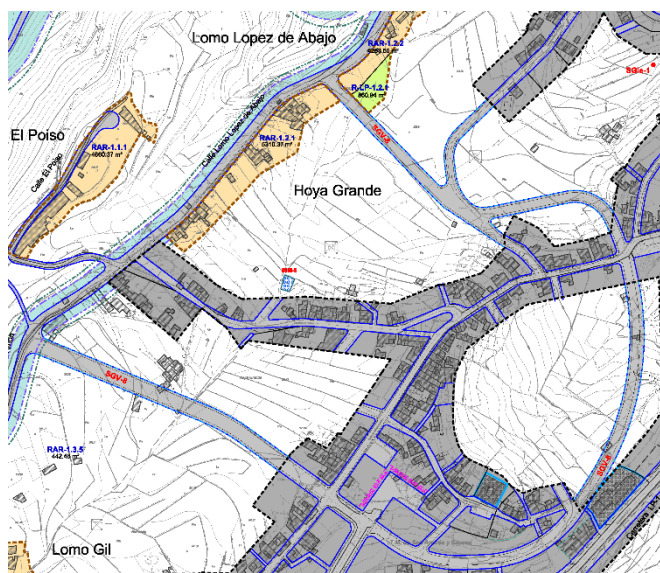
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-8
	VÍA ESTRUCTURANTE HOYA GRANDE-LA LAMA.	

Superficie:	15.593 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	No se programa. Los objetivos funcionales de esta vía se encuentran condicionados a la ejecución del Sistema General Viario (SGV-6) cuya competencia corresponde al Cabildo Insular de La Palma al encontrarse incorporada al Sistema Viario Insular por el PIOLP. Para poderse ejecutar ha de encontrarse ejecutado el tramo comprendido entre su intersección con la Carretera LP-1 en Bajamar y su encuentro con el ramal superior del SGV-8.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

La vía prevista SGV-8 se conforma como una horquilla constituida por dos ramales transversales a al Sistema General Viario SGV-6 (vía colector de desahogo funcional del Lomo de Los Sauces), y un tramo curvo de cierre que discurre por la zona de Hoya Grande y La Montañeta.

Su justificación funcional reside en la recogida y evacuación de los flujos viarios generados en las Calles Abraham Martín, Hoya Grande, El Poiso y La Montañeta, actuando como un elemento estructurante en la ordenación de la trama urbana del ámbito de Los Sauces en las zonas de La Lama, El Poiso y Hoya Grande. Constituye por tanto, conjuntamente con la referida vía SGV-6, la solución definitiva de accesibilidad a dicha zona.



La totalidad del suelo adscrito a esta infraestructura que discurre por suelo rústico se categoriza de protección de infraestructura viaria (SRPI-1c), incorporándose los tramos insertos en la trama urbana a la ordenación pormenorizada de la misma con la clasificación de suelo urbano.

La sección viaria prevista total es de 11,00 metros, correspondiendo al proyecto correspondiente la definición de sus características.

Los tramos de la vía SGV-8 que discurren por suelo rústico se han incorporado a la ordenación a la **red viaria agrícola como viario local de medianías**, conformado por la red de carreteras municipales, que partiendo de la red básica intermedia, resuelven la accesibilidad a las restantes entidades de población, así como a las dotaciones y servicios de carácter aislado.

CONDICIONES DE ORDENACIÓN.

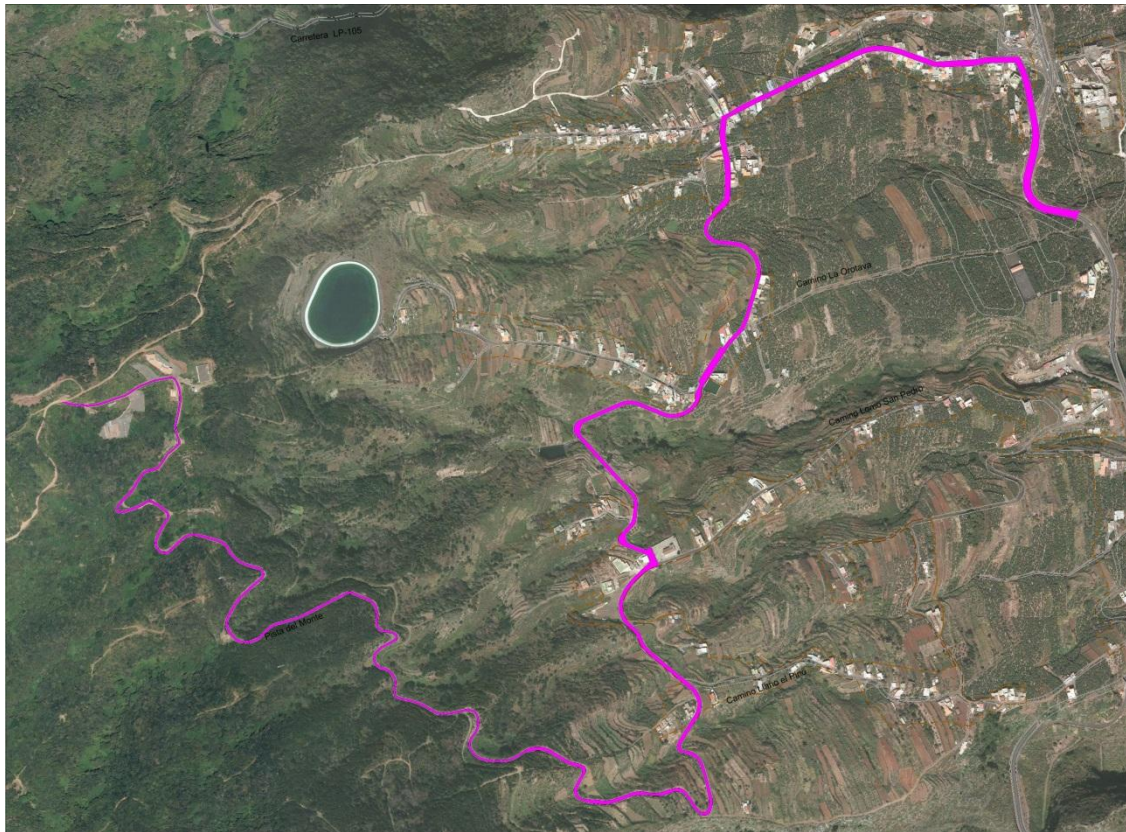
1. Conforme al Art. 5.3.14b)2. de la NUOE, se establece una sección viaria de 11,00 metros, debiendo retranquearse los cerramientos de parcelas y muros de contención, 2,00 metros de la arista exterior de la calzada.
2. El proyecto que desarrolle el Sistema General Viario (SGV-8), se realizará atendiendo a las secciones tipo mínimas previstas en el Art. 107 de la Normativa del PIOLP. Cuando no se puedan alcanzar las dimensiones mínimas habrá de justificarse objetivamente.
3. La ejecución de la vía se realizará mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados, debiendo integrarse paisajísticamente atendiendo a las características de los muros del entorno, tanto en altura como en el tipo de mampostería de piedra utilizada.
4. En el proyecto y ejecución de la vía SGV-8 se ha de tener en cuenta su consideración como canal de infraestructuras y como tal, la sección adoptada y su trazado incluirá las reservas necesarias para garantizar dicha función.
5. En los tramos viarios que discurran por suelo rústico, se prohíbe la construcción de aceras propias de los núcleos urbanos, aparcamientos y la instalación de servicios urbanos o similares, así como los tratamientos propios de los suelos urbanos cuando se clasifique y categorice como suelo rústico de Protección de Infraestructura viaria (SRPI-1c).

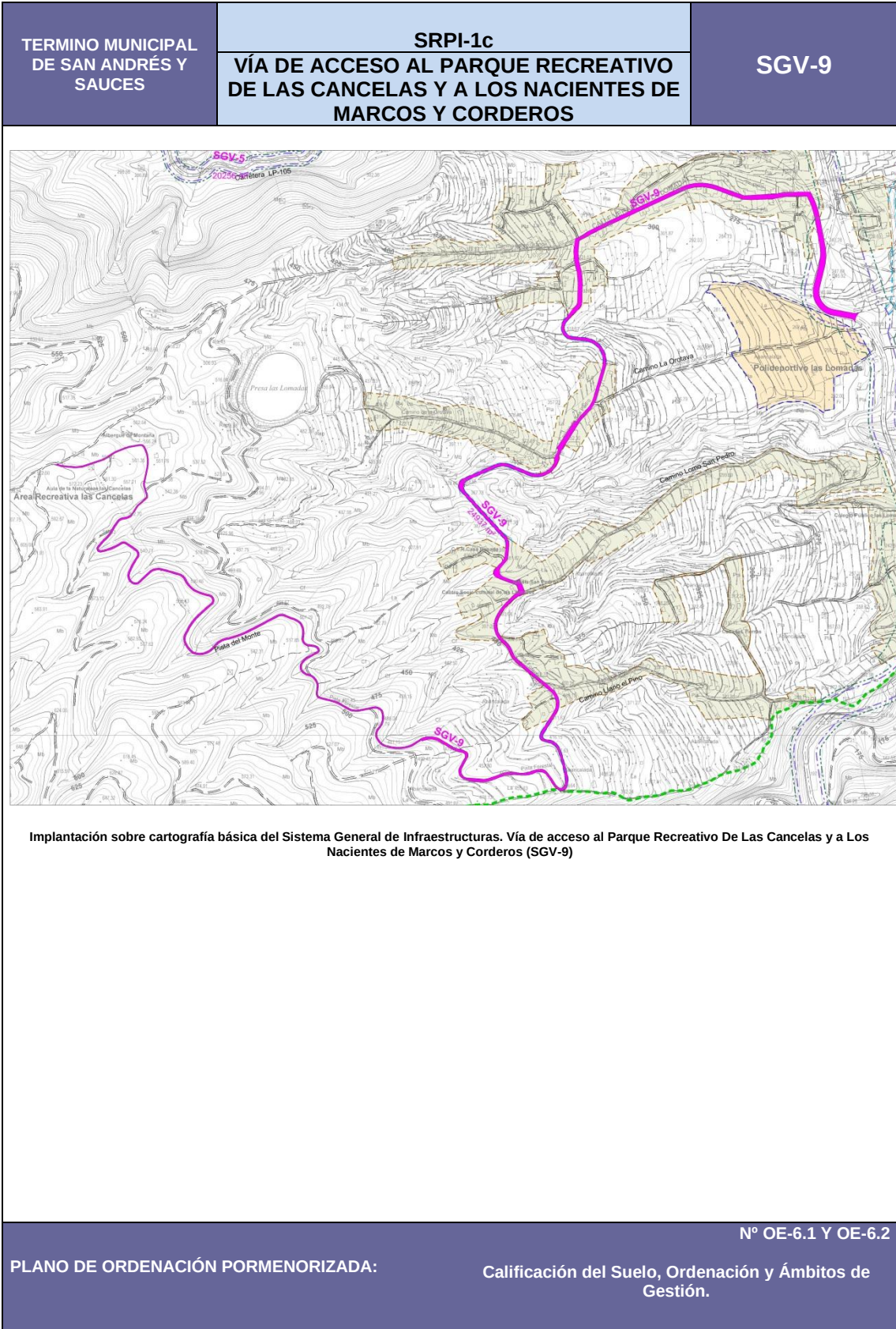
CONDICIONES AMBIENTALES.

1. El proyecto para la ejecución de la Vía SGV-8 habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.

2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

**SRPI-1c. VÍA DE ACCESO AL PARQUE RECREATIVO
DE LAS CANCELAS Y A LOS NACIENTES DE MARCOS
Y CORDEROS.**

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV9
	VÍA DE ACCESO AL PARQUE RECREATIVO DE LAS CANCELAS Y A LOS NACIENTES DE MARCOS Y CORDEROS	
		
Implantación sobre Ortofoto de la ordenación urbanística básica del Sistema General de Infraestructuras. Vía de acceso al Parque Recreativo De Las Cancelas y a Los Nacientes de Marcos y Corderos (SGV-9)		
PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:		Nº OE-6.1 Y OE-6.2
		Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.



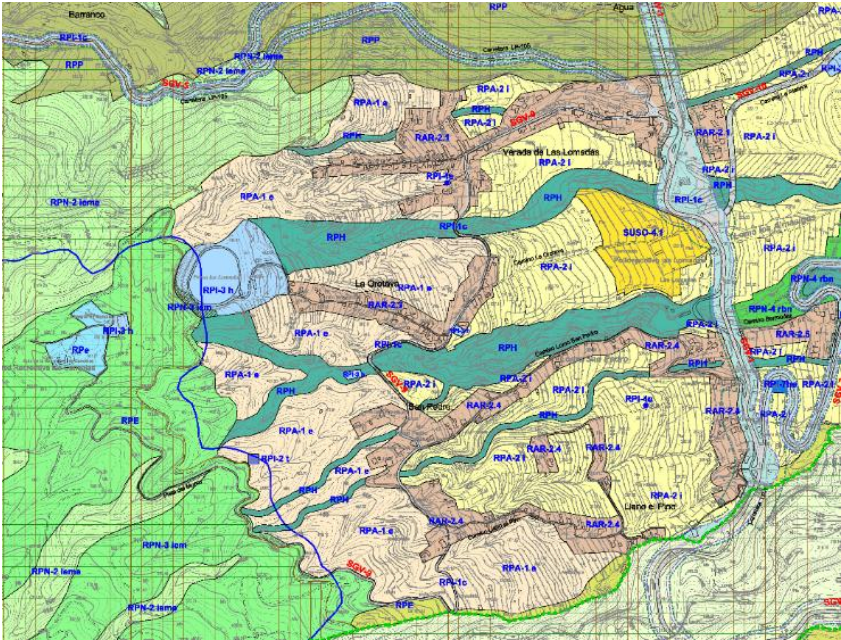
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-9
	VÍA DE ACCESO AL PARQUE RECREATIVO DE LAS CANCELAS Y A LOS NACIENTES DE MARCOS Y CORDEROS	

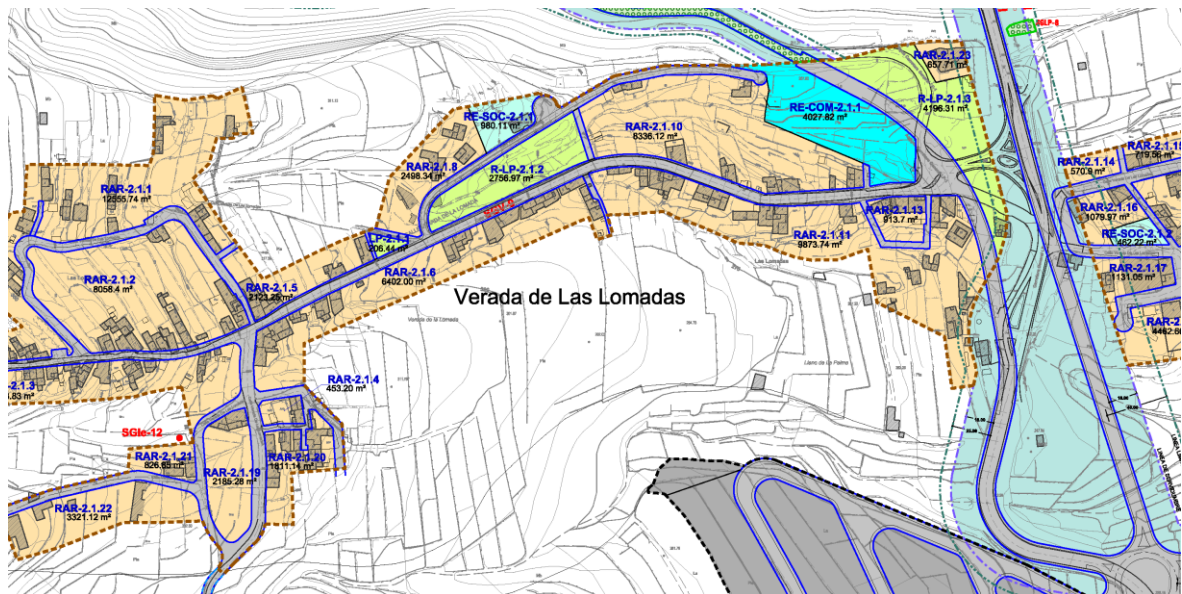
Superficie:	24.937 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

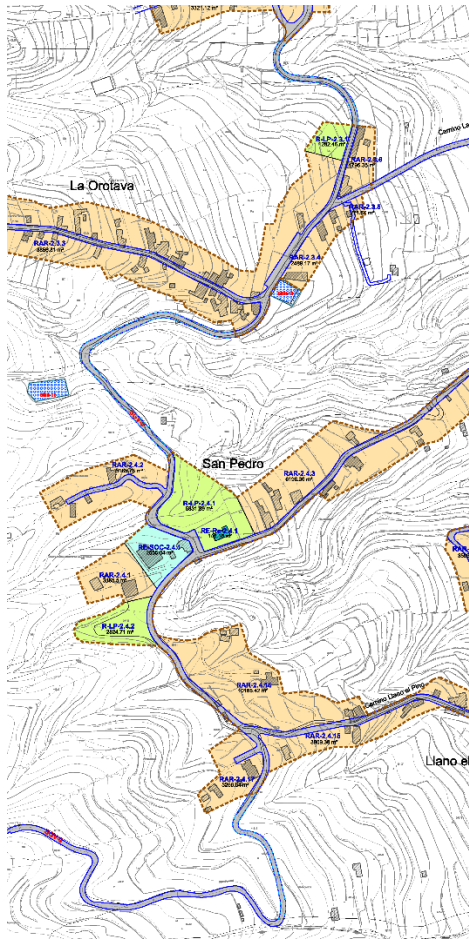
El Sistema General Viario (SGV-9), se corresponde en la ordenación urbanística del PGO con el tramo inicial de la vía de acceso a Los Nacientes de Marcos y Cordero partiendo de la carretera LP-1. Arranca en el nudo de enlace previsto en la Carretera LP-1 para resolver el acceso al Sector Industrial de Las Lomadas y termina en el Sistema General de Espacios Libres Públicos “Parque Recreativo de Las Cancelas (SGLP-6)”. Constituye vía estructurante de Los Asentamientos Rurales de Verada Lomadas (SRAR-2.1), de La Orotava (AR-2.3), de San Pedro-Llano del Pino (SRAR-2.4).

El Sistema General viario **SGV-9**, se apoya íntegramente en el camino rural existente hasta el caserío de San Pedro, y posteriormente en la pista forestal de Las Lomadas hasta el Parque de Las Cancelas.

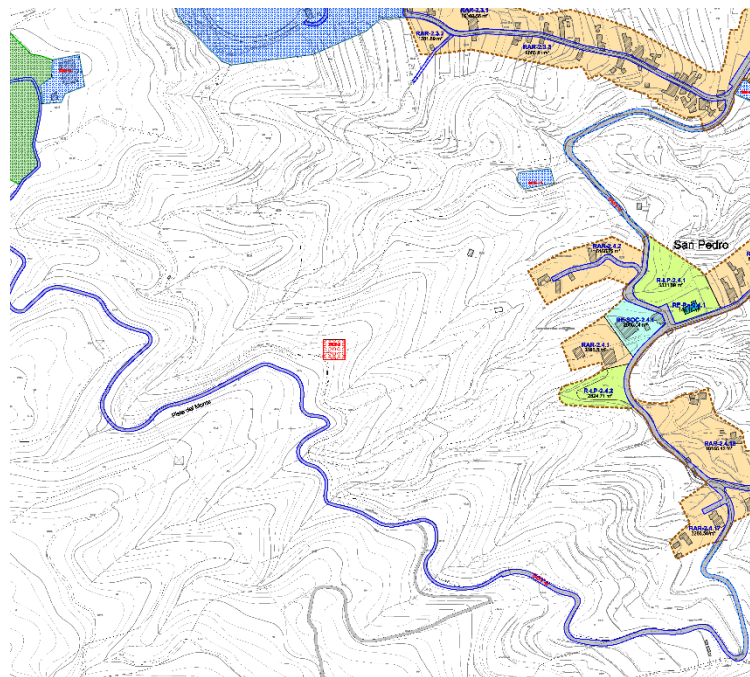




El primer tramo de la vía se conforma como una travesía rural ascendente, con una pendiente acusada superior al 15%, sobre la que se apoyan el conjunto de viviendas del Asentamiento Rural de Verada-Lomadas (SRAR-2.1).



El siguiente tramo del SGV-9, constituye el viario estructurante de los Asentamientos Rurales de La Orotava (SRAR-2.3) y San Pedro-Llano del Pino (SRAR-2.4).



El último tramo del SGV-9, entre San Pedro y Las Cancelas, se apoya en la pista forestal mediante su ensanche, rectificación y mejora. Actualmente el Cabildo ejecuta obras de mejora de pavimento y drenaje.

La totalidad del suelo adscrito a esta infraestructura que discurre por suelo rústico se categoriza de protección de infraestructura viaria (SRPI-1c), a excepción de los tramos insertos en la ordenación pormenorizada de los asentamientos rurales, que se categorizan como Asentamientos Rurales (SRAR).

En el plano P.4.02a (Sistema Viario. Jerarquía de la Red Viaria), se recoge esta vía como vía local dentro de la red viaria agrícola.

Se considera una sección viaria de seis metros, salvo incorporados a los asentamientos rurales cuyas características se establecen en la ordenación pormenorizada de los mismos.

CONDICIONES DE ORDENACIÓN.

1. Conforme al Art. 5.3.14b) 2. de la NUOE, para los tramos viarios no incluidos en la categoría de Asentamiento Rural (SRAR) se establece una sección viaria de 6,00 metros, debiendo retranquearse los cerramientos de parcelas y muros de contención, 2,00 metros de la arista exterior de la calzada.
2. El proyecto que desarrolle el Sistema General Viario (SGV-9), se realizará atendiendo a las secciones tipo mínimas previstas en el Art. 107 de la Normativa del PIOLP. Cuando no se puedan alcanzar las dimensiones mínimas habrá de justificarse objetivamente.
3. La ejecución de la vía se realizará mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados, debiendo integrarse paisajísticamente atendiendo a las características de los muros del entorno, tanto en altura como en el tipo de mampostería de piedra utilizada.
4. En el proyecto y ejecución de la vía SGV-9 se ha de tener en cuenta su consideración como canal de infraestructuras y como tal, la sección adoptada y su trazado incluirá las reservas necesarias para garantizar dicha función.
5. En los tramos viarios que discurran por suelo rústico, se prohíbe la construcción de aceras propias de los núcleos urbanos, aparcamientos y la instalación de servicios urbanos o similares, así como los tratamientos propios de los suelos urbanos cuando se clasifique y categorice como suelo rústico de Protección de Infraestructura viaria (SRPI-1c).

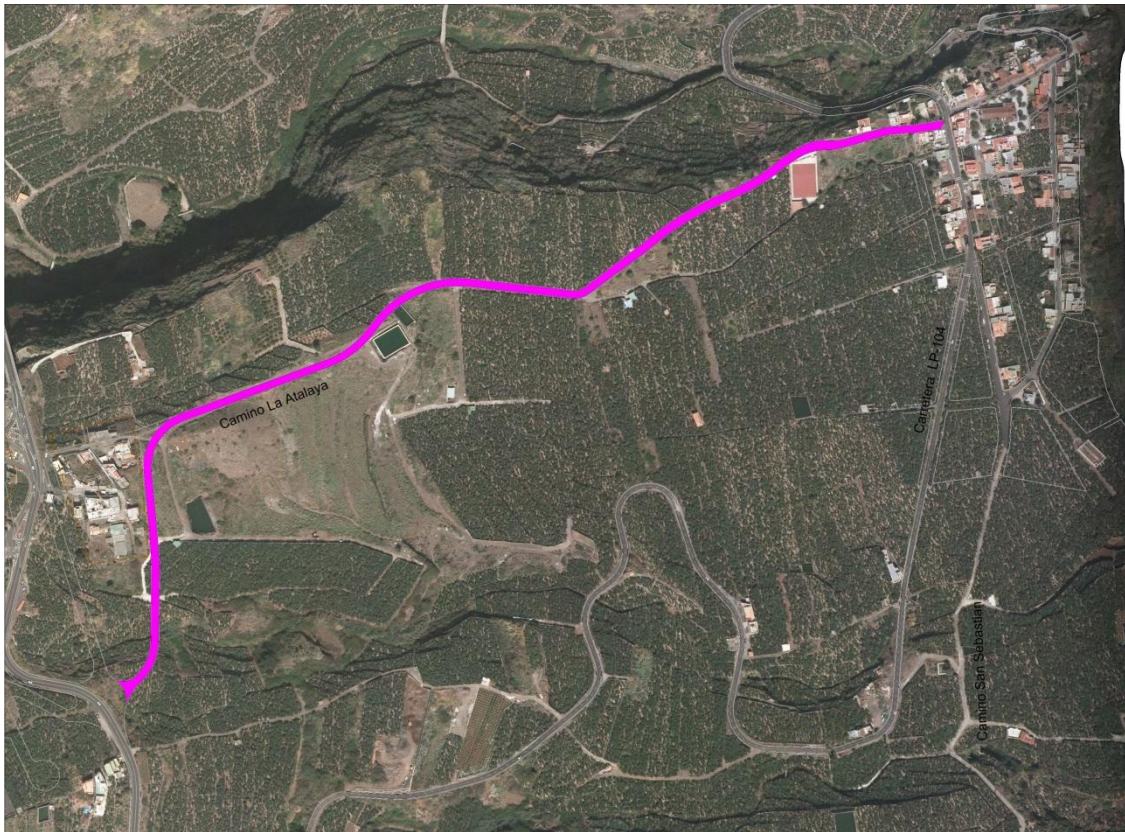
CONDICIONES AMBIENTALES.

1. El proyecto para la ejecución de la Vía SGV-9 habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.

2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

SRPI-1c. VÍA DE CONEXIÓN LP-1- SAN ANDRES POR LA ATALAYA.

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-10
	VÍA DE CONEXIÓN LP-1- SAN ANDRES POR LA ATALAYA	

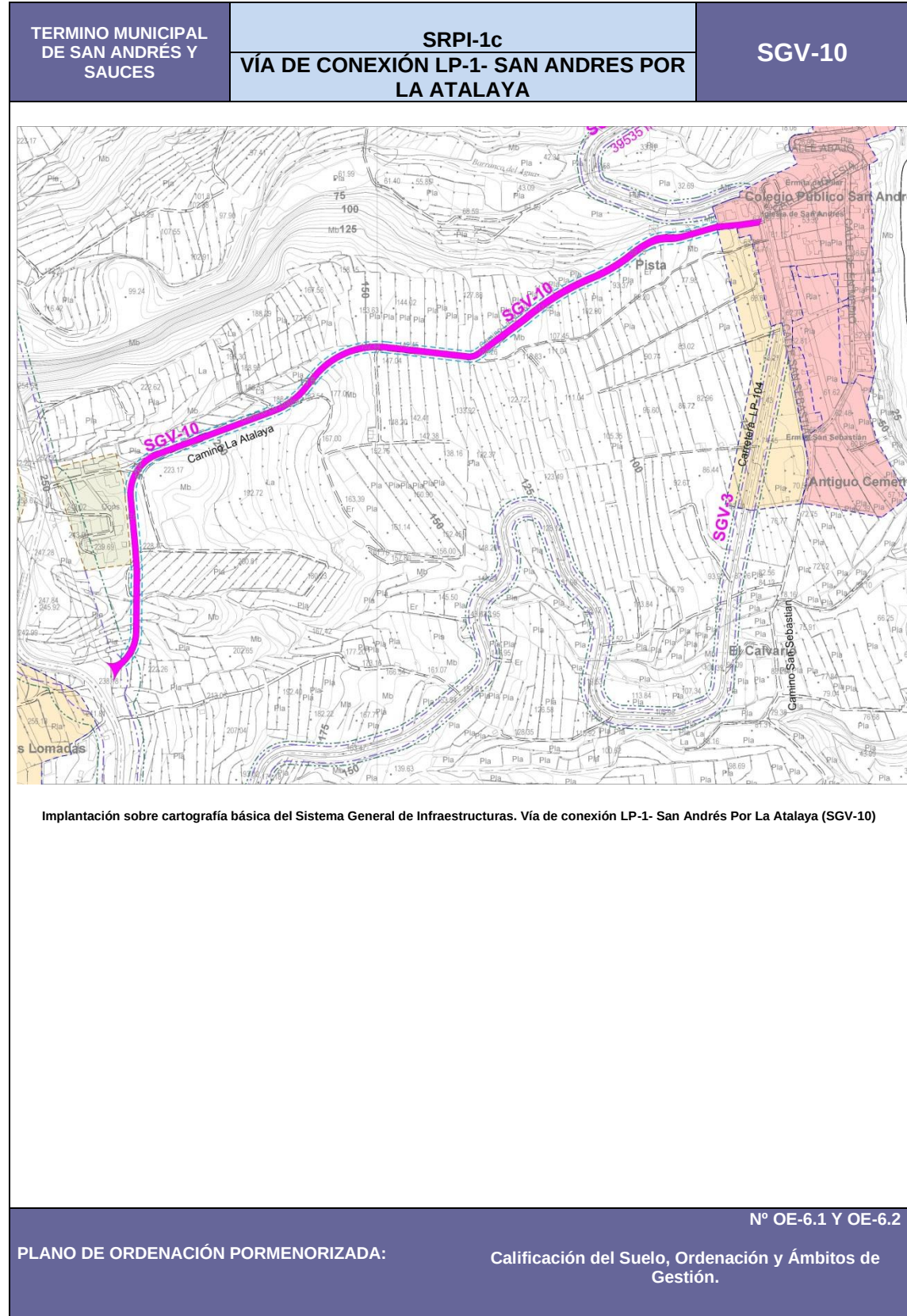


Implantación sobre Ortofoto de la ordenación urbanística básica del Sistema General de Infraestructuras. Vía de conexión LP-1- San Andrés Por La Atalaya (SGV-10)

PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:

Nº OE-6.1 Y OE-6.2

Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.



TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-10
	VÍA DE CONEXIÓN LP-1- SAN ANDRES POR LA ATALAYA	

Superficie:	9.739 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

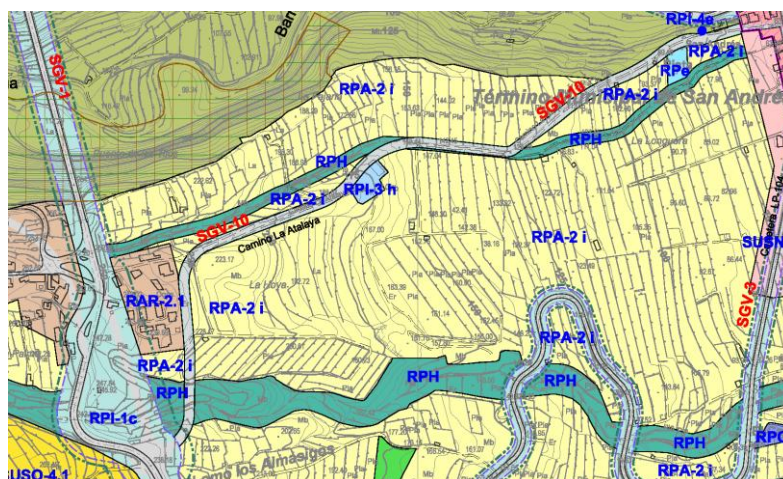
CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El Sistema General Viario (SGV-10), se corresponde en la ordenación urbanística del PGO con la Vía de conexión entre la Carretera LP-1 a la altura del Asentamiento Rural de Verada-Lomadas (SRAR-2.1) en La Atalaya y el ámbito urbano de San Andrés. Arranca en el nudo de enlace previsto en la Carretera LP-1 para resolver el acceso al Sector Industrial de Las Lomadas y termina en el ámbito urbano de San Andrés (SUCU-2).

Salvo en el tramo inicial, el Sistema General viario **SGV-10**, se apoya en un conjunto de caminos agrícolas y pistas existentes.

La totalidad del suelo adscrito a esta infraestructura que discurre por suelo rústico se categoriza de protección de infraestructura viaria (SRPI-1c), a excepción de los tramos insertos en la ordenación pormenorizada de los asentamientos rurales, que se categorizan como Asentamientos Rurales (SRAR).

En el plano P.4.02a (Sistema Viario. Jerarquía de la Red Viaria), se recoge esta vía como vía local dentro de la red viaria agrícola.



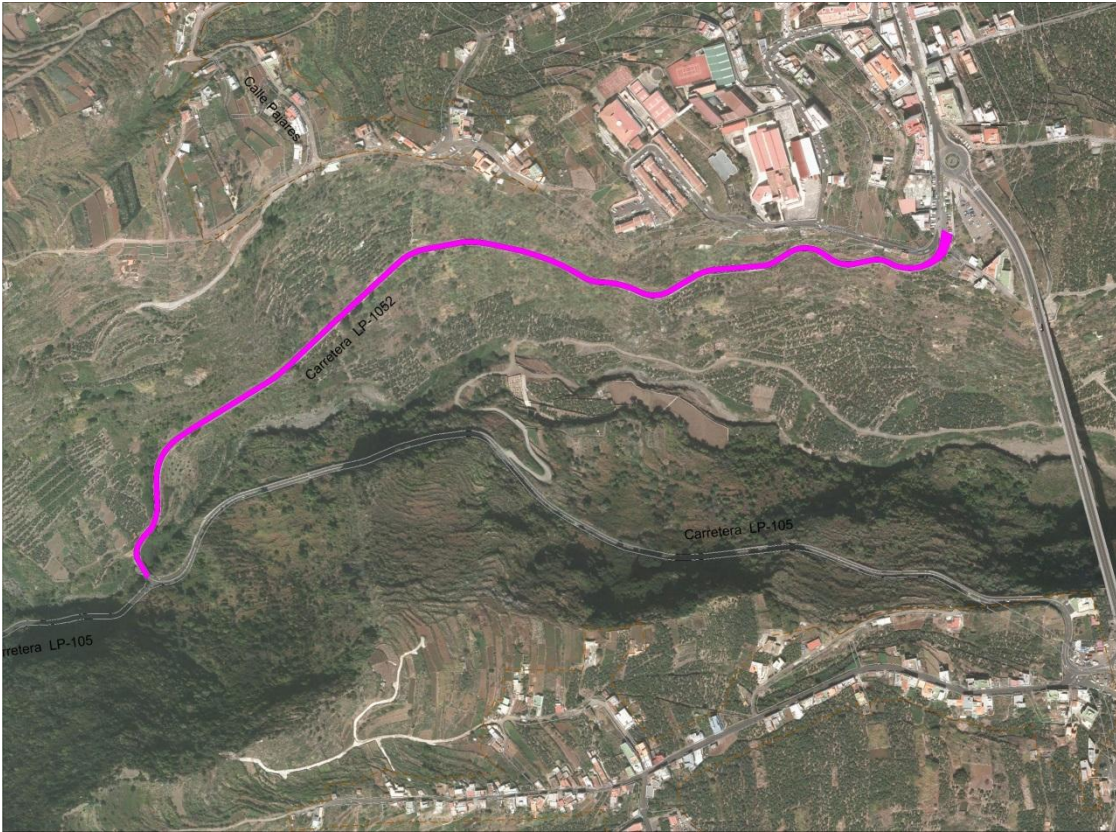
CONDICIONES DE ORDENACIÓN.

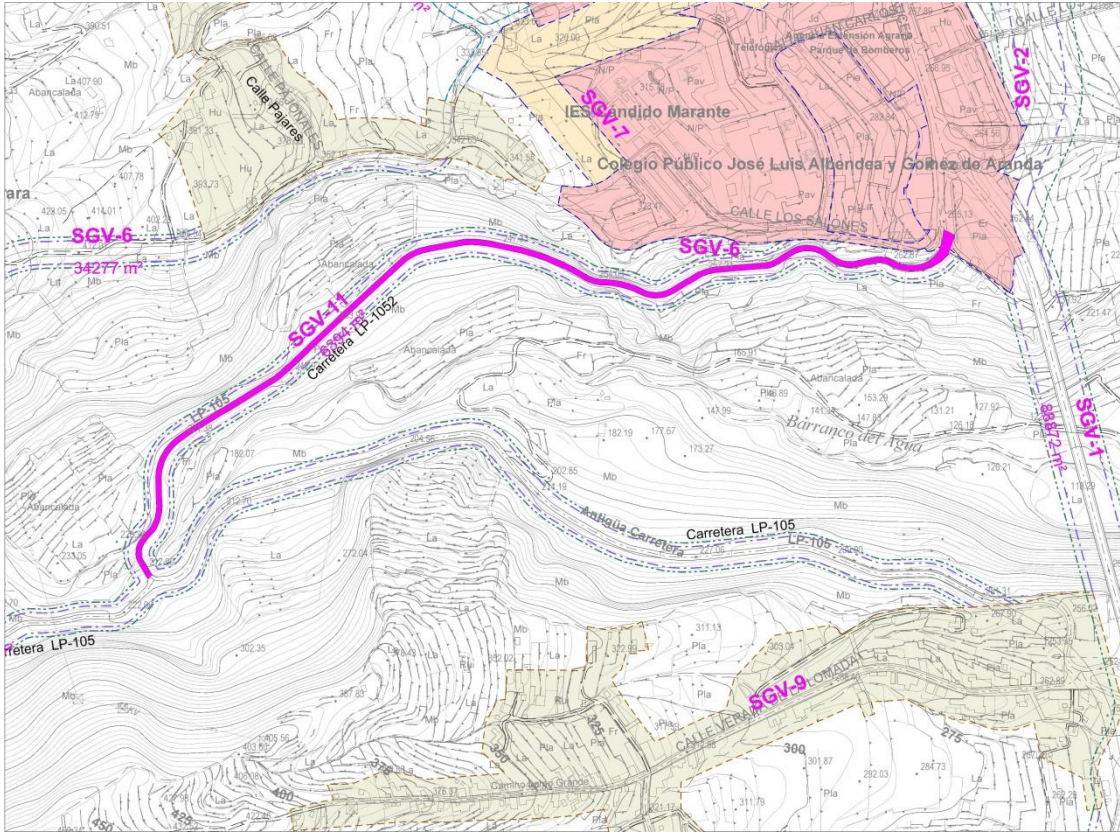
1. En concordancia con el Art. 5.3.14b) 2. de la NUOE, se establece una sección viaria de 14,00 metros, debiendo retranquearse los cerramientos de parcelas y muros de contención, 2,00 metros de la arista exterior de la calzada.
2. El proyecto que desarrolle el Sistema General Viario (SGV-10), se realizará atendiendo a las secciones tipo mínimas previstas en el Art. 107 de la Normativa del PIOLP. Cuando no se puedan alcanzar las dimensiones mínimas habrá de justificarse objetivamente.
3. La ejecución de la vía se realizará mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados, debiendo integrarse paisajísticamente atendiendo a las características de los muros del entorno, tanto en altura como en el tipo de mampostería de piedra utilizada.
4. En el proyecto y ejecución de la vía SGV-10 se ha de tener en cuenta su consideración como canal de infraestructuras y como tal, la sección adoptada y su trazado incluirá las reservas necesarias para garantizar dicha función.
5. En los tramos viarios que discurran por suelo rústico, se prohíbe la construcción de aceras propias de los núcleos urbanos, aparcamientos y la instalación de servicios urbanos o similares, así como los tratamientos propios de los suelos urbanos cuando se clasifique y categorice como suelo rústico de Protección de Infraestructura viaria (SRPI-1c).

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. El proyecto para la ejecución de la Vía SGV-10 habrá de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

**SRPI-1c. RAMAL DE LA ANTIGUA CARRETERA LP-1
QUE DISCURRE POR LA VERTIENTE NORTE DEL
BARRANCO DEL AGUA ENTRE EL PUENTE DE LOS
TILOS Y LA VERADA.**

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c RAMAL DE LA ANTIGUA CARRETERA LP-1 QUE DISCURRE POR LA VERTIENTE NORTE DEL BARRANCO DEL AGUA ENTRE EL PUENTE DE LOS TILOS Y LA VERADA.	SGV-11
		
Implantación sobre Ortofoto de la ordenación urbanística básica del Sistema General de Infraestructuras. Ramal de la antigua carretera LP-1 que discurre por la vertiente norte del barranco del agua entre el puente de Los Tilos y La Verada. (SGV-11)		
PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:	Nº OE-6.1 Y OE-6.2 Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.	

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c RAMAL DE LA ANTIGUA CARRETERA LP-1 QUE DISCURRE POR LA VERTIENTE NORTE DEL BARRANCO DEL AGUA ENTRE EL PUENTE DE LOS TILOS Y LA VERADA.	SGV-11
		
Implantación sobre cartografía básica del Sistema General de Infraestructuras. Ramal de la antigua carretera LP-1 que discurre por la vertiente norte del barranco del agua entre el puente de Los Tilos y La Verada. (SGV-11)		
PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:		Nº OE-6.1 Y OE-6.2 Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.

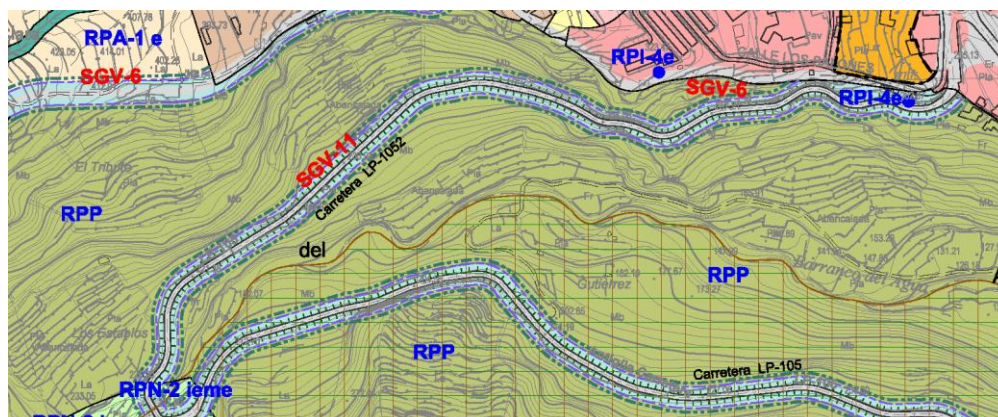
TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGV-11
	RAMAL DE LA ANTIGUA CARRETERA LP-1 QUE DISCURRE POR LA VERTIENTE NORTE DEL BARRANCO DEL AGUA ENTRE EL PUENTE DE LOS TILOS Y LA VERADA.	

Superficie:	6.394 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Excmo. Cabildo Insular de La Palma.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El presente Plan General, atendiendo a lo establecido en el Art. 105.2 de la Normativa del PIOLP, recoge estrictamente en su ordenación estructural los trazados viarios previstos en la documentación gráfica de ordenación del Plan Insular para la Red de Nivel Básico y para la Red de Nivel Intermedio, concretamente la línea directriz o eje de la infraestructura a partir de la cual se establecen las servidumbres y afecciones derivadas de la legislación de Carreteras de Canarias, las anchuras de la calzada y explanación previstas, y las mayores afecciones establecidas en la propia Normativa del PIOLP.

El Sistema General Viario (SGV-11), se corresponde en la ordenación urbanística del PGO con el ramal de la antigua carretera LP-1 que discurre por la vertiente Norte del Barranco del Agua entre el “Puentito de Los Tilos” y La Verada de Los Sauces, en el Nudo Estructurante Comarcal N° 4 del PIOLP (Plano P.4.02b Sistema viario. Actuaciones propuestas en la red viaria).



A los efectos previstos en el Art. 106.2 y en el Art. 109.2d) de la Normativa del PIOLP, en tanto se proponen para esta vía actuaciones de “reconstrucción” (Nivel 4) y de “nuevas carreteras” (Nivel 6), se han considerado las franjas preventivas establecidas en dichos artículos.

Conforme al Art. 109.2.a) de la Normativa del PIOLP, en tanto la vía SGV-11 se ha incluido en la red de nivel intermedio, se ha considerado en la ordenación como Sistema General Viario. Asimismo, atendiendo al art. 109.2.c), se ha clasificado y categorizado como suelo rústico de Protección de Infraestructuras, las franjas laterales comprendidas entre las líneas límite de edificación.

El ramal de la antigua carretera LP-1 que discurre por la vertiente Norte del Barranco del Agua entre el “Puentito de Los Tilos” y La Verada de Los Sauces (SGV-11) se clasifica como vía insular, en tanto la titularidad corresponde al Cabildo Insular de La Palma, siéndole de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC), el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo (RCC) y el Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP).

De la documentación gráfica de Ordenación Estructural (OE) del PGO, se aprecia que las categorías de suelo rústico en las que se produce superposición con la de Protección de Infraestructuras Viarias (SRPI-1c), son las siguientes:

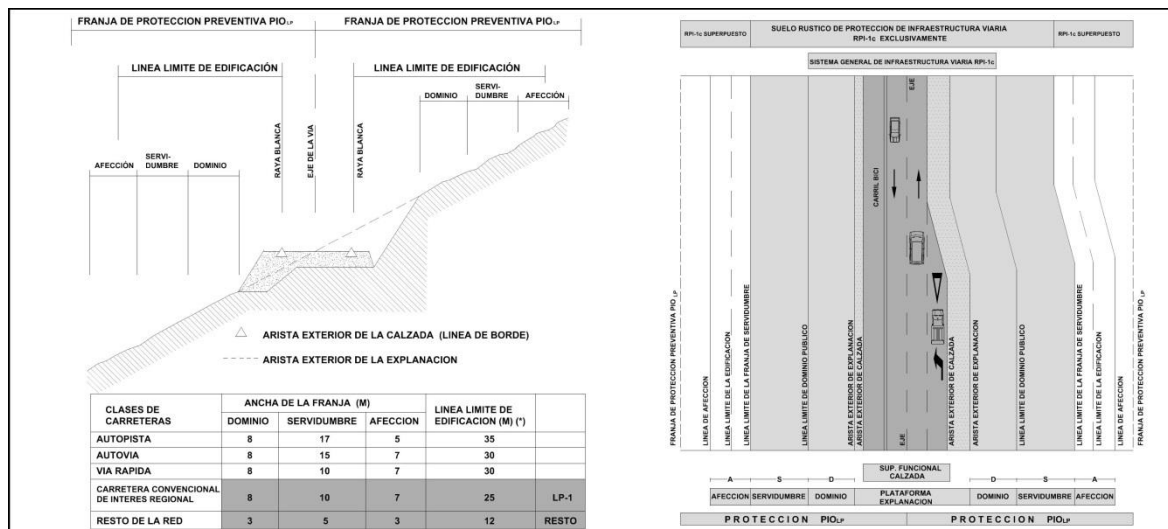
- De Protección Natural. Interés Ecológico. Pinar Canario y Monteverde Excelso (SRPN-2_{ieme})
- De Protección Paisajística (SRPP).
- De Protección de Infraestructuras. Electricidad (SRPI-4e).

Los objetivos concretos de este Plan General respecto al SGV-11 se integran dentro del Plan Especial de Ordenación (PEO-2) del Sistema General de Espacio Libre Público “Parque Lineal Barranco del Agua” (SGLP-1).

CONDICIONES ESPECÍFICAS.

1. Salvo las actuaciones de mera conservación o las relativas a la minoración de los riesgos geológicos existentes en esta vía, o bien las de seguridad para los usuarios, no se podrán realizar actuaciones en la misma hasta tanto no haya sido aprobado el Plan Especial de Ordenación del Parque Lineal “Barranco del Agua” (PEO-2), que entre los objetivos planteados previa a su formulación se encuentran los siguientes:
 - Mantenimiento del sentido de circulación único en el tramo inicial de la carretera LP-105 y en la carretera LP-1052, incorporando el carril exterior sobre la vaguada del barranco al Parque Lineal.
 - Incorporación al Parque Lineal de aquellas zonas adyacente a la carretera que presenten una topografía más fácil con la finalidad de dotar al recorrido de espacios para actividades complementarias vinculadas al ocio, esparcimiento y al deporte.
 - Realización de un estudio sobre los riesgos derivados de la caída de piedras y derrumbes de las laderas, del que derivará la necesidad de prever infraestructuras de protección, cuyo diseño se realizará con el máximo respeto a la orografía y al paisaje, sin renunciar a la moderada singularidad propia de un ejercicio artístico e intelectual, que aporte mayores contenidos al parque lineal.
2. Sin perjuicio de lo que resulte del Plan Especial de Ordenación PEO-2, en virtud del Art. 44 y siguientes del RCC y del Art. 109 de la Normativa del PIOLP, en el tramo inicial de la Carretera LP-105 y en la LP-1052, en tanto se trata de una vía incorporada al Sistema Viario Insular con la categoría de Nivel Intermedio Municipal,

se han de cumplir las condiciones expresadas en los gráficos siguientes, sin perjuicio de lo que se establezca en las siguientes condiciones específicas.



- Igualmente, hasta tanto no se apruebe el Plan Especial PEO-2, las obras y actividades permitidas y/o autorizables en las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación de del referido tramo viario, serán las previstas en la citada LCC y su RCC, extendiéndose tal regulación a las zonas de afección derivadas del Art. 106 de la Normativa del PIOLP.
- El otorgamiento de Licencias Municipales para la construcción de infraestructuras o estructuras en SGV-11 urbanas que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el Municipio conlleva un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante. Tal actividad, susceptible de modificar de forma sustancial la movilidad, queda condicionada a incorporar los elementos necesarios para facilitar su uso e integración.
- Conforme al Art. 334 de la LSENPC, no se encuentra sujetos a Licencia Urbanística los actos de construcción, edificación y uso del suelo, incluidos en los proyectos de obras y servicios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma y los Cabildos Insulares, entre los que se encuentran las infraestructuras viarias pertenecientes a la Red de Nivel Básico y a la Red Intermedia intermunicipal. Para los actos promovidos por la Administración Pública, no incluidos en el supuesto anterior, o bien los no considerados de utilidad pública (Art. 36 RCC) estarán sometidos a consulta del Ayuntamiento con emisión de informe, así como sujetos a licencia municipal con liquidación y pago de las tasas correspondientes.
- Los nuevos enlaces y tramos viarios previstos por este Plan General, para las carreteras de interés regional e insular, como es el caso del presente SGV-11, están sujetos a las adaptaciones y concreciones que se establezcan en su momento por los correspondientes proyectos técnicos de ejecución.
- Los instrumentos de desarrollo del presente Plan General, y en este caso, el Plan Especial de Ordenación del Parque Lineal Barranco del Agua (PEO-2) con influencia en el viario de interés general o insular, deberán ser objeto de Autorización Administrativa por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias o bien del Cabildo Insular. Asimismo los futuros desarrollos de actuaciones concretas con influencia en el viario de

interés regional o insular ya ejecutado deben ser objeto de Autorización Administrativa por parte del Cabildo Insular.

8. Los proyectos de desarrollo del Plan deberán garantizar la no transferencia de caudales de escorrentía urbana hacia el exterior del ámbito afectado, permitiéndose exclusivamente la continuidad de caudales a través de la red de drenaje territorial (barrancos y barranqueras).
9. En suelo rústico cualquier actuación concreta con influencia en el viario de interés regional o insular existente, debe ser objeto de autorización administrativa por parte del Cabildo Insular.
10. En el suelo rústico de Protección de Infraestructuras Viarias superpuesto a cualquier otra categoría de suelo rústico, se admiten los usos y actividades previstos en el Art. 109.3 de la Normativa del PIOLP.

CONDICIONES AMBIENTALES.

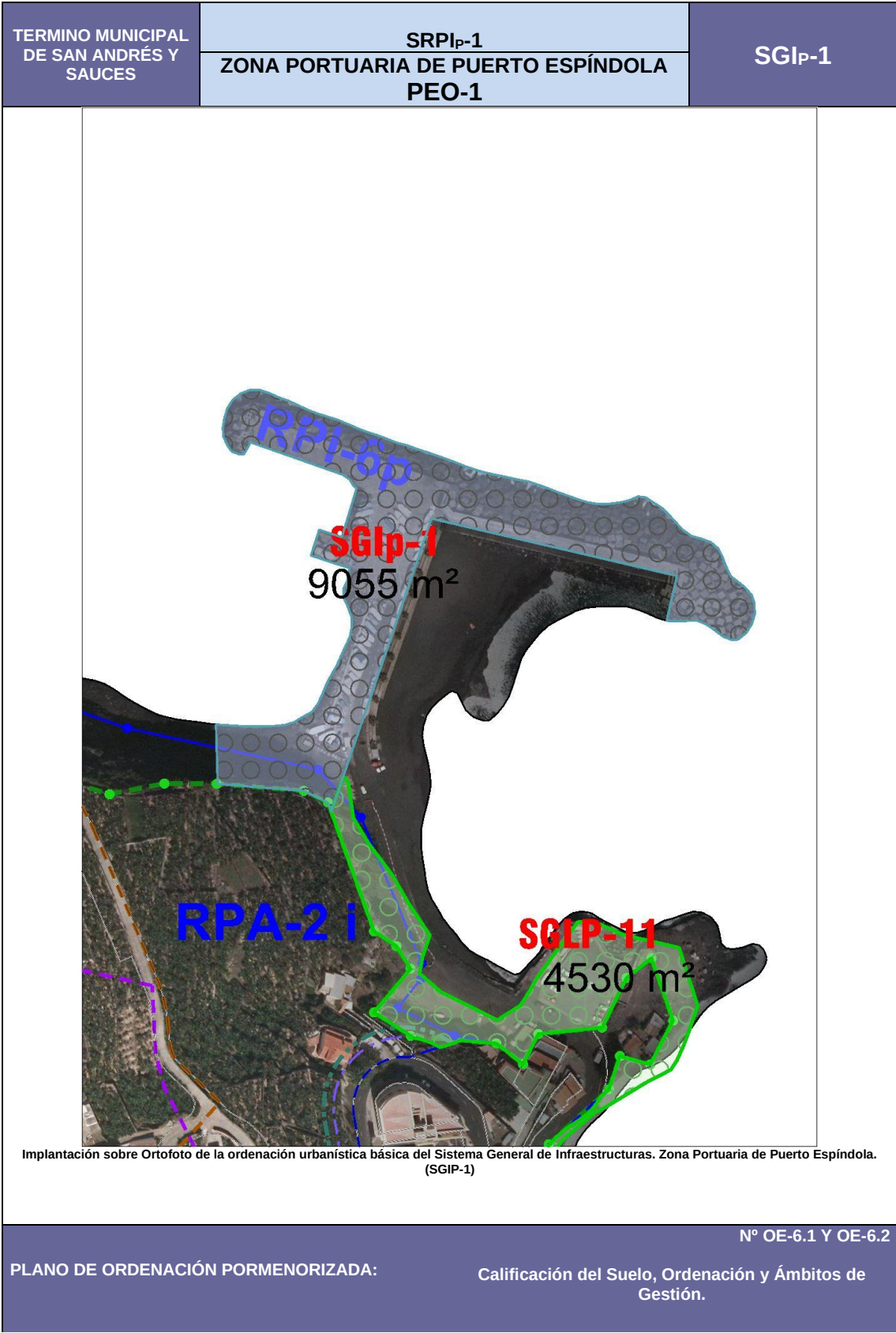
1. Tanto el Plan Especial de Ordenación del “Parque Lineal Barranco del Agua” (PEO-2), como los proyectos que se realicen para su desarrollo, habrán de adecuarse a las condiciones de integración ambiental previstas en el Art. 111 de la Normativa del PIOLP. En todo caso habrán de adoptarse criterios y soluciones dirigidas a minimizar la creación de taludes y terraplenes y la ocupación de suelos como zonas de préstamos, procurando el mayor equilibrio posible en el movimiento de tierras, debiéndose revegetar con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas. Además se deberá adoptar medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallados, paso elevado o inferiores.
2. Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas definidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, los proyectos para la modificación o la creación de nuevas carreteras o accesos rodados, o bien la modificación de los existentes, debe tender a los criterios de inserción paisajística de las infraestructuras lineales previstos en el Art. 81 de la Normativa del PIOLP.
3. Conforme al apartado 2 del Art. 53 de la Normativa del PIOLP, los proyectos de carreteras, que incluyen también los de modificación de las existentes, así como los de otras infraestructuras lineales, velarán especialmente por minimizar la alteración de las estructuras de interés geológico y geomorfológicos adyacentes a su trazado y claramente perceptibles, así como para seleccionar las zonas de préstamo y acopio de materiales fuera de zonas de especial valor geomorfológico y/o situadas en zonas visibles desde los núcleos urbanos, miradores significativos y de la red básica de carreteras.

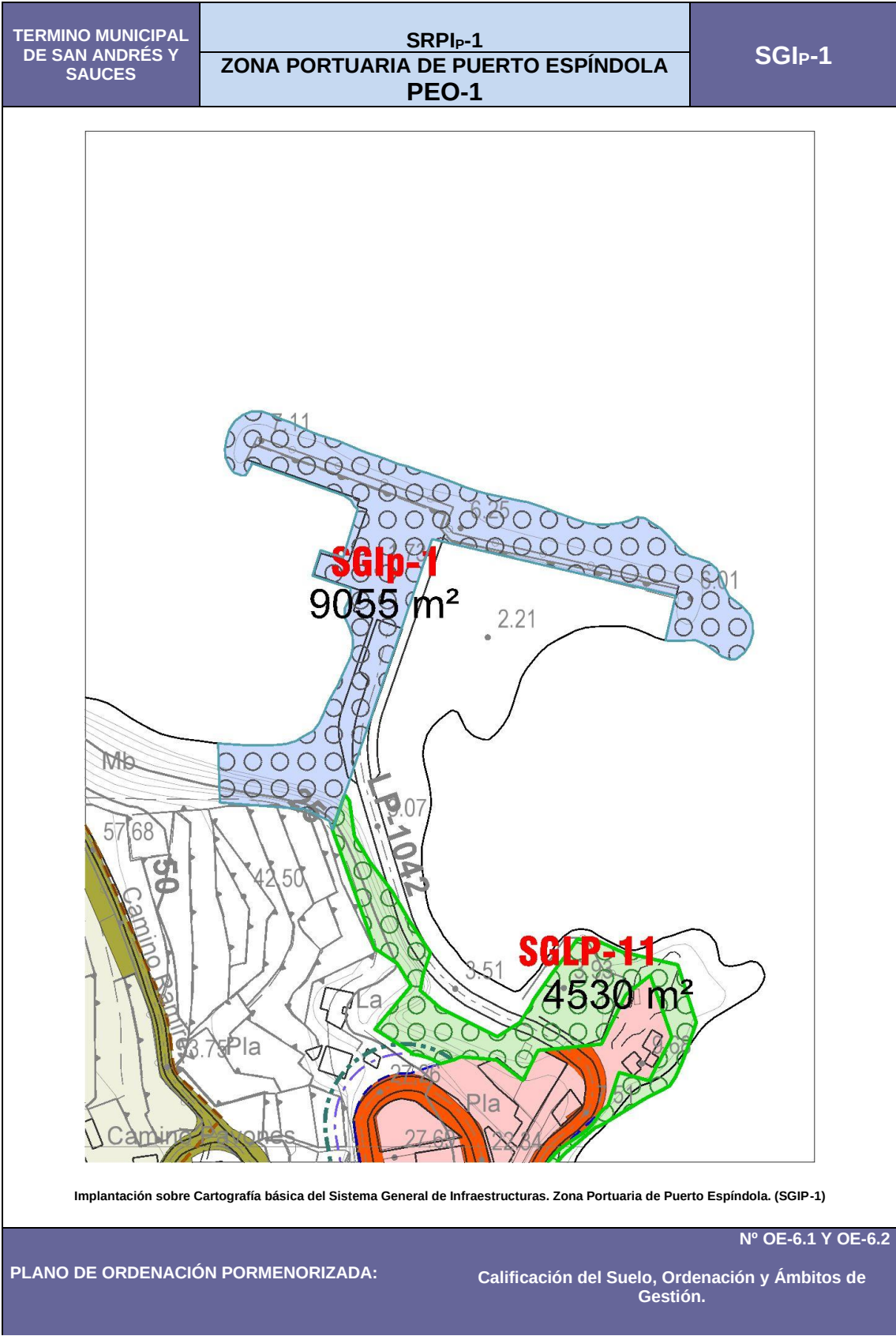
3.2.- ORDENACIÓN REMITIDA. SISTEMAS GENERALES

CATEGORÍA DE SUELO	SISTEMAS GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN
SRPI-1c		PARQUE LINEAL BARRANCO DEL AGUA (SGLP-1)	
		PARQUE LITORAL PUERTO ESPÍNDOLA-ROMPECABOS-CHARCO AZUL-VARADERO) (SGLP-4) y (SGLP-11)	
		PARQUE RECREATIVO LAS CANCELAS (SGLP-6)	
		PARQUE LITORAL DE SAN ANDRÉS (SGLP-10)	
SRPI _p -1	ZONA PORTUARIA DE PUERTO ESPÍNDOLA (SGI _p -1)		

SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (I)

SRPP. ZONA PORTUARIA PUERTO ESPÍNDOLA.





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI _P -1	SGI _P -1
	ZONA PORTUARIA DE PUERTO ESPÍNDOLA PEO-1	

Superficie:	9.055 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI _P -1
Plazo de Ejecución:	Sin programación. Competencia del Gobierno de Canarias.

La instalación de **Puerto Espíndola** se encuentra incluida en el RD 2250/1985, de 23 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de Puertos, pendientes de formalizar la adscripción.

Esta infraestructura portuaria se encuentra recogida en el Anexo de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, incluida en la relación de puertos e instalaciones marítimas y portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, en el **Grupo III** correspondiente a las **instalaciones portuarias (diques de abrigo)**. Corresponde por tanto su planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa, a la Comunidad Autónoma de Canarias, en concordancia con el Art. 12 de la **LSENPC**, que atribuye a la Comunidad Autónoma, tanto la planificación general de la dotación de infraestructuras básicas, como la ordenación territorial de ámbito autonómico a través de los instrumentos de ordenación correspondientes. En este sentido los artículos 8 y 14 de la **Ley 14/2003, de 8 de abril de Puertos de Canarias**, determinan el deslinde competencial entre las administraciones autonómica, insular y municipal en esta materia.

Conforme se determina en el artículo 8 de la Ley 14/2003, el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias, constituye el instrumento normativo de la política sectorial, e incluye *“Las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias”*. Está sometido a la normativa reguladora de la ordenación del territorio de Canarias, si bien la propia LSENPC en su Disposición Adicional Cuarta, le otorga la consideración de Plan Territorial Especial en su relación con los instrumentos urbanísticos con los que concurra. Hasta la fecha no se ha aprobado el referido Plan.

Los Planes Insulares tienen atribuida la determinación de **la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica**, en virtud del artículo 14.1 de la mencionada Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias. El Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP), incorpora a Puerto Espíndola dentro del Sistema Insular de Infraestructuras Portuarias, de carácter mixto, de interés general de la Comunidad Autónoma Canaria, **a potenciar**. El PIOLP prioriza la concepción polivalente de "Puerto Espíndola" **en sus funciones comercial, pesquera y deportiva**, debiendo garantizar el servicio a los usuarios y embarcaciones conforme al Art. 53.1 de la Ley de Puertos de Canarias. Confluyen por tanto en Puerto Espíndola los objetivos de potenciación de la actual infraestructura, mediante su ampliación y mejora funcional, tanto en la administración autonómica, como en la insular y en la urbanística municipal.

En el apartado 2 del citado artículo 14 recoge que los instrumentos generales de ordenación, en su caso, deberán incluir dentro de sus previsiones *“las necesarias para regular la zona de servicio, sin que sus determinaciones impidan el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. En los supuestos en que se desarrollen actividades comerciales o industriales en la zona de servicio, el planeamiento general deberá desarrollarse a través de un Plan Especial de Ordenación”*. En tal sentido, cabe destacar las singulares condiciones de topología territorial y geomorfología del enclave de Puerto Espíndola y de su relación con la playa anexa y el tramo litoral situado al Sur del mismo, que obligan a una

ordenación integral, es decir, en la que se aborden los aspectos sectoriales de competencia portuaria con los de índole netamente urbanístico, sin olvidar el papel que desempeña esta infraestructura en las estrategias de carácter político y socioeconómico, marcadas para el municipio en la próxima década.

Conscientes de las limitaciones que tiene el planeamiento urbanístico municipal a la hora de orientar la ordenación de infraestructuras portuarias de competencia autonómica, al amparo del deber de colaboración y cooperación previstos en el Art. 12 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, y de la obligación de mantener una recíproca coordinación de las actuaciones con incidencia en el modelo de ordenación urbanística y territorial, así como sobre las iniciativas y proyectos, **se plantean en la presente ficha del Anexo normativo al Plan General de Ordenación, un conjunto de objetivos y propuestas de condiciones a la actuación, que mantienen un carácter meramente orientativo en la formulación del Plan Especial de Ordenación del Sistema General de Infraestructuras Portuarias de Puerto Espíndola (PEO-1)**, debiendo en todo caso cumplirse las limitaciones establecidas en el Art. 105 del Reglamento General de Costas, aprobado mediante Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, en cuanto a los usos permitidos en la zona de servicio portuaria de los bienes de dominio público marítimo-terrestre.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Inmediatamente al norte de la Playa de Rompecabos, tras la Punta de Espíndola nos encontramos con la Playa de Puerto Espíndola y adosada a la misma la actual infraestructura portuaria de Puerto Espíndola, recogida en el presente PGO como Sistema General de Infraestructura Portuaria (SGIp-1). Ambos, la playa y el actual puerto, comparten una alineación que parte de la costa con orientación cuasi NNE y se adentra en el mar unos cien metros; A partir de ahí, con una misma alineación perpendicular a la anterior, de una parte, hacia el levante, la playa se apoya y protege por medio de un dique en talud de bloques de hormigón de unos 140 metros de longitud, y de otra, hacia el poniente, el puerto consigue el escaso abrigo del que dispone por medio de un dique vertical con espaldón protegido por bloques de hormigón. El conjunto conforma, por tanto, una especie de "T" en planta.

Continuando hacia el norte por la línea de costa nos encontramos que, desde la Punta de Espíndola, al sur, hasta el Roque Negro, al norte, se configura una ensenada bien definida, aunque no penetre demasiado hacia tierra, acentuada actualmente, al sur, por el conjunto en forma de "T" que configuran la playa y el actual puerto. Desde el mismo puerto hacia el Roque Negro la línea de orilla tiene una longitud aproximada de unos 650 metros.

Geomorfológicamente, desde el arranque del actual puerto hasta el Roque Negro, el tramo litoral está constituido por costa acantilada medio-alta de unos 60 metros de altura media con talud de playa al pie, de escasa o inexistente anchura de playa seca. Este acantilado posee un altísimo valor paisajístico, estando parcialmente integrado en la zona de Especial Protección para las Aves de "Roque Negro" (ZEPA ES0000340), por tanto, integrado en la Red Natura 2000.

Este tramo litoral tiene una orientación, en su conjunto, que lo expone principalmente a los oleajes reinantes de dirección de procedencia ENE.

El actual puerto es una infraestructura de tamaño reducido dedicada a los sectores pesquero y náutico-recreativo, gestionada de forma directa por el Gobierno de Canarias a través de la entidad pública empresarial Puertos Canarias. Dispone de dos alineaciones perpendiculares, en forma de "L" invertida, de unos 100 y 90 metros de longitud, que dan abrigo a una media hectárea de lámina de agua. Dispone, como medio de izada de una rampa de varada y de una grúa, así como de una alineación útil de muelle de ribera de unos 30 metros de longitud.

Este Sistema General se corresponde estrictamente con las infraestructuras portuarias existentes formadas por los elementos de protección y abrigo contra el oleaje (escolleras, espaldón y morro), plataformas de operaciones y espacio para embarcaciones varadas, las rampas de varado, los muelles, la caseta de vigilancia y los espacios de circulación.

El antiguo embarcadero de Puerto Espíndola ha quedado integrado dentro de la playa artificial ejecutada en la antigua rada portuaria (SGLP-4 y SGLP-11), por lo que se hace necesario su reconsideración, o mejor reinvención, dentro del área de Puerto Espíndola. Forma parte del patrimonio histórico municipal, y como tal se encuentra incluido en el Catálogo de Protección incorporado al presente PGO.

Coincide con la zona D-3.1 (Área especializada para infraestructuras y equipamientos) del PIOLP. Hasta la fecha no se ha formulado el instrumento de ordenación previsto en la Ley de Puertos de Canarias para la ordenación de esta infraestructura portuaria.

El Puerto Pesquero y Deportivo de "Puerto Espíndola" se encuentra clasificado como de "Interés Insular".

GÉNESIS Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE PUERTO ESPÍNDOLA

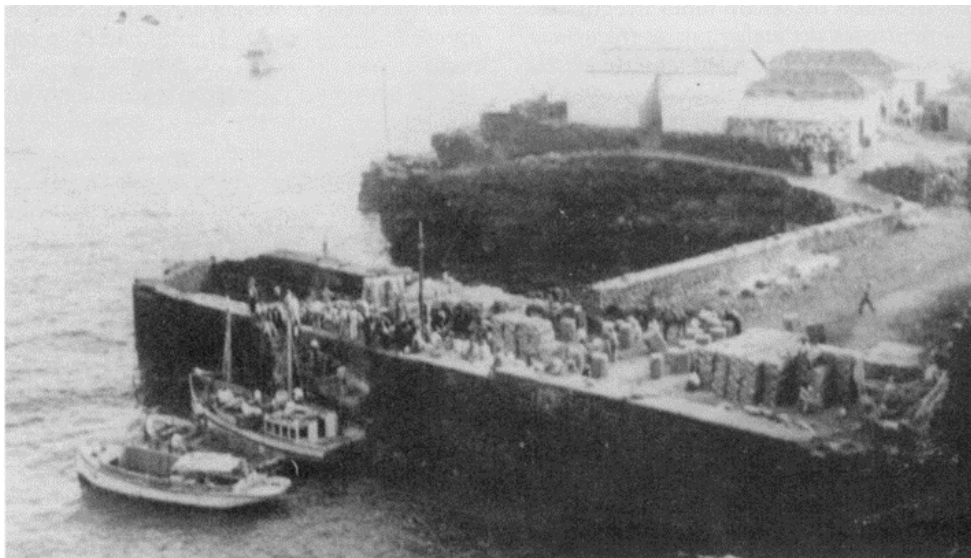
La abundancia de agua, proporcionada principalmente por los caudalosos manantiales de Marcos y Cordero, ha permitido el paso por sus tierras de cultivos destinados a la economía de exportación, tales como, la caña de azúcar, la vid, cebollas, nopales, los plátanos, etc..., así como la elaboración de productos derivados tales como los azúcares, mieles y vinos, cuyo transporte tenía que realizarse necesariamente por el mar, ante la ausencia casi absoluta de vías terrestres. El municipio concentró su actividad portuaria principalmente en dos zonas de embarque, Puerto Espíndola (Hacienda de Los Príncipes) y El Guindaste (Hacienda de Los Señores), aunque existían otros embarcaderos menores, que pronto se vieron desplazados por el primero.

Conocido desde el siglo XVI, constituía la salida a la producción azucarera y al vino, entre otros productos, ubicándose en la hacienda que perteneció al conquistador D. Alonso Fernández de Lugo, la llamada con posterioridad Hacienda de Los Príncipes. Debe su nombre a Francisco de Spíndola, alcalde de Sanlúcar, que tuvo relaciones comerciales con el Adelantado, el cual debía a Spíndola cierta cantidad de maravedíes. Para hacer frente a la deuda, Fernández de Lugo empeñó el heredamiento de Los Sauces.

Constituyó hasta la década de los cuarenta del siglo pasado, fecha en la que terminan las obras de la carretera de Santa Cruz de La Palma a Barlovento, el punto de entrada y salida de viajeros y de mercancía con un gran tráfico comercial.

La importancia de Puerto Espíndola sigue creciendo hasta bien entrado el siglo XX, y ya desde principios del siglo XIX se tienen noticias de la construcción de instalaciones y almacenes vinculados a la importante actividad comercial que se desarrolla en el mismo, fundamentalmente con Santa Cruz de La Palma y Cuba, así como de la construcción del camino que une Puerto Espíndola con San Andrés. A finales del siglo XIX, en 1896 se decreta la realización del estudio de la zona de Puerto Espíndola para un puerto general de segundo orden, cuya ejecución se realiza entre finales de mayo y junio de 1897, bajo la dirección del ingeniero jefe de obras públicas de la Provincia, Sr. Paz Peraza. Con todo, tales estudios no serán plasmados en un proyecto hasta 1908, elaborado por el ingeniero D. Juan José Santa Cruz, que denomina "Proyecto del puerto de interés general de segundo orden de Espíndola en la isla de La Palma". Las obras de construcción de Puerto Espíndola fueron adjudicadas mediante subasta pública el 23 de abril de 1909 al contratista D.

Eladio Duque Batista, comenzando los trabajos a finales de diciembre de ese mismo año. Las obras se suspenden el 6 de abril de 1.915 sin que se hubiesen acabado las mismas, pendientes de la aprobación del segundo proyecto reformado.



Vista parcial del muelle de Puerto Espíndola a principios del siglo XX.

Sea como fuere, en estos años (comienzo de la segunda década del siglo XX) la actividad portuaria en la zona era considerable. Ello contribuyó, sin duda el hecho de que se aprobase la comunicación con la zona mediante los “históricos” correos interinsulares tales como “Lanzarote”, “Sancho” y otros, así como era frecuente la salida hacia Tenerife y otros lugares de barcos con pasajeros y mercancías. La actividad de Puerto Espíndola sigue creciendo, al no existir carretera y debido a la implantación de varias industrias en las que la caña de azúcar se convertía en azúcares, mieles y ron.

En 1929, una vez realizados los estudios básicos por el ingeniero D. Antonio Peralba, se presenta el Proyecto de las obras que faltan por ejecutar, redactado por Don José Luis Orduña y Fernández. En 1934, se redacta por el ingeniero D. Pedro de Arce y Rueda un proyecto para la adquisición de una grúa de 1000 Kg de fuerza para instalar en el Puerto Espíndola. Dos años después, en 1936, y con motivos de los destrozos causados por los temporales en febrero, se redactó por el mismo ingeniero un proyecto de Reparación de averías en las obras del Puerto de interés general de Espíndola. En 1941, en la liquidación de la reparación, se comenta la necesidad de ampliar el rompeolas, pues las obras proyectadas para abrigo se consideraban insuficientes. Esto llevó a que Don Pedro de Arce y Rueda redactase en 1942 un Proyecto de construcción de rompeolas en Puerto Espíndola, que según Díaz Lorenzo, “no paso del papel”.

A partir de estos momentos, la historia del Puerto de Espíndola cambia sustancialmente. Debe tenerse en cuenta un hecho muy importante que afectará no solo a éste, sino también a otros pequeños embarcaderos que hasta el momento habían jugado, aunque con ciertos altibajos, un papel vital al servir para comunicar estos núcleos de población, prácticamente aislados por tierra dados los pésimos caminos existentes, con otros y, sobre todo, con la capital de la isla. Nos referimos a la llegada de la carretera C-830, que partía de Santa Cruz de La Palma hacia San Andrés y Sauces. A partir de estos momentos, tal hecho determinará que el Puerto Espíndola pierda importancia como punto de salida y entrada de diversos productos y pasajeros, lo cual comienza a hacerse poco a poco, por carretera.

Ahora bien, la crisis del Puerto Espíndola como puerto comercial, no significa que en éste cesasen otras actividades. En tal sentido, este embarcadero, seguirá siendo, como lo era desde hacía mucho tiempo el centro de la actividad pesquera.

A partir de los años 40 hasta bien entrados los 60, Puerto Espíndola desaparece del interés municipal, manteniendo su escasa actividad pesquera.

Nuevos cambios en la situación del Puerto Espíndola comenzaron a vislumbrarse en los años 60 y 70, en el contexto del interés de diversas instituciones (Cabildo, Ayuntamiento, etc...) por mantener y potenciar el sector pesquero de La Palma. En tal sentido, en las sugerencias del Ayuntamiento sobre las ponencias del segundo cuatrienio del Plan de Desarrollo Económico (Sesión de 15 de mayo de 1967), se hace constar la necesidad de dotar a este puerto de condiciones técnicas para que sirva de refugio de pescadores y sucesivamente hasta el año 76 se producen distintos acuerdos institucionales que confluyen en la redacción, en 1977, del proyecto Refugio pesquero de Puerto Espíndola, suscrito por la empresa INTECSA, iniciándose las obras poco después para quedar al poco tiempo paralizadas.

Posteriormente, hubo otro intento por parte del Cabildo de acabar el citado refugio, redactándose el Proyecto de terminación del Refugio Pesquero de Puerto Espíndola (1987), que nunca llegó a finalizarse. El resultado, pues, ha sido una obra inacabada que ha transformado profundamente este emblemático lugar del municipio, produciendo, además, un fuerte impacto ambiental. Si a esto, negativo para la utilización con fines turísticos de este entorno, le añadimos el pobre sector pesquero de San Andrés y Sauces, llegamos a la conclusión de que las obras realizadas a partir de los 70 no han sido en absoluto beneficiosas para su economía.

En 1994, la Corporación Municipal de entonces, aborda el problema desde otra óptica, planteándose la rehabilitación integral y acondicionamiento del tramo del litoral entre San Andrés y Puerto Espíndola, encargando al ingeniero Don Joaquín Soriano y Benítez de Lugo el Proyecto de acondicionamiento de la Costa de la zona Charco Azul-Puerto Espíndola con el objetivo de potenciar su uso turístico. En tal sentido, se proyecta, entre otras actuaciones, crear una playa en la actual ensenada de Puerto Espíndola, regenerar y llevar a cabo una mejora ambiental en la Caleta de Rompecabos (donde se sitúa otra pequeña playa), construir un paseo del litoral, miradores, etc... Asimismo, se mantiene la vocación pesquera de Puerto Espíndola, incluyéndose la construcción de un Puerto Pesquero, que tras numerosas intervenciones del año 99 hasta el año 2002, aún no se encuentra operativo.



Imagen del estado en que se encontraba Puerto Espíndola en 1994.

La situación actual, caracterizada por patentes problemas ambientales, urbanísticos e infraestructurales, no podrá resolverse con la simple construcción de una playa artificial, así como otras intervenciones en el litoral. **Su superación, así como la adecuada y sostenible explotación de este importante recurso, pasa fundamentalmente porque el Puerto Pesquero constituya un abrigo operativo y seguro para las embarcaciones de pesca e incluso de recreo,** contribuyendo de este modo a la diversificación y mejora de la economía local, así como su incorporación al proyecto de recuperación y puesta en valor del tramo de litoral entre el Puerto Espíndola y San Andrés.



Vista aérea oblicua de Puerto Espíndola (2012).

El actual abrigo de Puerto Espíndola no resuelve las necesidades mínimas exigibles a una infraestructura portuaria de la importancia de la que nos ocupa, tanto por ser la única existente en todo el arco norte de la isla, por constituir una instalación básica para el desarrollo turístico de esta zona de La Palma. Actualmente se presenta como una instalación inconclusa que obliga al izado de los barcos del agua a la explanada mediante una grúa, toda vez que no se garantiza en ningún período del año la seguridad de las embarcaciones. Por otra parte, la reducida superficie de la explanada destinada a “muelle seco”, impide el crecimiento del puerto.

Para su rehabilitación y mejora, se ha de establecer en primer lugar, como objetivo principal, la definitiva solución del Puerto mediante una actuación de ingeniería mucho más ambiciosa que las llevadas a cabo, para lo que se precisa la construcción de un dique de abrigo que garantice la permanencia de las embarcaciones en el agua de forma segura; en segundo lugar, de gran importancia, la ordenación del tráfico rodado y la dotación del número de aparcamientos necesarios; y en tercer lugar la previsión de una reserva de suelo para equipamientos complementarios. Todo ello, en aras a la debida explotación racional y sostenible de este importante recurso, que ha de contribuir necesariamente a la diversificación de la economía local.

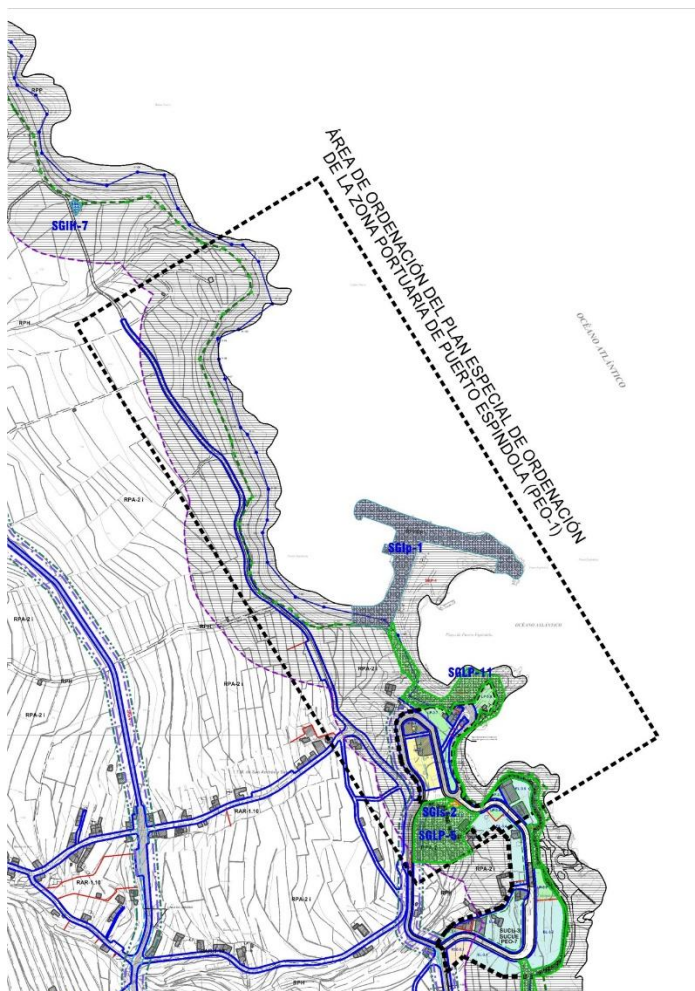
OBJETIVOS:

1. El principal objetivo del PEO-1 es la creación de un marco administrativo que posibilite la dotación al ámbito de El Melonar-Puerto Espíndola de una infraestructura portuaria de primer nivel y alta calidad ambiental, compatible con la Red Natura 2000 y los valores ambientales presentes en la zona, que potencie la singularidad de ese espacio litoral, de carácter eminentemente deportivo reservando el adecuado espacio al sector pesquero existente.

2. **Resolver la ordenación pormenorizada completa** del Sistema General de Infraestructuras Portuarias SGI_P-1 existente, su **ampliación y su articulación** con la playa homónima (SGLP-4) y el Parque Litoral Espíndola-El Varadero (SGLP-11), para garantizar definitivamente su funcionalidad, debiendo definir las áreas e instalaciones en agua y en tierra, que requieren las actividades propias del puerto, determinándolas con criterios de optimización y asignando las superficies en base a análisis específicos.
3. **El Plan Especial PEO-1**, habrá de orientarse principalmente hacia la habilitación administrativa de la futura ampliación de la infraestructura portuaria (SGI_P-1), dirigida a conseguir marcar una diferencia con el conjunto de instalaciones portuarias de estas características existentes, no ya en la isla de La Palma, sino en el conjunto del archipiélago canario, dando un salto de calidad y compromiso medioambiental. Así, a fin de concretar esta diferencia, sin perder nunca el objetivo de la funcionalidad del puerto, se propone aumentar la calidad ambiental por tres vías principales:
 - a) El criterio básico de diseño de esta infraestructura portuaria ha de estar regido por la conservación de la línea de costa natural, no interviniendo en la totalidad del tramo de costa acantilada, conformando una lámina de aguas abrigadas mediante un dique exento (sin contacto con la línea de costa) de tipología vertical para minimizar la ocupación de fondo marino.
 - b) Minimizar la intrusión visual del dique exento reduciendo su cota de coronación e introduciendo un sistema de disipación energética que garantice la correcta explotación portuaria.
 - c) Ordenar los usos y actividades del recinto portuario libre de emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la política de la Unión Europea, y en sintonía con la futura demanda de los potenciales usuarios, planteando las diferentes redes de servicios con las mejores técnicas disponibles y regulando la movilidad interna exclusivamente con vehículos eléctricos.
4. Mejorar la integración y articulación de las Infraestructuras portuarias de Puerto Espíndola SGI_P-1 y de la playa artificial homónima, integrada en el Parque Litoral Espíndola-El Varadero (SGLP-4 y SGLP-11) con el entorno urbano en que se insertan y entre sí, fomentando la actividad terciaria y comercial en el entorno próximo al conjunto del Puerto y la playa anexa.
5. Garantizar la protección de los hábitats terrestres y marítimo de las aves marinas de la zona, especialmente de las existentes dentro de la ZEPA de Roque Negro (ES0000340), en coherencia con las directrices de gestión y seguimiento previstas para el Espacio marítimo del Norte de La Palma.
6. Garantizar la presentación en su estado actual del acantilado de la rada de Puerto Espíndola entre el Roque Negro, límite Norte, y la Playa de Puerto Espíndola, extremo Sur, atendiendo a la singularidad de sus características geomorfológicas, amén de constituir una zona de nidificación de aves marinas, como la pardela cenicienta atlántica (*calonectris diomedea borealis*) y la pardela chica macaronésica (*Puffinus assimilis baroli*).
7. Producir la menor afección a los fondos marinos, minimizando la ocupación superficial para lo que se habrán de utilizar en la construcción del dique de abrigo, que habrá de ser de tipología vertical, cajones flotantes dispuestos en la zona de batimetría favorable, apoyados en una banqueta de escollera natural de ocupación mínima.
8. General el menor impacto paisajístico en el singular enclave de Puerto Espíndola, para lo que se habrá de prever un dique de defensa y abrigo del tipo rebasable.

CONDICIONES A LA ACTUACIÓN.

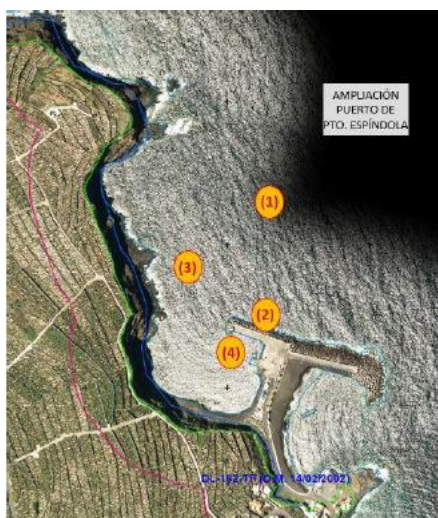
1. El área de ordenación ha de incorporar el espacio litoral situado entre la Cala de Rompecabos y el Morro Negro, así como el acantilado situado al Oeste y la plataforma de coronación del mismo.



2. Se habrá de considerar los preceptivos Estudios de Estabilidad y Riesgos de los acantilados rocosos que conforman este espacio por el poniente.
3. Las posibles alternativas ampliatorias de las actuales instalaciones portuarias habrán de sustentarse justificadamente en que el espacio disponible no satisface las demandas actuales, ni tampoco las previstas.
4. En la formulación de las alternativas de ordenación, con carácter de elementos invariantes, habrán de plantearse en el ámbito de litoral adscrito al PEO-1, las siguientes actuaciones, dirigidas a la ampliación de Puerto Espíndola, que se concretan en lo siguiente:
 - Ejecución de un dique exento vertical de protección y abrigo frente a los oleajes reinantes. (1)
 - Ampliación de la explanada existente, demoliendo el espaldón y talud de bloques del actual dique de abrigo, para dotar al nuevo puerto de los imprescindibles servicios portuarios de alta calidad, tanto para

el sector deportivo como para el sector pesquero, minimizando, en la medida de lo posible, la ocupación de la nueva planta de explanada frente a la ya existente. (2)

- Ejecución y distribución de los pantalanes precisos para albergar el mayor número de embarcaciones deportivas y pesqueras en condiciones adecuadas conforme los estándares ambientales de máxima calidad prefijados, minimizando la ocupación del fondo marino de los elementos estructurales de soporte de dichos pantalanes. (3)
- Ordenación de la infraestructura portuaria resultante y construcción de sus correspondientes instalaciones, edificaciones y equipamientos. (4)



En la imagen de la izquierda se señala la localización del conjunto de actuaciones básicas planteadas para la ordenación. En la imagen de la derecha se recoge un esquema del modelo de ordenación adoptado que habrá de servir de base en la formulación de las alternativas.

5. Sin perjuicio de las necesarias comprobaciones a través de los trabajos de modelización matemática y ensayo en modelo reducido a escala, propios de este tipo de infraestructuras de obras marítimas, se optará preferentemente por un **dique exento de protección y abrigo**, parcialmente rebasable, dotado de un sistema de disipación de la energía, que garantice el abrigo de la lámina de agua, con objeto de favorecer la renovación natural de las aguas abrigadas y aumentando la calidad de las aguas litorales, tanto dentro como fuera del recinto, independientemente de minimizar la intrusión visual del dique.
6. **La ampliación de la explanada existente** habrá de plantearse evitando afectar a la infraestructura de abrigo y protección de la playa de Puerto Espíndola ejecutada por la DG de la Costa y el Mar. Así, la ampliación de la explanada se habrá de realizar hacia el norte y el oeste, manteniendo inalterados, la entrada al recinto portuario, por el sur, así como la línea de contacto entre el recinto portuario y la playa seca, por el este. En la zona Este de la ampliación de la explanada se ubicará preferentemente las instalaciones del sector pesquero y las edificaciones que permitan albergar el conjunto de servicios comunitarios de higiene, abastecimiento de víveres y otros que la legislación sectorial obligue, así como los que complementen la totalidad de la oferta del nuevo puerto. La superficie restante de la explanada quedará habilitada en la ordenación para los viales peatonales y de vehículos que posibiliten una adecuada explotación del recinto portuario en condiciones de seguridad, así como el mayor número de aparcamientos posibles.

7. Con el fin de minimizar la ocupación del fondo marino, se habrá de plantear los accesos a los pantalanes desde la explanada ampliada, organizándose éstos sobre un eje principal, dispuestos sobre pilares a modo de viaducto, y un esquema en espina de pez de pantalanes flotantes.
8. En la ordenación de la infraestructura portuaria SGIp-1, resultante tras la ampliación planteada, se habrán de reservar espacios para la implantación y desarrollo de los siguientes usos y actividades:
 - a) Edificaciones de capitanía del puerto y recepción de embarcaciones, de suministro de combustible a las mismas, de excursiones marítimas, las correspondientes al sector pesquero y las destinadas a satisfacer los servicios comunitarios a los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones atracadas, así como del resto de usuarios del puerto.
 - b) Espacio para el desarrollo de las actividades por los diferentes organismos públicos contemplados en la legislación sectorial.
 - c) Espacio para actividades municipales relacionadas con la enseñanza y transmisión cultural de actividades y deportes náuticos.
 - d) Instalaciones de control de accesos, de izada de embarcaciones (travel-lift, grúa y rampa),
 - e) Redes de suministro de agua, energía y telecomunicaciones, así como del sistema de evacuación de aguas residuales y pluviales que garanticen la adecuada calidad de las aguas litorales, dentro y fuera del recinto portuario.

El conjunto de usos y actividades que se desarrollarán en el interior del recinto portuario, tanto en la zona terrestre como en la lámina de aguas abrigadas, se ha de ordenar para conseguir una explotación de la infraestructura que cumpla con los estándares medioambientales y de calidad planteados.

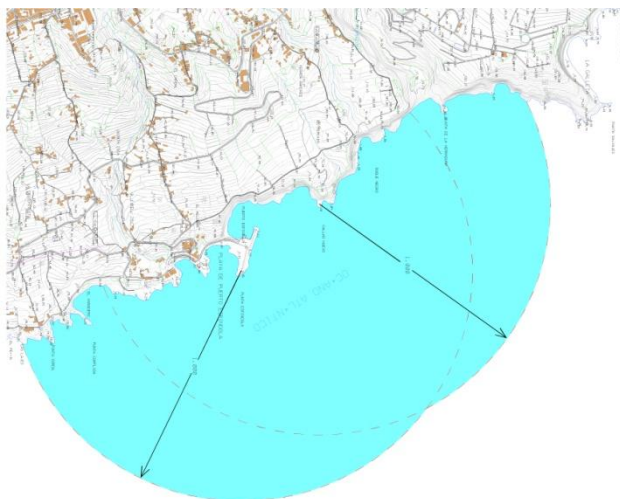
9. Los usos susceptibles de introducir en la zona de servidumbre de protección de Costas estarán sujetos a lo dispuesto en los Art. 24 y Art. 25 de la Ley de Costas, estando expresamente prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación. Las edificaciones e instalaciones existentes se regularán según lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta del citado Texto Legal. En cualquier caso, el Plan Especial de Ordenación PEO-1, deberá remitirse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a través del Servicio Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife, para la emisión del informe que disponen los artículos 112 a) y 117 de la Ley de Costas. En dicho informe se valorarán las propuestas concretas del planeamiento para la franja costera y su adecuación a las determinaciones de la normativa de Costas.
10. Sin perjuicio de la necesaria formalización de la adscripción, la regulación de los usos susceptibles de implantación en la zona de servicio portuario de los bienes de dominio público marítimo-terrestre, habrá de ajustarse a las determinaciones previstas en el Art. 105 del Reglamento General de Costas.
11. Las condiciones y criterios que se describen en este apartado para las distintas actuaciones propuestas en el presente PGO, previas a la formulación de la Zona Portuaria de Puerto Espíndola (PEO-1), **tienen un carácter orientativo, debiendo de ser en todo caso validadas por la Administración de Costas, en el marco del procedimiento de evaluación ambiental y aprobación de este.**
12. **La viabilidad de esta actuación queda por tanto condicionada a lo que se derive del correspondiente título habilitante, encontrándose sometida a lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas y no**

pudiendo participar, dada su condición demanial, a efectos del cómputo de los estándares dotacionales que el planeamiento debe cumplir, como así ha quedado justificado.

13. Conforme a lo regulado en el artículo 30 de la Ley de Costas, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes. En tal sentido, la ordenación que se proponga deberá garantizar una distribución homogénea de los volúmenes atendiendo a su entorno y la configuración de la zona, con una disposición y altura de las edificaciones de forma armónica con el entorno que no limite el campo visual hacia el litoral, ni rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva marítima.

CONDICIONES AMBIENTALES A OBSERVAR EN LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE SGI_p-1

1. Previa o simultáneamente al inicio de redacción del PEO-1 se habrá de realizar el estudio de los fondos marinos y evaluar los posibles efectos negativos sobre ellos, que se extenderá como mínimo a una superficie de radio 1.000 m. con centros en el Roque Negro y en el morro de protección del Puerto.



2. Para las actuaciones previstas dirigidas a la estabilización de los taludes rocosos situados al Oeste de la vía de acceso al Puerto y a la zona de operaciones terrestres del mismo, cuya inclusión se prevé en el PEO-1, se habrán de incorporar las medidas correctoras que minimicen el impacto ambiental.
3. El Plan Especial habrá de incorporar a su documentación un estudio de integración paisajística de cada una de las alternativas de ordenación formuladas, así como de las distintas soluciones de diseño barajadas para el realce de la infraestructura.
4. El Plan Especial (PEO-1) habrá de incorporar asimismo un estudio de Evaluación Ambiental de las distintas alternativas formuladas, en especial de las incidencias en la dinámica litoral en el área de influencia de la obra portuaria de ampliación planteada, indicándose las medidas correctoras necesarias para evitar los efectos negativos sobre el medio y para minimizar el impacto ambiental marítimo y terrestre.
5. Se habrá de incorporar al PEO-1 un Estudio de Estabilidad del acantilado rocoso sobre el "Callado Nuevo", a fin de determinar la anchura de la franja de seguridad ante desprendimientos, así como las características de los posibles elementos de protección.

6. En el conjunto de instalaciones se realizarán conforme a la mejor tecnología disponible, garantizando los estándares de gestión ambiental y de máxima calidad que enmarcan e impulsan la presente propuesta de ampliación portuaria.
7. En cualquier alternativa planteada en la ordenación de esta infraestructura portuaria ha de conservarse la línea de costa natural, prohibiéndose la intervención en el tramo de costa acantilada, conformando una lámina de aguas abrigadas mediante un dique exento (sin contacto con la línea de costa).
8. El dique exento que se plante habrá de ser de tipología vertical para minimizar la ocupación de fondo marino.
9. Habrá de reducirse la cota de coronación del dique exento en lo posible con objeto de minimizar la instrucción visual del mismo, introduciendo un sistema de disipación energética que garantice la correcta explotación portuaria.
10. En la ordenación de los usos y actividades susceptibles de introducir en el interior del recinto portuario, SGIp-1, se exigirá la adopción de medidas para garantizar un ambiente libre de emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la política de la Unión Europea, y en sintonía con la futura demanda de los potenciales usuarios, planteando las diferentes redes de servicios con las mejores técnicas disponibles y regulando la movilidad interna exclusivamente con vehículos eléctricos.
11. La infraestructura de Puerto Espíndola y su ampliación, afecta a las Zonas de especial protección para las aves “Roque Negro” (ES0000340), de carácter terrestre, así como el “Espacio marino del norte de La Palma” (ES0000525), por lo que habrán de establecerse por el órgano ambiental que corresponda las especificaciones sobre el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial de Ordenación del Sistema General de Infraestructuras Portuarias SGIp-1 (PEO-1), así como sobre el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, y especialmente las especificaciones exigibles por el PEO-1 a los proyectos en relación a su incidencia sobre las aves objeto de conservación y sus hábitats. Todo ello con objeto de alcanzar el establecimiento de las exigencias y condicionantes al desarrollo del proyecto con incidencia en el medio marino.



Imagen de la delimitación sobre ortofoto de la ZEPA “Roque Negro” (ES0000340)



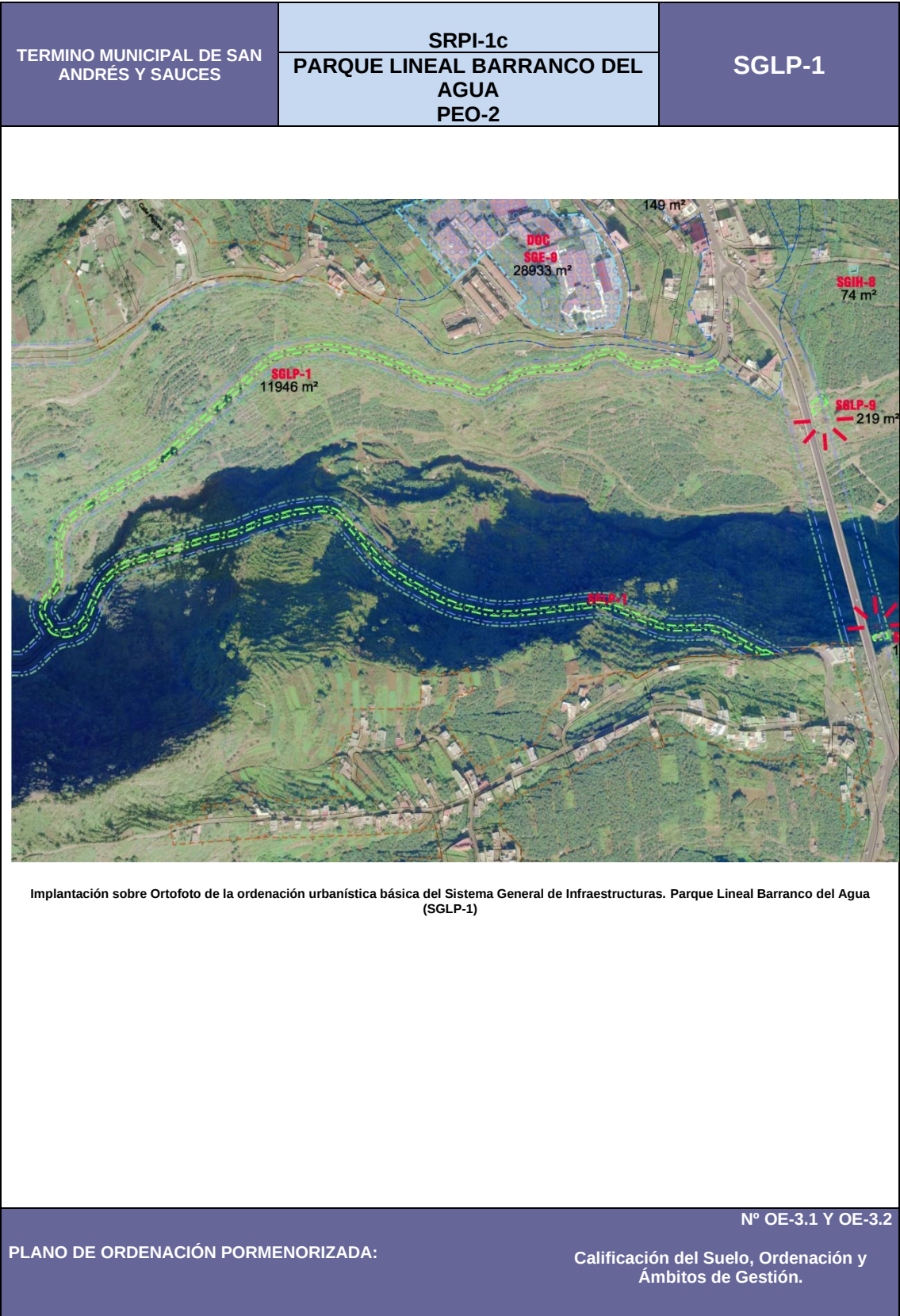
Imagen de la delimitación de la ZEPA Espacio marino del norte de La Palma (ES0000525)

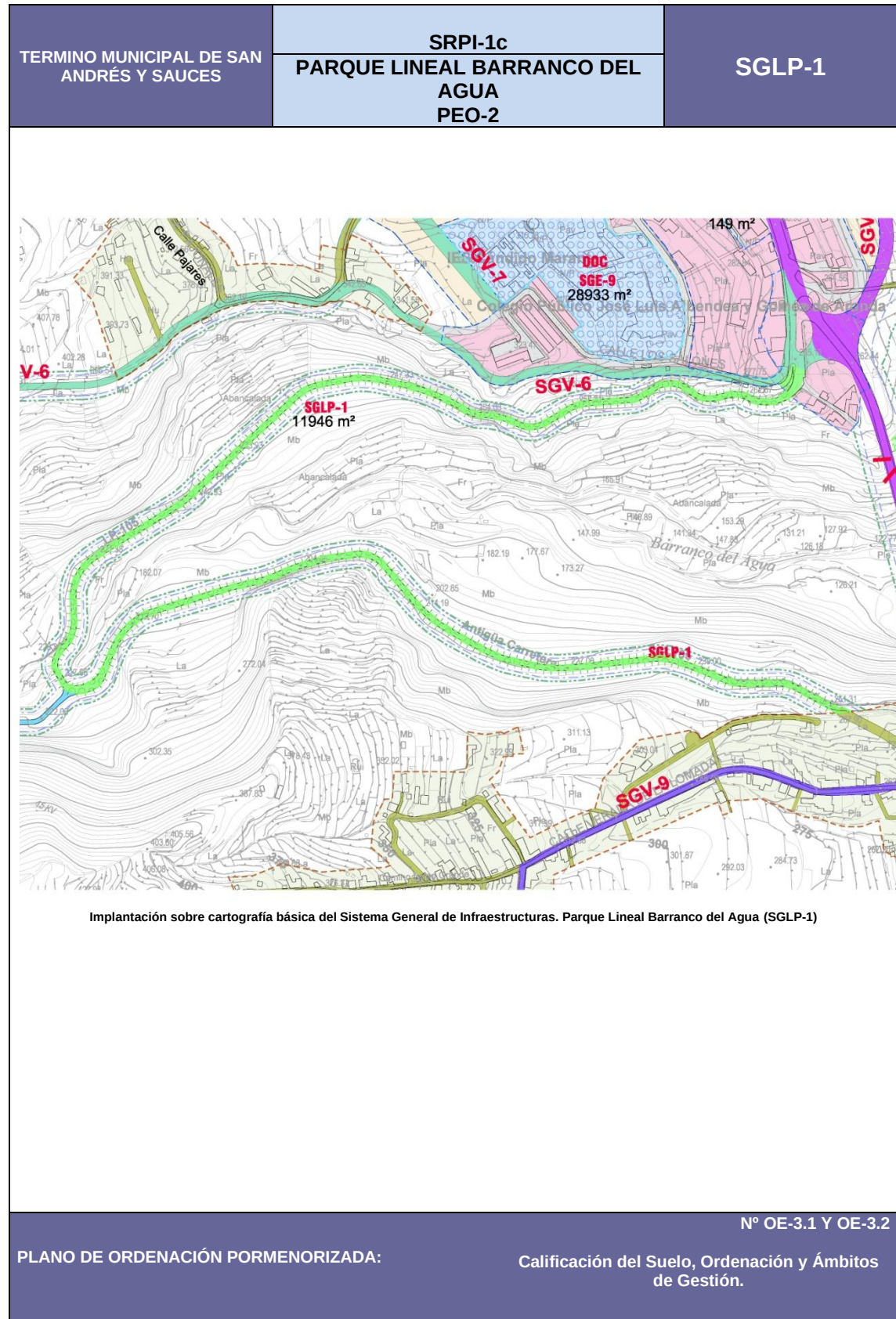
12. El PEO-6 habrá de regular tanto la iluminación nocturna como la emisión de ruido aéreo en la práctica de actividades portuarias, deportivas y recreativas en el ámbito ordenado, tales como buceo, actividades náuticas, la pesca recreativa o las actividades agronáuticas, con la finalidad de compatibilizarlas con la conservación de las aves marinas.
13. Previa o simultáneamente al inicio de redacción del PEO-1 se habrá de realizar el estudio de los fondos marinos y evaluar los posibles efectos negativos sobre ellos, que se extenderá como mínimo a una superficie de radio 1.000 m. con centros en el Roque Negro y en el morro de protección del Puerto.
14. Para las actuaciones previstas dirigidas a la estabilización de los taludes rocosos situados al Oeste de la vía de acceso al Puerto y a la zona de operaciones terrestres del mismo, cuya inclusión se prevé en el PEO-1, se habrán de incorporar las medidas correctoras que minimicen el impacto ambiental.
15. El Plan Especial habrá de incorporar a su documentación un estudio de integración paisajística de cada una de las alternativas de ordenación formuladas, así como de las distintas soluciones de diseño barajadas para el realce de la infraestructura.
16. El Plan Especial (PEO-1) habrá de incorporar asimismo un estudio de Evaluación Ambiental de las distintas alternativas formuladas, en especial de la incidencia en la dinámica litoral en el área de influencia de la obra portuaria de ampliación planteada, indicándose las medidas correctoras necesarias para evitar los efectos negativos sobre el medio y para minimizar el impacto ambiental marítimo y terrestre.
17. Se habrá de incorporar al PEO-1 un Estudio de Estabilidad del acantilado rocoso sobre el "Callado Nuevo", a fin de determinar la anchura de la franja de seguridad ante desprendimientos, así como las características de los posibles elementos de protección.

18. Deberán tener resuelto el sistema de vertido de sus aguas residuales en la forma técnicamente posible que evite la contaminación del medio.
19. Debido a la potencialidad, de la existencia de especies protegidas se establecen las siguientes medidas
- Si hubiese presencia de alguna especie de fauna protegida en base a la normativa vigente, se deberá respetar la época de cría y reproducción para la ejecución de las obras, y plantear las medidas oportunas para su conservación, priorizando el mantenimiento del hábitat; habrá que coordinar con la administración competente medidas específicas para dichas especies, acorde a las exigencias de la normativa que las engloben, así como los planes de recuperación, planes de gestión, etc. que las recojan.
 - Si se identifica alguna especie botánica, incluida en los catálogos de protección y, fundamentalmente, en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, se deberá tener en cuenta que para el arranque, recogida y corte de algún ejemplar se considerará lo que determine la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, el Plan Forestal de Canarias y el Código de Buenas Prácticas Agrarias de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la Consejería de Medio Ambiente.
 - La tala y el trasplante de especies protegidas, requerirá licencia previa, sin perjuicio de las autorizaciones administrativas exigidas por la legislación sectorial vigente. Las normas de protección serán de aplicación a la vegetación protegida, con independencia de la titularidad pública o privada de los terrenos sobre los que se desarrolla, o de su régimen de uso.
 - Los espacios libres con presencia de flora protegida solo podrán destinarse a usos compatibles con su conservación.
 - Las actividades susceptibles de afectar a especies protegidas deben contemplar su salvaguarda previa en la forma que establezcan los órganos de la administración competente en la materia.
 - Durante la fase de construcción se deberán tomar medidas para evitar la contaminación atmosférica de polvo y minimizar los ruidos emitidos por la maquinaria (impacto acústico).

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS (LP)

**SRPI-1c. PARQUE LINEAL BARRANCO DEL AGUA.
PEO-2**





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPI-1c	SGLP-1
	PARQUE LINEAL BARRANCO DEL AGUA PEO-2	

Superficie:	12.092 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico
Categoría:	SRPI-1c
Plazo de Ejecución:	Segundo Cuatrienio

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

La horquilla en el Barranco del Agua de la antigua carretera C-830, hoy LP-105 y LP-1052, tras la construcción del viaducto del Barranco del Agua, que une las dos veredas enfrentadas de los Lomos de Los Sauces y Las Lomadas, cuyo trazado aparece encajado en la imposible topografía de las laderas que conforman dicho barranco, constituye una oportunidad para su reinvención como dotación pública.

Este tramo de la carretera se ha incorporado a la carretera LP-105 de acceso a Los Tilos, funcionando en un solo sentido de circulación, lo que permite habilitar uno de los carriles para el disfrute público.

A lo largo del recorrido aparecen un conjunto de zonas con una topografía más fácil que permiten dotar al recorrido de espacios para actividades complementarias vinculadas al ocio, esparcimiento y al deporte.

CONDICIONES A LA ACTUACIÓN.

Con carácter previo a la formulación del Plan Especial de Ordenación (PEO-2), se habrá de realizar un estudio sobre los riesgos derivados de la caída de piedras y derrumbes de las laderas, del que derivará la necesidad de prever infraestructuras de protección, cuyo diseño se realizará con el máximo respeto a la orografía y al paisaje, sin renunciar a la moderada singularidad propia de un ejercicio artístico e intelectual, que aporte mayores contenidos al parque lineal.

CONDICIONES AMBIENTALES A LA ACTUACIÓN.

1. Cualquier canalización que se requiera, deberán ir soterradas.
2. El material usado para la instalación, y acondicionamiento del entorno, deberán ser de la zona, asegurando la integración paisajística de la actuación, al igual que las colorimetrías que se precisase.
3. El espacio afectado por la actuación habrá de ser objeto de labores de regeneración ambiental.
4. La vegetación a incluir en los espacios libres o ajardinamientos será con especies autóctonas, y con carácter preferente adecuada al piso bioclimático en el que se encuentre.

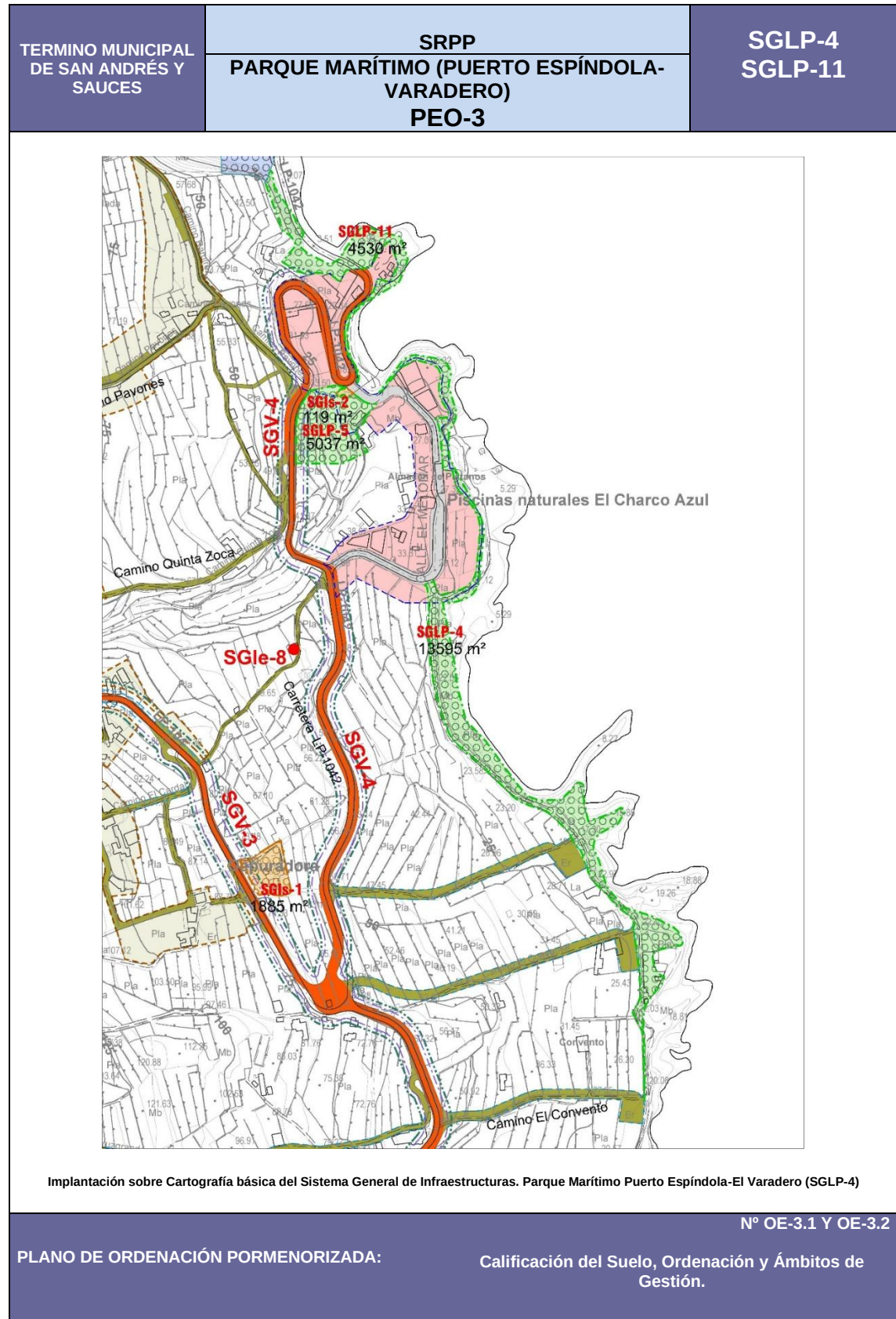
5. Se deberá realizar un análisis del riesgo de desprendimientos, por la orografía de la zona.
6. Al existir afección sobre un ZEPA, cualquier actuación que se lleve a cabo, deberá procederse fuera de la época de reproducción y cría.
7. Al encontrarse afección a cuadrículas del Banco de datos de Biodiversidad, se establece como medidas preventivas:
 - Si se identifica alguna especie botánica, incluida en los catálogos de protección y, fundamentalmente, en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, se deberá tener en cuenta que para el arranque, recogida y corte de algún ejemplar se considerará lo que determine la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, el Plan Forestal de Canarias y el Código de Buenas Prácticas Agrarias de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la Consejería de Medio Ambiente.
 - La tala y el trasplante de especies protegidas, requerirá licencia previa, sin perjuicio de las autorizaciones administrativas exigidas por la legislación sectorial vigente. Las normas de protección serán de aplicación a la vegetación protegida, con independencia de la titularidad pública o privada de los terrenos sobre los que se desarrolla, o de su régimen de uso.
 - Los espacios libres con presencia de flora protegida solo podrán destinarse a usos compatibles con su conservación.
 - Las actividades susceptibles de afectar a especies protegidas deben contemplar su salvaguarda previa en la forma que establezcan los órganos de la administración competente en la materia.
 - Durante la fase de construcción se deberán tomar medidas para evitar la contaminación atmosférica de polvo y minimizar los ruidos emitidos por la maquinaria (impacto acústico).

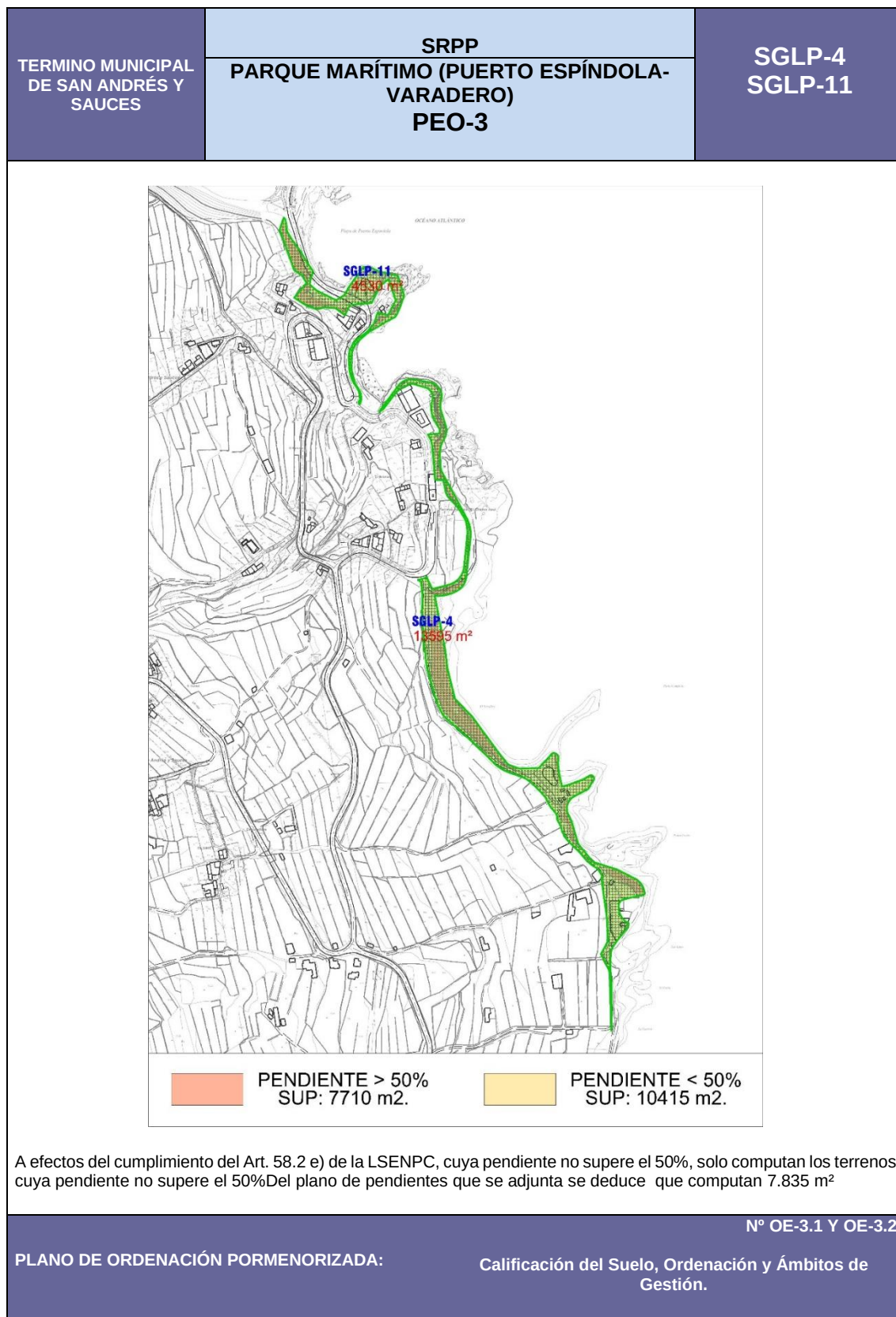
CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.

El Plan Especial de Ordenación habrá de cumplir la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, así como la legislación autonómica de accesibilidad, pudiéndose resolver la accesibilidad de determinados espacios del sistema a través de itinerarios peatonales accesibles que se apoyen en la red de senderos peatonales existentes aunque se sitúen fuera del área delimitada.

**SRPP. PARQUE MARÍTIMO (PUERTO ESPÍNDOLA-
VARADERO). PEO-3**

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPP	SGLP-4 SGLP-11
	PARQUE MARÍTIMO (PUERTO ESPÍNDOLA- VARADERO) PEO-3	





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPP		SGLP-4 SGLP-11
	PARQUE MARÍTIMO (PUERTO ESPÍNDOLA- VARADERO) PEO-3		

Superficie total:	18.125 m²	Superficie computable a efectos del cumplimiento del Art. 58.2 e) de la LSENPC, cuya pendiente no supere el 50%	10.415 m²
Clasificación de Suelo:	Rústico		
Categoría:	SRPP		
Plazo de Ejecución:	Segundo Cuatrienio		

Los objetivos y criterios de intervención y las actuaciones que se describen en la presente ficha, tienen un carácter orientativo, debiendo ser en todo caso validadas por la Administración de Costas en el marco de procedimiento de evaluación ambiental y aprobación de este Plan Especial.

Si en la delimitación del Plan Especial de Ordenación, en su inicial formulación, se incluyesen terrenos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre, se introduce la condición de que estarán a lo que se derive de la solicitud del correspondiente título habilitante, debiendo en cualquier caso regularse por lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas, no pudiendo participar, dada su condición demanial de los mecanismos derivados de la gestión urbanística, a efectos del cómputo de los estándares dotacionales que el planeamiento deba cumplir. Asimismo, la parte que resulte afectada por el Dominio Público Marítimo-Terrestre de estos sistemas Generales de Espacios Libres deberán identificarse en el Plan Especial PEO-3 con una simbología diferente al tratarse de “*Sistema de Espacio Libre Estatal DPMT*”.

En todo caso, la viabilidad de las actuaciones que se planten en el PEO-3 quedarán condicionadas a lo que se derive del correspondiente título habilitante emitido por la Administración de Costas.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Uno de los elementos estratégicos y estructurante del modelo de ordenación adoptado para la formulación del presente PGO es la introducción de un gran equipamiento complementario turístico y de ocio, conformado como un gran parque litoral, entre Puerto Espíndola y El Varadero, incorporando las actuaciones existentes y previstas de playas artificiales, en la rada del antiguo embarcadero y en la cala de Rompecabos, las piscinas naturales de Charco Azul, el paseo del litoral ejecutado y el previsto, y las actuaciones en las zonas de El Palito y El Varadero, que ha de servir de soporte para algunas actuaciones turísticas de pequeño tamaño, que contribuya a la necesaria diversificación económica del municipio.

En las fases iniciales del PGO este parque litoral tenía una configuración continua entre el Varadero y Puerto Espíndola, si bien, se ve interrumpida en la “Rada de Rompecabos” por la zonificación Ba2.1 PORN del PIOLP (Interés geomorfológico) que impide su consideración en esa zona. A pesar de romperse ligeramente tal continuidad formal se mantiene como un sistema unitario dentro de la ordenación urbanística municipal.

La Dirección General de la Costa y el Mar ha realizado dos intervenciones que afectan al área delimitada para el futuro Parque Marítimo (SGLP-4 y SGLP-11). La primera, terminada en el año 2009, es el Paseo Marítimo entre Charco Azul y San Andrés, pendiente de resolver su conexión con la Calle de El Melonar y con el acceso a las Piscinas del Charco Azul; y la segunda, ejecutada en dos fases, ambas finalizadas en el año 2015, es el proyecto integral de la Costa en Puerto Espíndola.

El PIOLP no recoge específicamente la Playa de Puerto Espíndola, ni tampoco la zona de baño de Charco Azul, mencionándolo exclusivamente en el apartado 4.1. de la Memoria de Ordenación en la relación de playas incluidas en el Catálogo de la Consejería de Sanidad (Dirección General de Salud Pública), sin embargo, si se recogió la propuesta municipal para la creación de un Parque Marítimo en la desembocadura del Barranco del Agua, incorporando el Horno de La Cal y el antiguo embarcadero del Guindaste (Plano P.4.06 Sistema de Equipamientos y Dotaciones).

El área vinculada al Parque Marítimo SGLP-4 y SGLP-11 se encuentra zonificada en el PIOLP del siguiente modo:

- Zona D-3.1 (Área especializada de infraestructuras y equipamientos, recogiendo exclusivamente el espacio vinculado al Puerto Pesquero Espíndola).
- Zona C1.1m (Transformación del litoral) que recoge el espacio ocupado por la playa artificial ejecutada en la antigua rada de Puerto Espíndola.
- Las áreas incluidas inicialmente en zona Ba2.1 PORN (Interés geomorfológico) del PIOLP, han sido excluidas de la delimitación de Los Sistemas Generales (SGLP-4 y SGLP-11) a requerimiento del Cabildo Insular.

Esta falta de habilitación en la ordenación insular de las actuaciones SGLP-4 y SGLP-11, previstas desde el inicio del PGO, tiene su origen en el no reconocimiento de la zona de esparcimiento de Charco Azul, una de las más antiguas de La Palma, ni tampoco del proyecto de playa artificial previsto por el Ministerio de Fomento, en la Cala de Rompecabos.

Descripción general. El Varadero (antiguo embarcadero de El Guindaste).

A unos 350 metros del conjunto del Horno de la Cal hacia el norte, siguiendo por el paseo litoral, se encuentra la zona conocida como El Varadero, limitada claramente al sur por la Punta Cumplida, y si continuamos por dicho paseo hacia el norte, a unos 400 metros de El Varadero llegaremos a la zona de baño conocida como el Charco Azul.

El fondo marino cercano a la orilla de la rada de El Varadero está constituido por una formación rocosa singular a modo de vasija sumergida de la que solamente aflora parte del contorno norte. Se encuentra abrigada hacia el sur por la Punta Cumplida que se eleva en casi toda su longitud entre 8 y 10 metros por encima del nivel del mar, quedando, esta vasija, abierta hacia los oleajes procedentes del NE. Este contorno singular ha favorecido la formación en su interior de una pequeña acumulación de material granular heterogéneo basculado claramente hacia el norte. Esta formación rocosa tiene una longitud en la línea de orilla de unos 125 metros y una longitud hacia el mar de unos 100 metros aproximadamente.

En la parte terrestre se levanta casi en vertical un acantilado medio de unos 20 metros de desnivel. Por su coronación discurre el paseo litoral procedente del núcleo urbano de San Andrés, tras salvar el Barranco del Agua.



La Punta cumplida de unos 100 metros de longitud protege por el sur la práctica totalidad de esta vasija y por el norte, la zona que aflora podemos estimarla en unos 70 metros, tras la cual la batimetría desciende bruscamente.

Actualmente la accesibilidad a esta zona desde el sur está imposibilitada por el desnivel existente, solo siendo accesible la zona de orilla desde el norte, debiendo recorrer unos 400 metros para ello si nos encontramos en el paseo litoral a la altura de Punta Cumplida.



En la imagen anterior, la línea continua de color verde representa (aproximadamente) la línea límite interior del dominio público marítimo-terrestre (DPMT), quedando delimitado dicho demanio público desde esa línea verde hacia el mar.

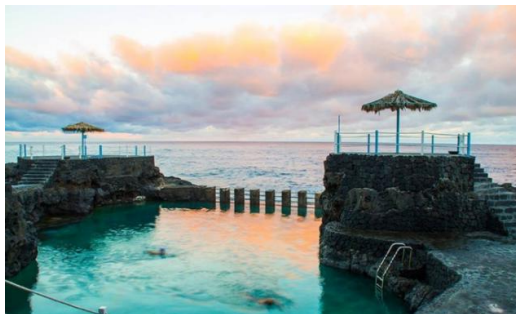
El uso actual de esta zona para el baño está muy limitado debido al oleaje incidente, resultando muy poco segura y nada accesible para usuarios con movilidad reducida.

Descripción general. Piscinas naturales de Charco Azul.

La zona de ocio de Charco Azul, que ocupa la plataforma lávica bajo El Melonar, se encuentra constituida por dos charcas naturales y una piscina interior para niños, rodeadas de amplias superficies de solárium, además de encontrarse dotada de servicios de socorrismo, vestuarios, baños, restaurante y zonas de sombra.



La Asociación Técnica para la Gestión de Residuos y Medio Ambiente – ATEGRUS -, que distingue anualmente a los municipios costeros que destacan por hacer una gestión de calidad de sus playas cuidando tanto los aspectos turísticos, como los ambientales y los de sostenibilidad, concedió por segunda vez al Ayuntamiento de San Andrés y Sauces la bandera “Ecoplaya” al complejo de piscinas naturales de Charco Azul, siendo considerado entre las mejores de Canarias e incluso de España.



Descripción general. Playa de Puerto Espíndola.

Al abrigo de Puerto Espíndola, única instalación portuaria para las embarcaciones pesqueras en el norte de la isla, se encuentra la playa del mismo nombre sometida al fuerte oleaje que bate frecuentemente en la zona. Es una playa pequeña de unos 200 m, flaqueados a poniente por el acantilado costero, en el que se realizaron recientemente obras de estabilización.

El Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, adjudicó en mayo de 2008 las obras del proyecto integral de la costa en Puerto Espíndola, en el término municipal norteño de San Andrés y Sauces. El importe de las actuaciones contratadas ascendió a unos 4.500.000 euros aproximadamente. Las actuaciones que se realizaron fueron, por un lado, mejorar y ampliar la playa de Puerto Espíndola y por otro, la recuperación para el baño de una zona costera muy degradada. El proyecto contempló así mismo la prolongación del dique existente del Puerto en 46,5 metros en dirección sur para cerrar la bocana o frente de la playa y proteger de la energía del oleaje a la misma.

La prolongación del dique de abrigo ejecutado presentaba en proyecto una sección con un núcleo que corona a la cota -3 metros. Sobre el núcleo se disponía una capa de filtro de escollera de entre 1,5 y 3 toneladas de peso. La parte externa del dique estaba formada por una doble capa de bloques cúbicos de hormigón de 35 toneladas. La cota de coronación de este era +4 metros con una anchura de 9,70 metros, sobre el nivel del mar. Por otro lado, para sustentar la arena se construyó un dique sumergido de 110 metros de longitud con una alineación norte-sur que corona a la cota 0,00 con un ancho total de 21 metros, formado por bloques de hormigón de 12 toneladas cada uno.

La realidad es que el dique sumergido que se instaló para la playa no cumple su función, lo que provoca que el oleaje entre con energía en la playa llevándose la arena para el interior o la deposite en la misma carretera. Esta situación ha generado un considerable escalón en el acceso al mar y la aparición de las piedras originales, lo que incomoda y dificulta el acceso a la playa y su uso, y que obligó a realizar una importante aportación de arena por parte de Costas en el año 2015. Tal situación se mantiene en la actualidad.

La protección y estabilización de la playa constituye una urgente necesidad para hacer de este equipamiento un espacio atractivo y cómodo para los usuarios.



Vista aérea oblicua desde el este de la playa de Puerto Espíndola, observándose el deterioro de la escollera de protección de esta que provoca la desestabilización de la zona de arena.

Finalizada la primera fase del proyecto integral de la costa en Puerto Espíndola, se procedió a la estabilización del acantilado situado detrás de la playa, y a la mejora de su acceso, por el grave riesgo que suponían los desprendimientos para los bañistas.

También fue necesario retranquear el acceso al puerto que discurría entre el acantilado y la playa dado que la poca amplitud de esta podía dar lugar a que el oleaje erosionara la vía.

Los trabajos realizados consistieron en el desmante de una parte del acantilado formando un perfil más tendido y una berma a medio talud, así como la construcción de un muro a pie de talud y otro en el borde de la calzada para dar más seguridad al acceso y a la propia playa.



Vista parcial de la playa de Puerto Espíndola

Descripción general. Caleta de Rompecabos.

La Caleta de Rompecabos se sitúa en la desembocadura del Barranco de Pavones, entre el morro o Punta de Puerto Espíndola, límite Norte, y el cantil de El Melonar (Destilerías Aldea), y baja de Los Erizos, encontrándose flanqueado por el poniente o espalda, por la carretera de Puerto Espíndola LP-1042, desde la que se accede.

Dentro del proyecto redactado por el ingeniero Don Joaquín Soriano y Benítez de Lugo de Acondicionamiento de la Costa de la zona Charco Azul-Puerto Espíndola, se incluyó, entre otras actuaciones, crear una playa en la Caleta de Rompecabos, que incluía una mejora ambiental.

Inmediatamente al sur de la Playa de Puerto Espíndola se encuentra la Playa de Rompecabos. En toda la zona litoral del municipio son las dos únicas zonas de baño de tipología de playa, por lo que resulta muy pertinente procurar su acondicionamiento para el uso público en las mejores condiciones de seguridad para el baño dotando al entorno de las debidas instalaciones de servicio de temporada a los usuarios de la playa y garantizando la accesibilidad a la orilla para personas de movilidad reducida desde el entorno urbano colindante.

La playa se encuentra en una pequeña ensenada en forma de "U", en un tramo de costa de unos doscientos cincuenta metros de longitud, limitado al norte por la Punta Espíndola y al sur por un saliente rocoso sobre la Baja de Los Erizos, conformando una playa relativamente encajada ya que el abrigo natural del saliente rocoso, al sur, es notoriamente inferior que el que proporciona, al norte, Punta Espíndola, y con la línea de orilla, de unos sesenta metros de longitud, orientada a los oleaje reinantes de dirección de procedencia ENE.



Vista de la Caleta de Rompecabos desde el Sur con las casas de Puerto Espíndola al fondo



Vista de la Cala de Rompecabos desde el Oeste, con la Punta de Espíndola a la izquierda y la Baja de Los Erizos y el Edificio de Destilerías Aldea, a la derecha. En primer plano aparece la Carretera de Puerto Espíndola LP-1042 y su entronque con la Calle El Melonar.

OBJETIVOS

Sin perjuicio de lo que se derive del correspondiente título habilitante por la Administración de Costas, la formulación y desarrollo del Plan Especial de Ordenación del Parque Marítimo Puerto Espíndola-Varadero (PEO-3), ha de fundamentarse en los siguientes criterios y objetivos de ordenación:

1. El objetivo básico del Plan Especial de Ordenación es el establecimiento de las bases urbanísticas que posibiliten la habilitación de las actuaciones que se prevean para la ejecución del Parque Marítimo entre la Playa de Puerto Espíndola y el Varadero, incluyendo la zona de Charco Azul y Pavones, que conlleva operaciones en el mar para el abrigo de agua para el baño, la dotación de solárium, vestuarios, duchas, kioscos y restaurantes y facilidades para el ocio y disfrute del litoral. Lógicamente las actuaciones que se planteen en el ámbito marino habrán de contar con las autorizaciones preceptivas de las Administraciones con competencia en la costa y el mar. La consideración de las distintas alternativas en el proceso de Evaluación Ambiental requiere una validación previa, en especial aquellas que afecten a la geomorfología del litoral y a los fondos marinos.
2. Para la zona de la rada del Varadero, el objetivo principal planteado en la ordenación del PEO-3 es conseguir una zona de baño en condiciones de seguridad frente al oleaje y corrientes, dotada de los imprescindibles servicios al usuario que satisfagan los usos y costumbres actuales, garantizando la accesibilidad universal, tanto a las instalaciones de servicios como a la orilla y al mar, de todo tipo de usuarios incluidos los de movilidad reducida.
3. Para la zona del Parque Litoral de Charco Azul, el objetivo principal planteado en la ordenación es la resolución de la accesibilidad universal para cualquier persona, incluyendo las de movilidad reducida. Ha de considerarse que actualmente la accesibilidad a las piscinas naturales y servicios complementarios se resuelve mediante dos accesos, por el Norte, a través de una escalinata que parte de la Calle El Melonar, en la cota +29m, descendiendo hasta el nivel del mar mediante una escalinata de más de 150 escalones; mientras el acceso Sur, rodado hasta la zona de

piscina, se construyó para resolver las necesidades de servicio y socorrismo, mediante una rampa de unos 4m de anchura que presenta una pendiente superior al 30% en algunos tramos. La utilización de peatones de esta rampa, tanto en sentido ascendente como descendente, resulta peligrosa e inaccesible para gran número de usuarios.

4. Para la Caleta de Rompecabos se plantea la recuperación del objetivo de crear una zona de baño a modo de playa, ya intentado hace una década, con adecuadas condiciones de seguridad frente al oleaje y corrientes, dotada de los imprescindibles servicios al usuario, garantizando la accesibilidad universal a todo tipo de personas de movilidad reducida.
5. En la zona de la Playa de Puerto Espíndola, el objetivo principal es resolver adecuadamente su protección frente al oleaje, que impida el desplazamiento de la arena y evite la formación del brusco escalón existente que, independientemente de la peligrosidad que genera, dificulta notablemente la entrada cómoda de los bañistas en el agua. Se plantea además la mejora de la accesibilidad desde el espacio exterior hasta la zona de baño en condiciones adecuadas de seguridad para los usuarios, que incluye a las personas de movilidad reducida.

CONDICIONES A LA ACTUACIÓN.

1. Los usos susceptibles de introducir en la zona de servidumbre de protección de Costas estarán sujetos a lo dispuesto en los Art. 24 y Art. 25 de la Ley de Costas, estando expresamente prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación. Las edificaciones e instalaciones existentes se regularán según lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta del citado Texto Legal. En cualquier caso, el Plan Especial de Ordenación PEO-3, deberá remitirse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a través del Servicio Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife, para la emisión del informe que disponen los artículos 112 a) y 117 de la Ley de Costas. En dicho informe se valorarán las propuestas concretas del planeamiento para la franja costera y su adecuación a las determinaciones de la normativa de Costas.
2. Las condiciones y criterios que se describen en este apartado para las distintas actuaciones propuestas en el presente PGO, previas a la formulación del Plan Especial de Ordenación del Parque Marítimo Puerto Espíndola-El Varadero (PEO-3), **tienen un carácter orientativo, debiendo de ser en todo caso validadas por la Administración de Costas, en el marco del procedimiento de evaluación ambiental y aprobación de este.**
3. **La viabilidad de esta actuación queda por tanto condicionada a lo que se derive del correspondiente título habilitante, encontrándose sometida a lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas y no pudiendo participar, dada su condición demanial, a efectos del cómputo de los estándares dotacionales que el planeamiento debe cumplir, como así ha quedado justificado.**
4. El Plan Especial previsto (PEO-3) para la ordenación del Parque Marítimo y Equipamiento Complementario del área de litoral situada entre Puerto Espíndola y El Varadero (SGLP-4 y SGLP-11), habrá de formularse sobre la base de los objetivos generales anteriores.
5. Una vez validada la delimitación del Plan Especial PEO-3, la superficie que resulte afectada por el Dominio Público Marítimo-terrestre (DPMT) de estos sistemas generales de espacios libres, deberán identificarse en la zonificación de la propuesta de ordenación como zona diferenciada en su condición de "Sistema de Espacio Libre Estatal DPMT".
6. En todo caso, la viabilidad de las actuaciones que se planteen en la propuesta urbanística del PEO-3 para la ordenación del Parque Marítimo y Equipamiento Complementario del área litoral situada entre Puerto Espíndola y El Varadero (SGLP-4) y (SGLP-11), quedará condicionada a lo que se derive del correspondiente Título habilitante

emitido por la Administración de Costas, debiendo remitirse en todo caso a la Administración de Costas para la emisión del informe que dispone los artículos 112 a) y 117 de la Ley de Costas.

7. Criterios para actuación en la rada de El Varadero.

Esta actuación, como las planteadas en el ámbito del PEO-3, persigue la obtención de una zona de baño protegida, con un nivel de dotaciones adecuado para los usuarios, garantizando la accesibilidad universal, tanto a las instalaciones de servicios como a la orilla y al mar, de todo tipo de usuarios incluidos los de movilidad reducida.

Con carácter orientativo y sin perjuicio de la obtención de la preceptiva autorización de Costas, las actuaciones a realizar para acondicionar la **zona de baño El Varadero**, que habrán de ser consideradas en la propuesta de ordenación del Sistema General SGLP-4, se concretan en lo siguiente:

- Ejecución de una estructura marítima de protección en la zona más expuesta permitiendo crear un vaso que garantice el baño seguro en su interior. (1)
- Ejecución de una edificación de servicios para la zona de baño separada del acantilado natural, que mediante pasarelas peatonales permita, por su interior, el tránsito desde el paseo litoral hasta la orilla de la zona de baño. (2)
- Ejecución de un acceso por el norte más directo desde el paseo litoral a conectar con uno de los niveles inferiores de la edificación y acondicionar el sendero existente. (3)
- Y, en su caso, la ejecución de una estructura marítima como embarcadero en el contorno norte de la zona de baño. (4)



La estructura marítima de protección de la zona de baño se ejecutará con la más baja cota de coronación que fuere posible. Se habrá de valorar la ejecución de dos vasos abrigados, un vaso exterior que se enfrente a la acción directa del oleaje incidente y un vaso interior que será el que asegure el baño. Atendiendo a la batimetría disponible en la actualidad, el vaso exterior se puede dividir en dos con objeto de conseguir la menor ocupación del fondo marino posible.

Funcionalmente, esta estructura exterior deberá permitir, en condiciones de oleaje extremo, el paso de un caudal mínimo de rebase que provoque, en el vaso principal, la menor agitación posible, garantizando así la seguridad de los usuarios en la zona de baño diseñada en su interior.

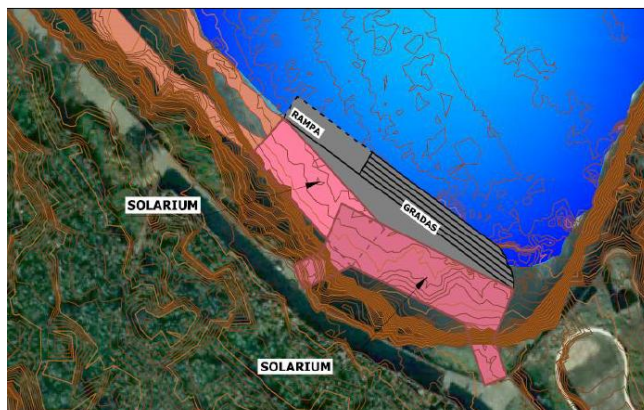
La parte emergente de esta estructura de protección ha de integrarse paisajísticamente, a fin de minimizar su intrusión visual. Así mismo habrá de tener una geometría en planta de cierta irregularidad, con una longitud aproximada de 210 metros, incluyendo los tramos que configuran los vasos exteriores. Asimismo la anchura en coronación de los diques de protección habrán de ser variables, aportando una visión orgánica a las estructuras.



La estructura diseñada será de tipología vertical, tanto la interior como la exterior, reforzada esta última con berma y talud de bloques prefabricados de hormigón cuya coronación quedará por debajo de la coronación de la parte vertical. La configuración definitiva de la estructura (forma y orientación), así como sus dimensiones definitivas resultarán de los estudios especializados correspondientes que deberían incluir modelización matemática y modelización física.

La ejecución de la edificación que se propone para esta zona de baño tiene doble finalidad. De una parte, servirá para dotar de servicios a la zona de baño (restauración, aseos, vestuarios, socorristas, hamacas, solárium, sombrillas, etc); y de otra permitirá la accesibilidad a la zona de baño de personas con movilidad reducida, tanto si se aproximan por el sur como por el norte. Las personas que accedan por el sur, dispondrán de un acceso directo desde el paseo litoral a la zona de baño, salvando los 20 metros de desnivel por el interior de la edificación; y finalmente los que se aproximen por el norte dispondrán, a diferente nivel, de un acceso directo desde el paseo litoral a un nivel intermedio de la edificación, y desde este al sendero existente y a la zona del embarcadero. Es importante señalar que la edificación se levantará separada del acantilado para respetarlo y que sirva de atractivo visual desde la propia edificación, bajo un criterio general de diseño de minimizar la ocupación de territorio, respetando las formas geológicas existentes y preservando la biota natural del entorno.

En la imagen siguiente se presenta la planta y una sección esquematizada de la edificación, proponiéndose como idea básica disponer de dos formas en planta interceptadas (norte y sur) y cuatro niveles de uso: el nivel inferior (nivel 0 que abarca en planta las formas norte y sur) y más cercano al mar que dará acceso a la zona de baño a través de un graderío y una rampa para personas con movilidad reducida; el siguiente nivel (nivel 1 que abarca también ambas formas norte y sur) además de dotar de servicios, conectaría con el nuevo acceso peatonal desde el paseo litoral existente por el norte; el nivel 2 (solo abarcaría la forma sur) para dotar de servicios; y finalmente el nivel 4 (que solo abarcaría la forma en planta sur) tendría la función de estancia y mirador, además de dar accesibilidad directa desde el paseo litoral existente desde el sur a personas de movilidad reducida a través de dos pasarelas.

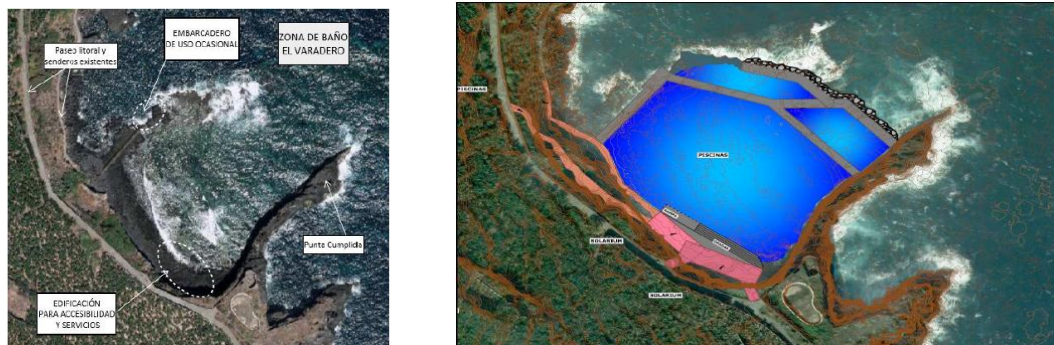


El diseño en la ordenación del acceso Norte desde el actual Paseo Litoral, habrá de adecuarse en lo posible a la topografía, para conseguir de este modo que los imprescindibles muros de contención de mampostería de piedra del lugar resulten de bajo porte, consiguiéndose así una mayor integración paisajística. Por su parte el acceso Sur, desde las piscinas naturales de Charco Azul, que discurre más cercano a la orilla, se prevé sobre el sendero actual, acondicionándolo en lo estrictamente necesario, principalmente en anchura. Se estima una longitud total de accesos de unos 110 metros.

En la imagen siguiente se aprecia desde el norte el estado actual de la zona de baño de El Varadero destacando el saliente rocoso de Punta Cumplida y comprobando el perfil casi vertical del acantilado en la zona de orilla cercana a dicho saliente, así como los afloramientos rocosos del contorno norte de esta zona de baño. En primer plano la conexión del paseo litoral con el sendero que da acceso a dicha zona y hacia la izquierda da acceso a la zona de baño de El Charco Azul.



Finalmente, como actuación complementaria para esta zona de baño se propone la construcción en el contorno norte del vaso principal de un embarcadero, que permita el embarque y desembarque ocasional y no regular de personas. Este embarcadero consistirá en una estructura vertical que permita abarload una embarcación en condiciones de seguridad, para que sus ocupantes puedan desembarcar y embarcar.



Imágenes en las que se localizan las actuaciones propuestas en la rada de El Varadero, así como una aproximación a la futura zona de baño acondicionada con los accesos y las dotaciones incorporadas.

8. Criterios para la actuación en las piscinas naturales de Charco Azul.

El acceso peatonal a la zona de baño de Charco Azul se realiza en la actualidad a través de una escalinata que parte de la Calle El melonar, en la cota +29m, descendiendo hasta el nivel del mar mediante una escalinata de más de 150 escalones.

El acceso rodado a la zona de piscina, construido para resolver las necesidades de servicio y socorrismo en la zona de baño, se realiza a través de una rampa de unos 4m de anchura que presenta una pendiente superior al 30% en algunos tramos. La utilización de peatones de esta rampa, tanto en sentido ascendente como descendente, resulta peligrosa e inaccesible para gran número de usuarios.

Resolver la accesibilidad para cualquier persona al Parque Litoral del Charco Azul (que incluye en un futuro la zona de El Varadero), constituye un objetivo básico de la presente Estrategia.

Sin perjuicio de la preceptiva autorización de Costas, la propuesta planteada para el PEO-3, comprende las siguientes intervenciones:

- Instalación de un elevador en pozo y galería horizontal de salida en la zona de baño, con embarque en la Calle El Melonar, concretamente en la nueva plazuela mirador creada tras la demolición del antiguo almacén Betancor.
- Remodelación de la vía rodada existente mediante la construcción de un ramal de mayor longitud que el actual que permita reducir la elevada pendiente actual del mismo.
- Adecuación de los distintos espacios abiertos que conforman el Parque Litoral, garantizando la accesibilidad a todos los servicios públicos, así como al disfrute del baño.



Imagen recreada de las piscinas naturales de Charco Azul con el edificio de servicios previsto en la zona superior de El Melonar

9. Criterios para la actuación en la caleta de Rompecabos.

Se plantea para el PEO-3 la recuperación del acondicionamiento de la Caleta de Rompecabos como playa abrigada, cuya ejecución se inició hace unos quince años, abatida por la acción del mar, en el marco del proyecto de Acondicionamiento del Litoral de Puerto Espíndola, redactado por el Ingeniero D. Joaquín Soriano. La finalidad de esta actuación es la creación de una zona de baño en condiciones de seguridad frente al oleaje y corrientes, dotadas de servicios de calidad, garantizando la accesibilidad universal.

Sin perjuicio de la obtención de la preceptiva autorización de Costas, las actuaciones propuestas para el acondicionamiento de La Caleta de Rompecabos como playa para el disfrute del baño en el mar, en el marco del presente Plan General se concretan en lo siguiente:

- Ejecución de un acceso desde la trama urbana colindante, tanto a la explanada de servicios de temporada como a la playa seca, (1)
- Acondicionar la explanada existente para servicios de temporada, (2)
- Ejecución un dique de protección y abrigo frente a los oleajes reinantes (3)
- Aportación de arena de granulometría adecuada. (4)



Localización sobre ortofoto del conjunto de actuaciones propuestas en la Caleta de Rompecabos para su acondicionamiento como zona de baño.

En la imagen anterior, la línea continua de color verde representa la línea límite interior del dominio público marítimo-terrestre (DPMT), quedando delimitado dicho demanio público desde esa línea verde hacia el mar.

El acceso a la futura Playa de Rompecabos se realizará sobre la misma traza del precario acceso actual. La construcción del muro de contención para ensanche y mejora de la Carretera LP-1042 de acceso a Puerto Espindoladel favorecerá la construcción de este acceso a la futura playa que, siendo preferentemente peatonal, deberá permitir el acceso rodado en casos de emergencia sanitaria, tanto a la explanada como a la playa seca.

Se plantea asimismo, el acondicionamiento de la explanada superior existente para ubicar los servicios de temporada tales como un kiosko-bar con sillas y mesas, así como el alquiler de hamacas y sombrillas en la playa seca.



Localización de las actuaciones en los accesos y explanadas



Localización de las actuaciones previstas en una imagen oblicua de la Playa de Rompecabos desde el mar.

Se propone un dique exento de protección y abrigo, emergido, con una baja cota de coronación, a fin de minimizar su intrusión visual. Se plantea este dique con una conformación irregular, de anchura y altura variable, de modo tal que contribuya a su integración paisajística. Funcionalmente, este dique deberá garantizar la estabilidad del arenal que conforme la playa, sea éste la arena actual o una posible recarga de arena de origen externo. El dique en su parte emergida tendrá una longitud aproximada de sesenta metros y una anchura de unos diez metros. La localización definitiva del dique y su orientación, así como sus dimensiones definitivas resultarán de los estudios especializados correspondientes que deberían incluir modelización matemática y modelización física.



Imagen aérea de la Caleta de Rompecabos con la figuración del dique de protección emergente desde el Sureste.

Debe tenerse en cuenta en el diseño final de este dique los resultados obtenidos en los ensayos realizados en las instalaciones del Centro de Estudios del Puertos y Costas (CEDEX-CEPYC) dependiente del Ministerio de Fomento, en el año 2004, con motivo de los trabajos definitivos de las obras de la Playa de Puerto Espíndola, que incluyeron, en sus estudios ambas playas colindantes y separadas por la Punta Espíndola.

En la imagen siguiente del modelo físico a escala ensayado se aprecian las dos playas, estando en primer plano la Baja de Los Erizos (en verde), la Playa de Rompecabos y tras la Punta Espíndola (en verde) la Playa de Puerto Espíndola flanqueada por el dique ensayado. Se aprecian en ambas, a través de la superficie del agua, los diques sumergidos proyectados como sustentación del perfil sumergido de playa (pies de playa).



Modelo a escala para ensayo realizado en el litoral Rompecabos-Puerto Espíndola.

10. Criterios para la actuación en la Playa de Puerto Espíndola.

Tras la terminación en el año 2010 de la obra de la playa de Puerto Espíndola en el marco del “*Proyecto de Acondicionamiento de la costa de la zona de Charco Azul y Puerto Espíndola*”, ha sido necesario realizar obras de recarga de arena en el año 2014, así como obras urgentes para la estabilización del acantilado que flanquea por el poniente el acceso viario al puerto y a la propia playa.

Desde los primeros años de su puesta en funcionamiento esta playa ha presentado problemas funcionales para los usuarios generados fundamentalmente por el deterioro de la escollera sumergida construida en su día para disipar la energía del oleaje, que además ha resultado insuficiente desde su construcción.

La protección de la playa frente al oleaje que impida el desplazamiento de la arena y evite la formación del brusco escalón existente que, independientemente de la peligrosidad que genera, dificulta notablemente la entrada cómoda de los bañistas en el agua, constituye un objetivo fundamental en la ordenación del Sistema General SGLP-11, Playa de Puerto Espíndola.

Sin perjuicio de los estudios correspondientes, atendiendo los buenos resultados experimentados en la playa de Los Cancajos en el término municipal de Breña Baja, en la que se adoptó una solución de tómbolos por el ingeniero Suárez Bores a finales de los años 80 del pasado siglo, se propone adoptar una solución similar, con una menor escala, dado que la longitud de la escollera existente tiene 120m.

Esta solución, que denominó Suárez Bores "diques paisaje" dotan a las estructuras de protección frente al oleaje de un diseño estructural integrador con el paisaje donde se ubican, que en el caso de la playa de Los Cancajos resalta y evoca la forma columnar basáltica correspondiente con la naturaleza volcánica de la isla.

Se plantea, así mismo, si las condiciones técnicas y ambientales lo aconsejan, una nueva recarga de arena a la playa, a partir de las fuentes sedimentarias indicadas por la autoridad competente.

Por último, esta actuación contempla la mejora de la accesibilidad desde el espacio exterior hasta la zona de baño en condiciones adecuadas de seguridad para los usuarios. Así mismo se habrá contemplar el acceso para las personas de movilidad reducida mediante rampas de acceso al mar y tarimas de madera sobrepuesta sobre la arena.

Conforme a lo regulado en el artículo 30 de la Ley de Costas, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes. En tal sentido, la ordenación que se proponga deberá garantizar una distribución homogénea de los volúmenes atendiendo a su entorno y la configuración de la zona, con una disposición y altura de las edificaciones de forma armónica con el entorno que no limite el campo visual hacia el litoral, ni rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva marítima.

CONDICIONES AMBIENTALES A OBSERVAR EN EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PARQUE MARÍTIMO PUERTO ESPÍNDOLA-VARADERO (PEO-3).

Sin perjuicio de lo que se derive del correspondiente título habilitante por la Administración de Costas, la formulación y desarrollo del Plan Especial de Ordenación del Parque Marítimo Puerto Espíndola-Varadero (PEO-3), habrán de observarse fundamentalmente las siguientes condiciones ambientales:

1. Previa o simultáneamente al inicio de redacción del PEO-3 se habrá de realizar el estudio de los fondos marinos y evaluar los posibles efectos negativos sobre ellos, que se extenderá como mínimo a una superficie de radio 50 m. del litoral.

2. Para las actuaciones previstas dirigidas a la estabilización de los taludes rocosos situados al Oeste del espacio previsto para el Parque Marítimo, cuya inclusión se prevé en el PEO-3, se habrán de incorporar las medidas correctoras que minimicen el impacto ambiental.
3. El Plan Especial habrá de incorporar a su documentación un estudio de integración paisajística de cada una de las alternativas de ordenación formuladas, así como de las distintas soluciones de diseño barajadas para el realce del Parque Marítimo.
4. En el Estudio de Evaluación Ambiental del Plan Especial (PEO-3) se habrá de incorporar un estudio de las distintas alternativas formuladas, en especial respecto a la incidencia de las actuaciones planteadas en el mar en la dinámica litoral en el área de influencia, indicándose en cada caso las medidas correctoras necesarias para evitar los efectos negativos sobre el medio y para minimizar el impacto ambiental marítimo y terrestre.
5. Se habrá de incorporar al PEO-3 un Estudio de Estabilidad del acantilado rocoso sobre la plataforma litoral, a fin de determinar la anchura de la franja de seguridad ante desprendimientos, así como las características de los posibles elementos de protección.
6. Las actuaciones propuestas habrán de realizarse conforme a la mejor tecnología disponible, garantizando los estándares de gestión ambiental y de máxima calidad que enmarcan e impulsan la presente propuesta de parque marítimo.
7. En cualquier alternativa planteada en la ordenación de este parque marítimo, tanto en la Cala del Varadero, en La Caleta de Rompecabos, como en la Playa de Puerto Espíndola, ha de conservarse la línea de costa natural, prohibiéndose la intervención en la misma, conformando láminas de aguas abrigadas mediante estructuras de protección exentas (sin contacto con la línea de costa), o bien aprovechando elementos preexistentes de la geomorfología.
8. Las estructuras de protección y abrigo que se planten habrán de minimizar la ocupación de fondo marino.
9. Habrá de reducirse la cota de coronación de las estructuras de protección y abrigo en lo posible, con objeto de minimizar la instrucción visual de las mismas, introduciendo sistemas de disipación energética que garanticen la funcionalidad y seguridad de los usuarios para el baño.
10. En la ordenación de los usos y actividades susceptibles de introducir en las áreas terrestres de servicios, se exigirá la adopción de medidas para garantizar un ambiente libre de emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la política de la Unión Europea, y en sintonía con la futura demanda de los potenciales usuarios, planteando las diferentes redes de servicios con las mejores técnicas disponibles y regulando la movilidad interna.
11. El Parque Marítimo Puerto Espíndola-Varadero (SGLP-4 y SGLP-11) afecta a las Zonas de especial protección para las aves “Espacio marino del norte de La Palma” (ES0000525), por lo que habrán de establecerse por el órgano ambiental que corresponda las especificaciones sobre el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial de Ordenación del citado parque marítimo, así como sobre el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, y especialmente las especificaciones exigibles por el PEO-3 a los proyectos en relación a su incidencia sobre las aves objeto de conservación y sus hábitats. Todo ello con objeto de alcanzar el establecimiento de las exigencias y condicionantes al desarrollo de los proyectos con incidencia en el medio marino.



Imagen de la delimitación de la ZEPA Espacio marino del norte de La Palma (ES0000525)

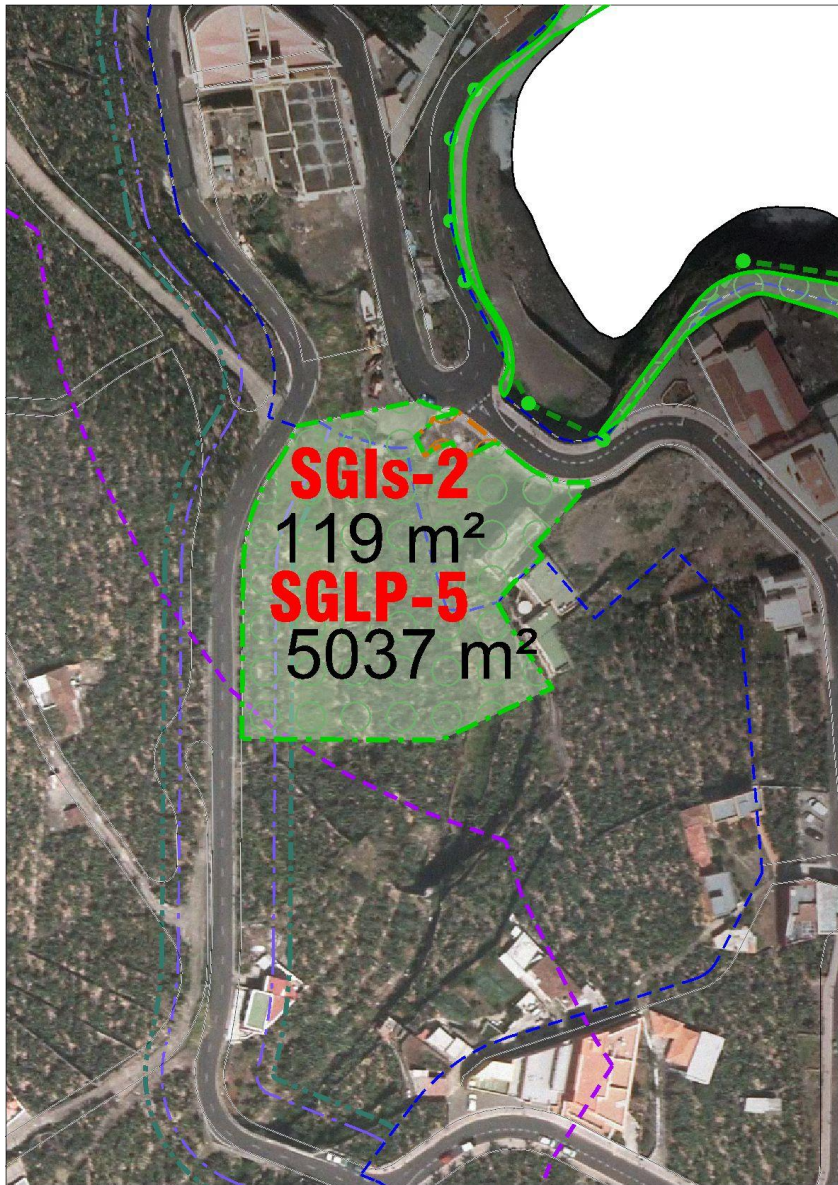
12. El PEO-3 habrá de regular tanto la iluminación nocturna como la emisión de ruido aéreo en la práctica de actividades deportivas y recreativas en el ámbito ordenado, tales como buceo, actividades náuticas, la pesca recreativa o las actividades aeronáuticas, con la finalidad de compatibilizarlas con la conservación de las aves marinas.
13. En el PEO-3 se habrán de ordenar adecuadamente la evacuación, depuración y vertido o recogida en su caso, de las aguas residuales generadas en la zona de servicio del Parque Marítimo Puerto Espíndola-Varadero.
14. Previa o simultáneamente al inicio de redacción del PEO-3 se habrá de realizar el estudio de los fondos marinos y evaluar los posibles efectos negativos sobre ellos, que se extenderá como mínimo a una superficie de radio 50 m. del litoral.
15. Para las actuaciones previstas dirigidas a la estabilización de los taludes rocosos situados al Oeste del espacio previsto para el Parque Marítimo, cuya inclusión se prevé en el PEO-3, se habrán de incorporar las medidas correctoras que minimicen el impacto ambiental.
16. El Plan Especial habrá de incorporar a su documentación un estudio de integración paisajística de cada una de las alternativas de ordenación formuladas, así como de las distintas soluciones de diseño barajadas para el realce del Parque Marítimo.
17. El Plan Especial (PEO-3) habrá de incorporar asimismo un estudio de Evaluación Ambiental de las distintas alternativas formuladas, en especial de las incidencias en la dinámica litoral en el área de influencia de las actuaciones en el mar, indicándose las medidas correctoras necesarias para evitar los efectos negativos sobre el medio y para minimizar el impacto ambiental marítimo y terrestre.

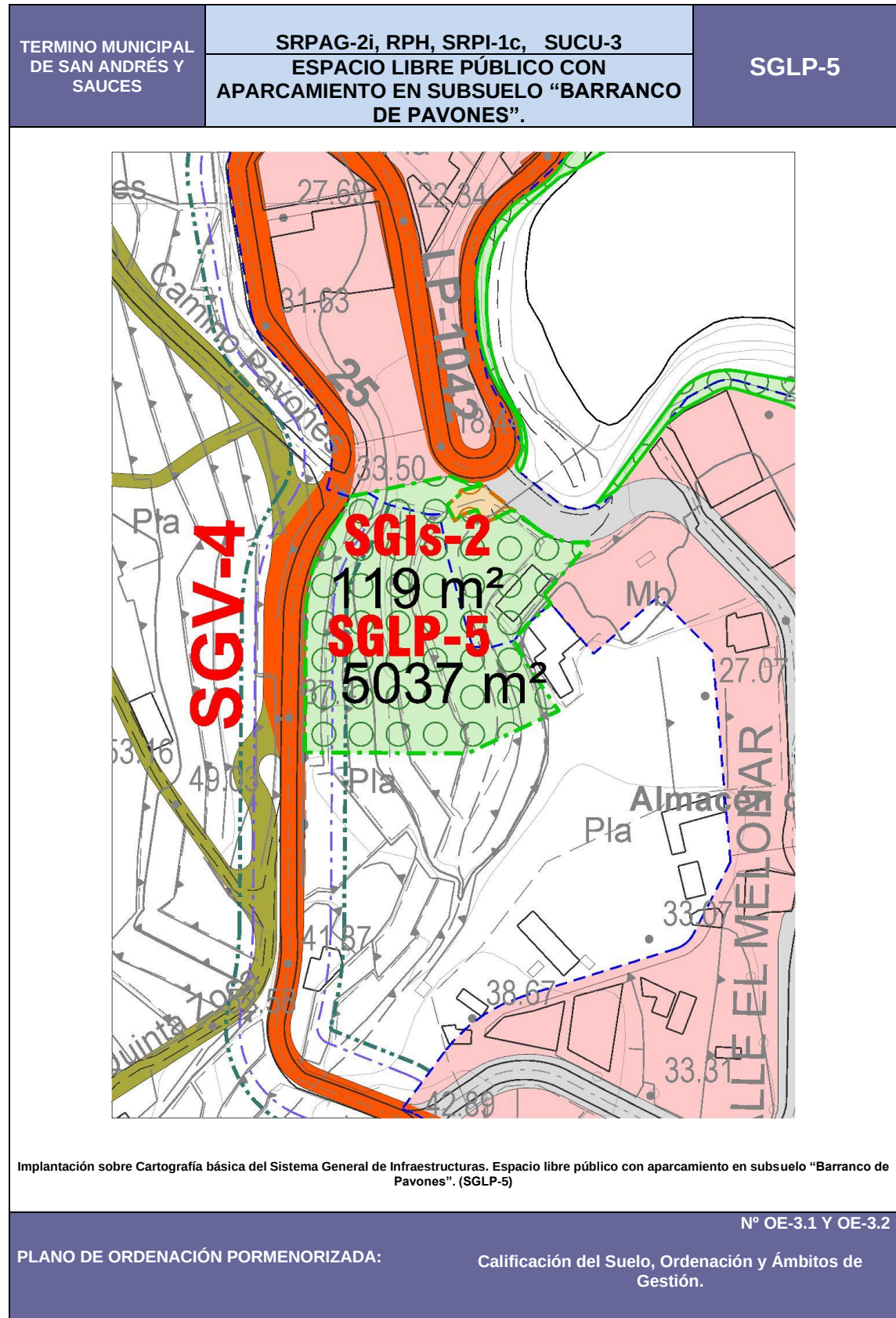
18. Se habrá de incorporar al PEO-3 un Estudio de Estabilidad del acantilado rocoso sobre la plataforma litoral, a fin de determinar la anchura de la franja de seguridad ante desprendimientos, así como las características de los posibles elementos de protección.
19. Deberán tener resuelto el sistema de vertido de sus aguas residuales en la forma técnicamente posible que evite la contaminación del medio.
20. La vegetación a incluir en los espacios libres o ajardinamientos será con especies autóctonas, y con carácter preferente adecuada al piso bioclimático en el que se encuentre.
21. Al encontrarse afección a cuadrículas del Banco de Datos de Biodiversidad, se establece como medidas preventivas:
 - Si se detecta la presencia de alguna especie de fauna protegida en base a la normativa vigente, se deberá respetar la época de cría y reproducción para la ejecución de las obras, y plantear las medidas oportunas para su conservación, priorizando el mantenimiento del hábitat; habrá que coordinar con la administración competente medidas específicas para dichas especies, acorde a las exigencias de la normativa que las engloben, así como los planes de recuperación, planes de gestión, etc. que las recojan.
 - Si se identifica alguna especie botánica, incluida en los catálogos de protección y, fundamentalmente, en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, se deberá tener en cuenta que para el arranque, recogida y corte de algún ejemplar se considerará lo que determine la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, el Plan Forestal de Canarias y el Código de Buenas Prácticas Agrarias de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la Consejería de Medio Ambiente.
 - La tala y el trasplante de especies protegidas, requerirá licencia previa, sin perjuicio de las autorizaciones administrativas exigidas por la legislación sectorial vigente. Las normas de protección serán de aplicación a la vegetación protegida, con independencia de la titularidad pública o privada de los terrenos sobre los que se desarrolla, o de su régimen de uso.
 - Los espacios libres con presencia de flora protegida solo podrán destinarse a usos compatibles con su conservación.
 - Las actividades susceptibles de afectar a especies protegidas deben contemplar su salvaguarda previa en la forma que establezcan los órganos de la administración competente en la materia.
 - Durante la fase de construcción se deberán tomar medidas para evitar la contaminación atmosférica de polvo y minimizar los ruidos emitidos por la maquinaria (impacto acústico).

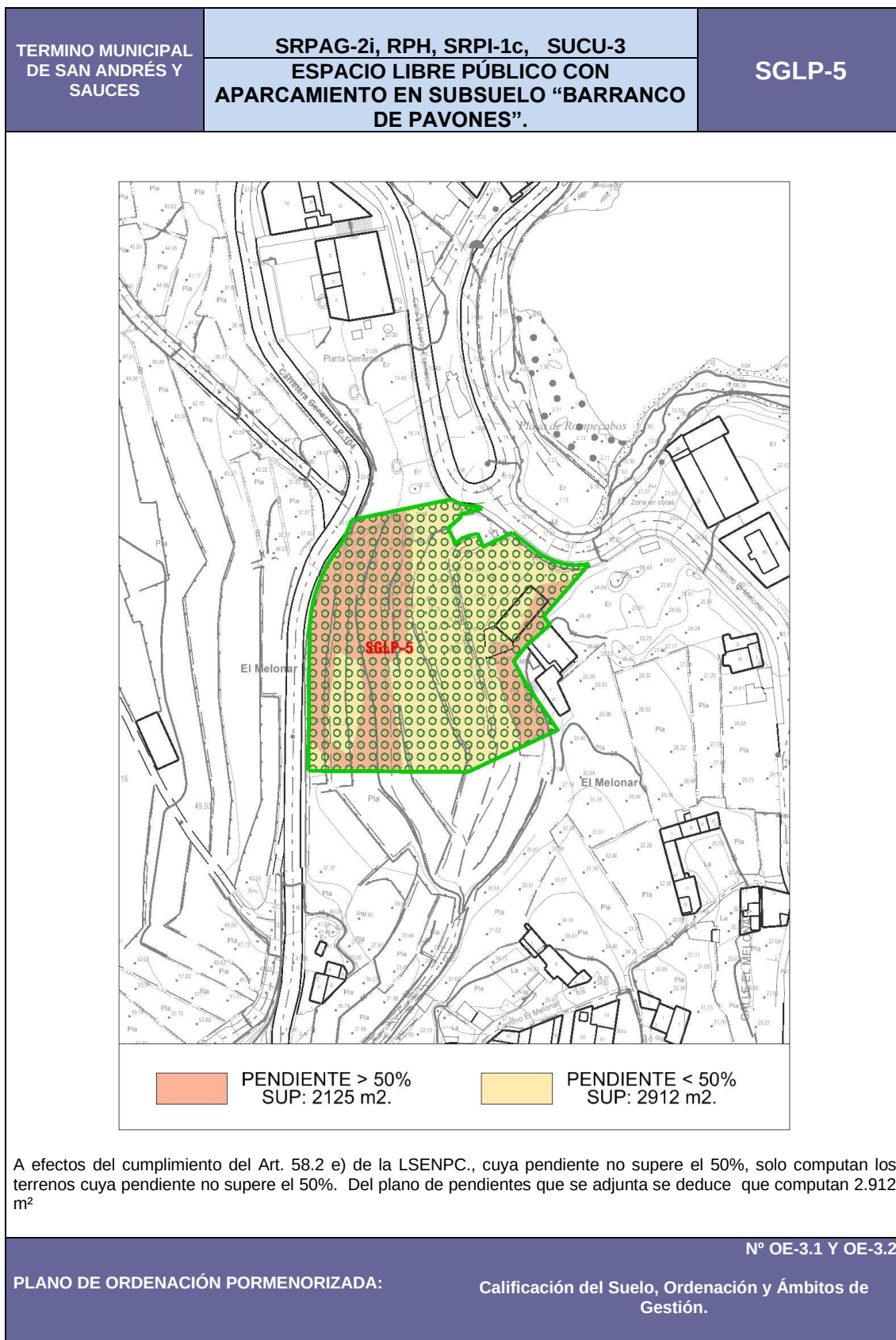
CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.

El Plan Especial de Ordenación habrá de cumplir la **orden VIV/561/2010, de 1 de febrero**, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, así como la legislación autonómica de accesibilidad, pudiéndose resolver la accesibilidad de determinados espacios del sistema a través de itinerarios peatonales accesibles que se apoyen en la red de senderos peatonales existentes aunque se sitúen fuera del área delimitada.

**(SRPAG-2i, RPH, SRPI-1c, SUCU-3). ESPACIO LIBRE
PÚBLICO CON APARCAMIENTO EN SUBSUELO
“BARRANCO DE PAVONES”.**

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPAG-2i, RPH, SRPI-1c, SUCU-3	SGLP-5
	ESPACIO LIBRE PÚBLICO CON APARCAMIENTO EN SUBSUELO “BARRANCO DE PAVONES”.	
		
Implantación sobre Ortofoto de la ordenación urbanística básica del Sistema General de Infraestructuras. Espacio libre público con aparcamiento en subsuelo “Barranco de Pavones”. (SGLP-5)		
PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:		Nº OE-3.1 Y OE-3.2
Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.		





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPAG-2i, RPH, SRPI-1c, SUCU-3	SGLP-5
	ESPACIO LIBRE PÚBLICO CON APARCAMIENTO EN SUBSUELO “BARRANCO DE PAVONES”.	

Superficie total:	5.037 m ²	Superficie computable a efectos del cumplimiento del Art. 58.2 e) de la LSENPC., cuya pendiente no supere el 50%	2.912 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico		
Categoría:	SRPAG-2i, RPH, SRPI-1c, SUCU-3,		
Plazo de Ejecución:	Segundo Cuatrienio		

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

La ordenación del área de Puerto Espíndola, entendida como el Sistema General Portuario, el Sistema de Espacios Libres Públicos de playas (Espíndola y Rompe Cabos), así como los espacios adyacentes de viario y aparcamientos, se ha planteado tanto por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, como por el Ayuntamiento de San Andrés y Sauces, como espacio peatonal. Tal decisión obliga a prever necesariamente una zona de aparcamiento en el margen Oeste de la Carretera LP-1042 (Carretera a Puerto Espíndola) sobre el cauce y vaguada del Barranco de Pavones, como único espacio disponible para tal fin.

Dicho barranco ha sido canalizado recientemente en un tramo de unos 70 m. por el Consejo Insular de Aguas de La Palma, generándose sobre el marco de encauzamiento mediante terraplenado una amplia superficie horizontal que se destina en la actualidad a aparcamientos públicos, que vienen a resolver una necesidad y reiterada demanda sobre todo en época estival.

En la propuesta de ordenación urbanística que el PGO plantea para la zona, atendiendo a los requerimientos municipales, se ha recogido una reserva de suelo destinada a Espacio Libre Público, con aparcamiento en el subsuelo, evitándose de este modo la generación de una amplia playa de aparcamientos al aire libre, obteniéndose simultáneamente un espacio libre público de plaza para eventos y esparcimiento en el litoral, que viene a resolver las necesidades de la población de esta zona que además de Puerto Espíndola incluye El Melonar, Charco Azul y Manos de Oro.

Las 5,04 Has vinculadas al Sistema General de Equipamientos se encuentran delimitadas por el Norte con el ámbito urbano (SUCU-3), por el Sur, por el cauce del Barranco de Pavones y plataneras; por el Este, por la Carretera de Puerto Espíndola (LP-1042); por el Oeste, con el ámbito urbano El Melonar-Puerto Espíndola (SUCU-3) y el cauce del Barranco de Pavones.

El área delimitada para el Espacio Libre Público de Barranco de Pavones (SGLP-5) se encuentra zonificada en el PIOLP del siguiente modo:

- Zona Bb-3.1 (Interés Agrícola Intensivo).
- Zona D-2.1 (Residencial o Mixto (Urbano y Urbanizable)).

Su situación dentro de la zona Bb-3.1 PORN (Interés agrícola intensivo) del PIOLP, obliga a su clasificación por el PGO como suelo rústico, mayoritariamente de Protección Agrícola, sin perjuicio de que lo incluya en alguna categoría que suponga mayor protección en función del análisis más pormenorizado propio del instrumento urbanístico. En cuanto al uso, en tanto se tipifica en base al Art. 276.3 e) de la normativa del PIOLP como un **uso de equipamientos** de “*parques, espacios libres y áreas recreativas*”, comprensivo de las actividades de ocio, recreo o reposo que se desarrolle en espacios no edificados destinados específicamente a estos usos, **se considera un uso compatible autorizable**.

En cuanto a la zona D2.1 (Residencial o mixto. Urbano o urbanizable), se admite el uso de equipamientos como uso principal.

El Plan General clasifica y categoriza los terrenos incluidos en SGLP-5 del siguiente modo:

Suelo Rustico de Protección Agrícola Intensiva (SRPAG-2i).	Comprende la plataforma horizontal utilizada actualmente para aparcamientos y la media ladera que la conforma por el Sur hasta la Carretera LP-1042.	2.598 m ²
Suelo Rústico de Protección Hidrológica (RPH).	Comprende el Cauce del Barranco de Pavones, parcialmente canalizado.	546 m ²
Suelo Rústico de Protección de Infraestructura Viaria (SRPI-1c).	Comprende un tramo de la franja Norte de dominio y servidumbre de la Carretera LP-1042.	633 m ²
Suelo Urbano Consolidado (SUCU-3) con uso principal de Equipamiento de Litoral.	Comprende solares ineditados y acondicionados para su edificación conforme a las NN.SS.92.	1.260 m ²
SUPERFICIE	TOTAL	5.037 m²

CONDICIONES AMBIENTALES A OBSERVAR EN EL PROYECTO Y EJECUCIÓN DEL SGLP-5.

1. Los usos susceptibles de introducir en la zona de servidumbre de protección de Costas estarán sujetos a lo dispuesto en los Art. 24 y Art. 25 de la Ley de Costas, estando expresamente prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación. Las edificaciones e instalaciones existentes se regularán según lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta del citado Texto Legal. En cualquier caso, el proyecto correspondiente, deberá remitirse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a través del Servicio Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife, para la emisión del informe que disponen los artículos 112 a) y 117 de la Ley de Costas. En dicho informe se valorarán las propuestas concretas del planeamiento para la franja costera y su adecuación a las determinaciones de la normativa de Costas.
2. En el proyecto que se redacte para la ejecución de este espacio público se habrá de garantizar que no se produce una afección perjudicial para las obras de encauzamiento realizadas en el tramo final del barranco de Pavones, en especial de los elementos de cimentación que se proyecten.
3. La vegetación que se utilice habrá de ser compatible con los cultivos agrícolas de plataneras circundantes, garantizándose en todo momento que no se producen infecciones de plagas e invasiones de especies extrañas, con tal finalidad, se prohíben la introducción de tapizados de gramíneas y de otras especies alóctonas especialmente contraindicadas por el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de La Palma.
4. Los elementos edificados que se prevean habrán de situarse preferentemente en el lateral Sur del área delimitada, de modo tal que quede liberada la superficie central de elementos fijos que impidan o dificulten la celebración de eventos.
5. Los aparcamientos que se prevean en el subsuelo habrán de contar con amplias aperturas en techo, así como espacios de ajardinamiento arbustivo, en aras a evitar efectos claustrofóbicos y espacios inseguros. Los accesos de ingreso y salida se dispondrán de forma independiente.

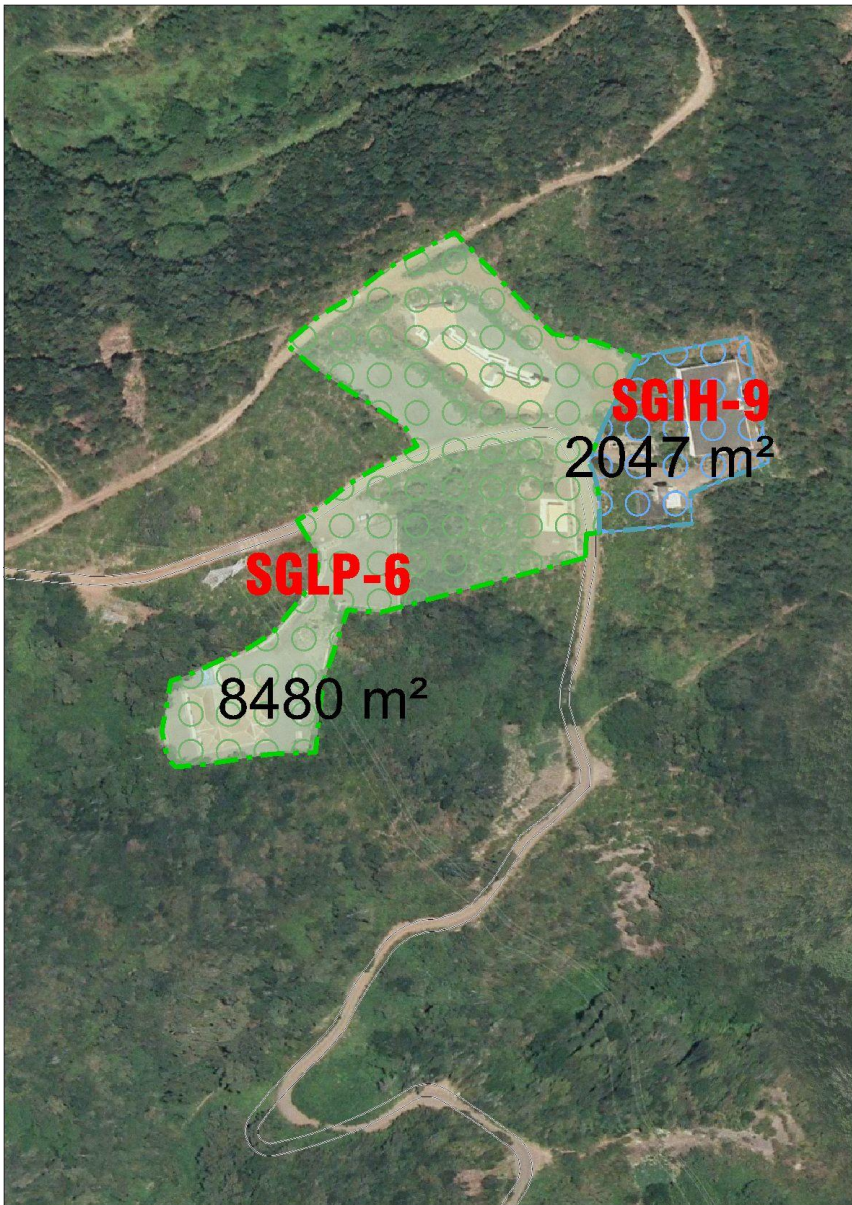
6. El tratamiento de las cubiertas de los elementos edificados habrá de resolverse preferentemente mediante cubiertas ajardinadas, requiriéndose en todo caso un estudio de integración paisajística realizado en base a implantaciones infográficas de las distintas propuestas, que acompañe al proyecto.
7. Se cuidará especialmente el cumplimiento de la Normativa relativa a las condiciones de seguridad en los espacios públicos, prestándose especial atención al mobiliario urbano, así como a los elementos de protección y a los obstáculos, impedimentos, escalones laterales, superficies pavimentadas, iluminación, áreas de sombra, y arbolado.
8. No se establecen límites de edificabilidad máxima, ni tampoco limitaciones a la introducción de usos, cuya determinación corresponderá al Ayuntamiento atendiendo a los estudios y recomendaciones que se realicen para dar respuesta y satisfacer las demandas sociales y económicas de la zona.
9. Conforme a lo regulado en el artículo 30 de la Ley de Costas, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes. En tal sentido, la ordenación que se proponga deberá garantizar una distribución homogénea de los volúmenes atendiendo a su entorno y la configuración de la zona, con una disposición y altura de las edificaciones de forma armónica con el entorno que no limite el campo visual hacia el litoral, ni rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva marítima.

CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.

El proyecto arquitectónico y de urbanización correspondiente habrá de cumplir la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, así como la legislación autonómica de accesibilidad, pudiéndose resolver la accesibilidad de determinados espacios del sistema a través de itinerarios peatonales accesibles que se apoyen en la red de senderos peatonales existentes aunque se sitúen fuera del área delimitada.

SRPAG-1e. PARQUE RECREATIVO LAS CANCELAS. (PEO-5)

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	RPa-1e	SGLP-6
	PARQUE RECREATIVO LAS CANCELAS. (PEO-5)	

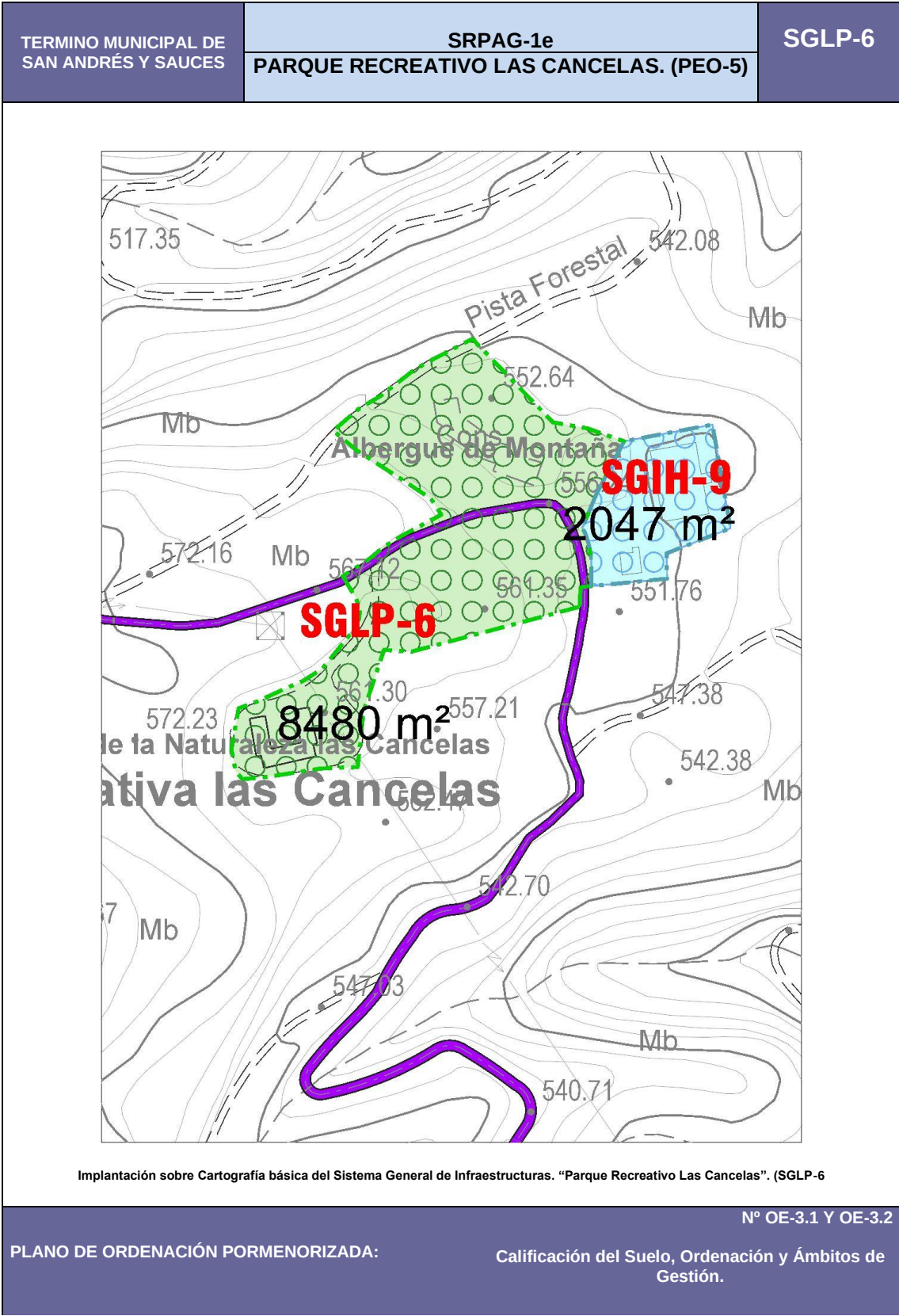


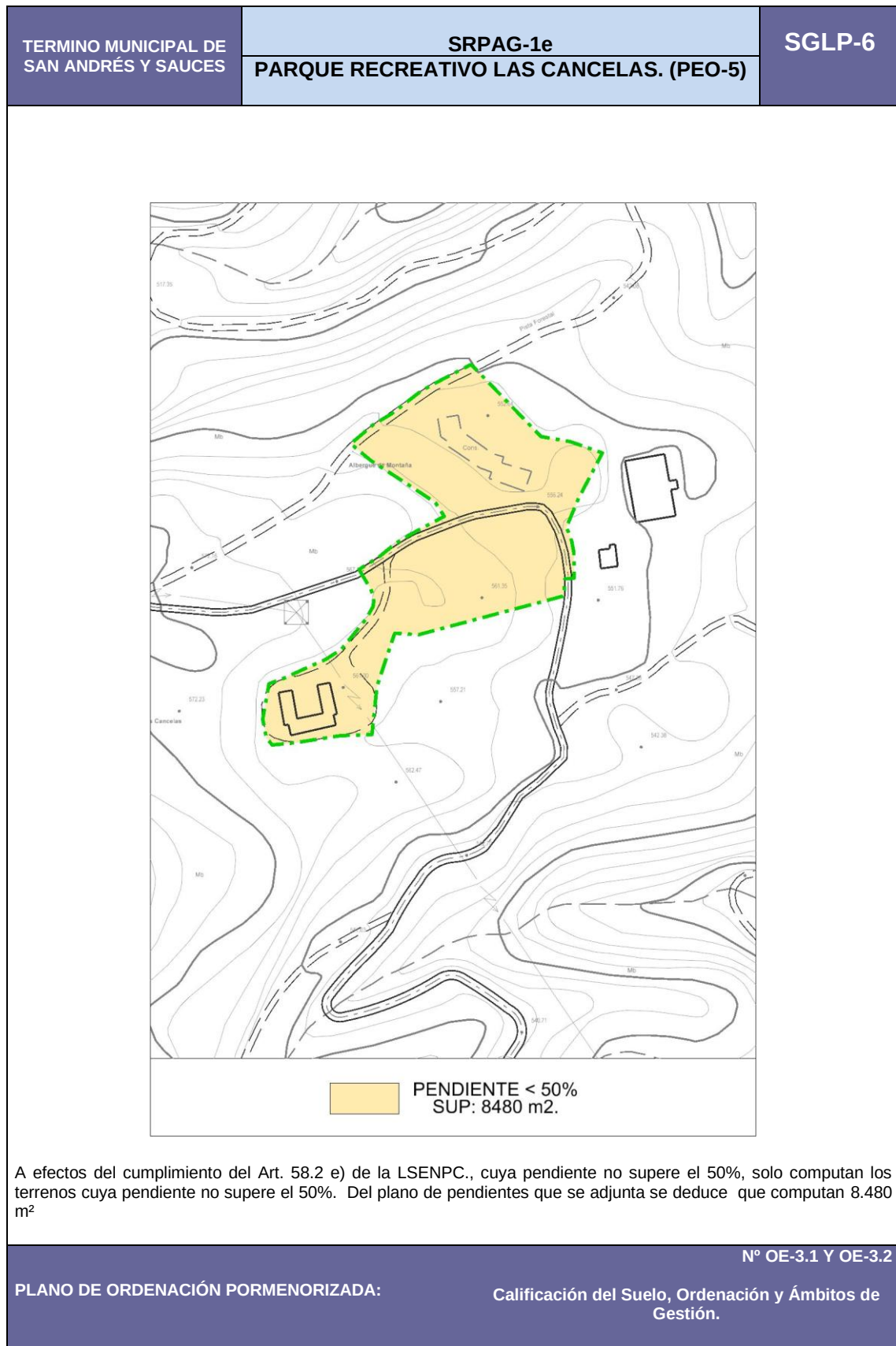
Implantación sobre Ortofoto de la ordenación urbanística básica del Sistema General de Infraestructuras. “Parque Recreativo Las Cancelas”.
(SGLP-6)

PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:

Nº OE-3.1 Y OE-3.2

Calificación del Suelo, Ordenación y Ámbitos de Gestión.





TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPAG-1e	SGLP-6
	PARQUE RECREATIVO LAS CANCELAS. (PEO-5)	

Superficie:	8.480 m ²	Superficie computable a efectos del cumplimiento del Art. 58.2 e) de la LSENPC., cuya pendiente no supere el 50%	8.480 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico		
Categoría:	SRPN-3iem		
Plazo de Ejecución:	Primer Cuatrienio. Competencia del Cabildo Insular		

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

El área vinculada al Parque Recreativo de Las Cancelas se corresponde con una zona de Pinar Canario y Monteverde, surcada de Este a Oeste por la pista del monte de Las Lomadas que sirve de acceso a los Nacientes de Marcos y Corderos. Las obras realizadas hasta el momento para la introducción de infraestructuras hidráulicas, así como la implantación de edificaciones para un aula de naturaleza y un albergue, no han contado con planificación alguna ni proyecto general del Parque que la sustente.

Este parque se encuentra previsto en el Plan Insular de Ordenación (Plano P.4.06 Sistemas de Equipamientos y Dotaciones) como área recreativa propuesta de Las Cancelas (R).

CONDICIONES A LA ACTUACIÓN.

1. Con carácter previo a la formulación del Plan Especial se habrá de elaborar un Plan Director donde se determinen los equipamientos, servicios y dotaciones que se pretendan implantar, su relación con la explotación turística de los Nacientes de Marcos y Cordero, la posibilidad de introducir la actividad industrial para el embotellado de aguas, la intervención de la iniciativa privada, la viabilidad económica, la determinación de la carga ambiental máxima admisible, etc.
2. Su situación dentro de la zona A-2.3 PORN del PIOLP (Red Natura 2000 en Entorno Natural) dentro de la ZEC Monteverde de Lomo Grande (140-LP) ES7020092, por tanto las actuaciones que se prevean han de ser compatibles con la preservación de los valores naturales que han determinado su inclusión en la Red Europea Natura 2000, debiendo preverse en la ordenación las medidas de conservación necesarias para el mantenimiento o restablecimiento de los hábitats naturales y/o de las poblaciones de las especies que caracterizan los hábitats significativos de la Macaronesia, en este caso, el Monteverde de Fayal-Brezal.

CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.

El Plan Especial de Ordenación habrá de cumplir la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, así como la legislación autonómica de accesibilidad, pudiéndose resolver la accesibilidad de determinados espacios del sistema a través de itinerarios peatonales accesibles que se apoyen en la red de senderos peatonales existentes aunque se sitúen fuera del área delimitada.

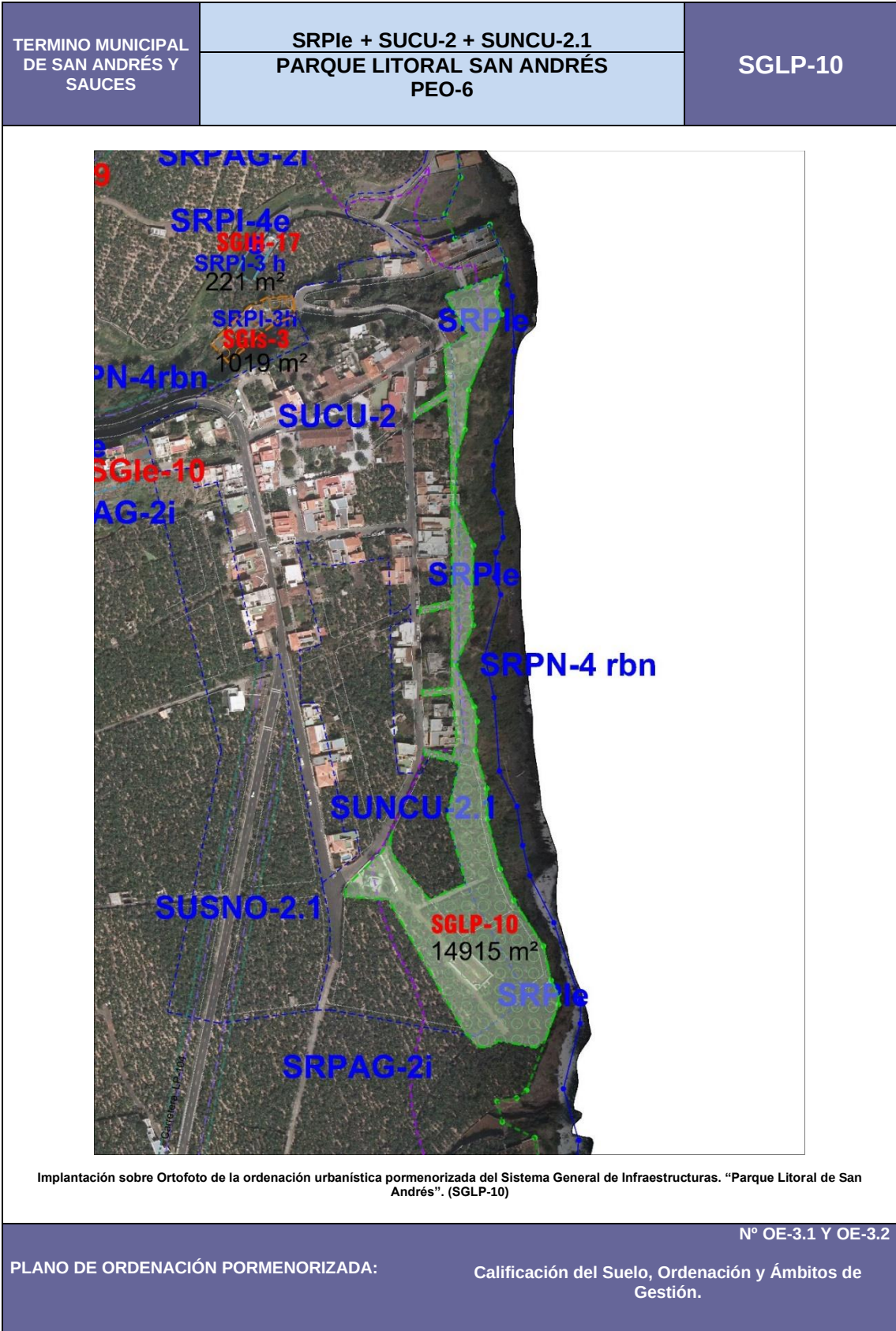
CONDICIONES AMBIENTALES.

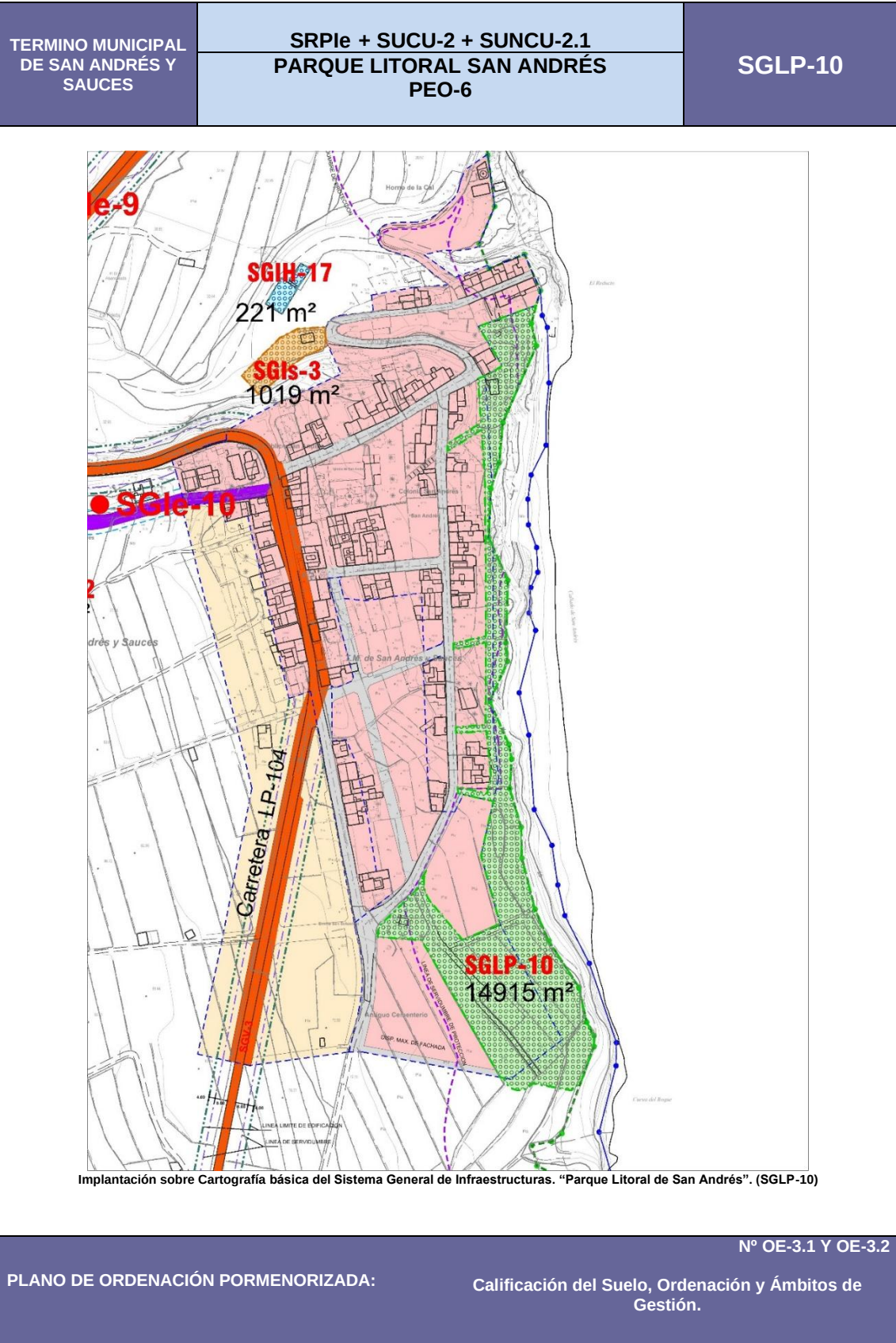
1. En el Plan Especial habrá de incorporarse un estudio infográfico de la implantación de las infraestructuras y de los volúmenes edificatorios en el enclave territorial, realizado de modo tal que permita la valoración de la integración

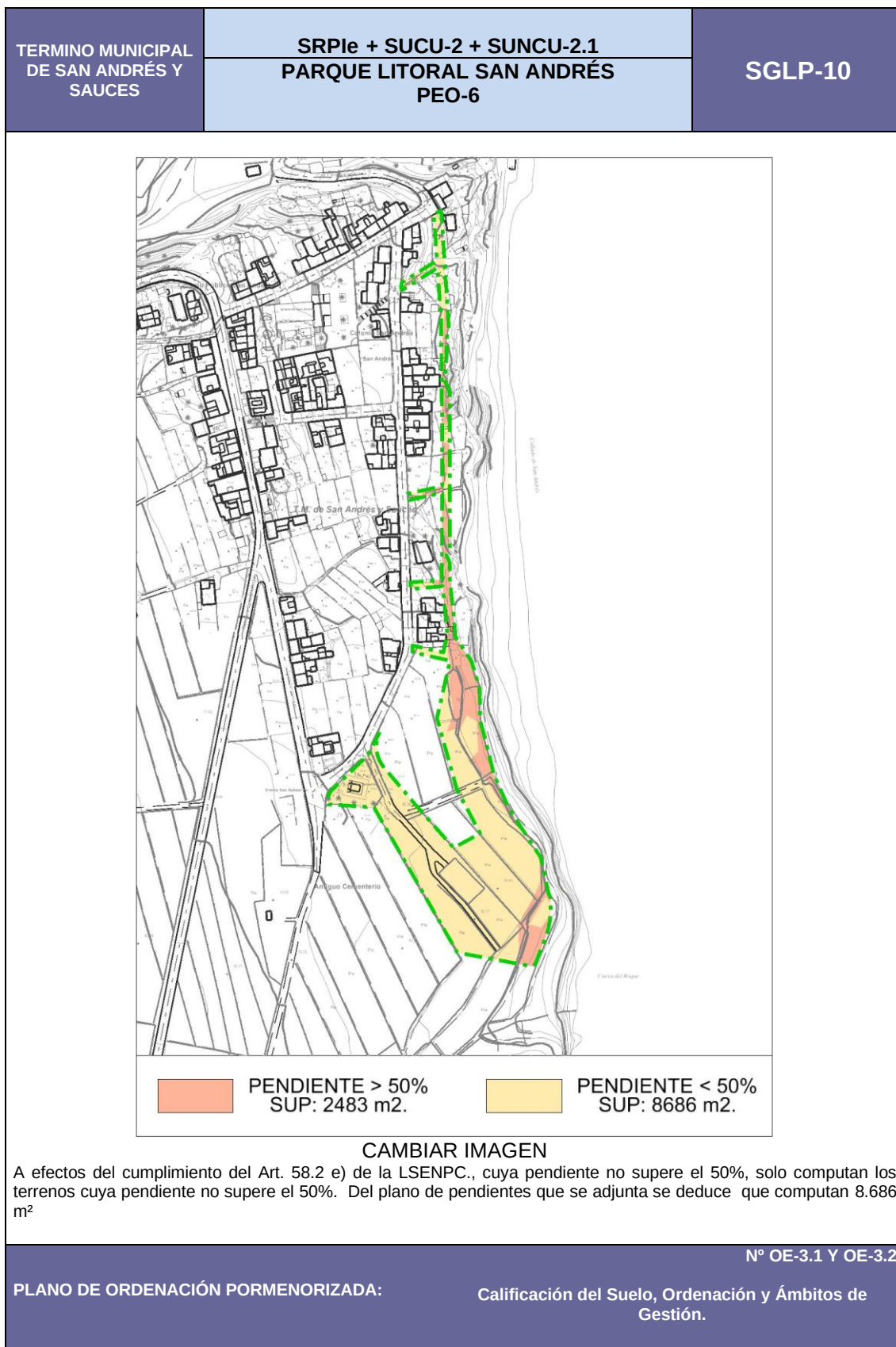
paisajística desde las distintas visuales. El mismo estudio comprenderá un análisis respecto a la integración cromática de los volúmenes edificados.

2. El Plan Especial obligará a que la totalidad de las áreas ajardinadas habrán de realizarse mediante fayal-brezal, pudiéndose incorporar solamente aquellas otras especies propias del piso bioclimático de Las Cancelas.
3. Atendiendo a la condición de espacio de antesala a los Nacientes de Marcos y Cordero, en la ordenación que se plantee habrán de resolverse los aparcamientos de vehículos, no solamente en términos de funcionalidad y dimensionado, sino su integración paisajística.
4. Cualquier canalización que se requiera, deberán ir soterradas.
5. El material usado para la instalación, y acondicionamiento del entorno, deberán ser de la zona, asegurando la integración paisajística de la actuación, al igual que las colorimetrías que se precisase. Para ello debe incorporarse un estudio infográfico que permita valorar las infraestructuras previstas, así como la integración paisajística (integración cromática)
6. El espacio afectado por la actuación, habrá de ser objeto de labores de regeneración ambiental para la recuperación del estado previo a la intervención, usándose vegetación del piso bioclimático correspondiente.
7. Al encontrarse afección a cuadrículas del Banco de datos de Biodiversidad, además de estar inserto en ZEPA; y con el fin de asegurar la protección de las especies potenciales, se establece como medidas:
 - Si hubiese presencia de alguna especie de fauna protegida en base a la normativa vigente, se deberá respetar la época de cría y reproducción para la ejecución de las obras, y plantear las medidas oportunas para su conservación, priorizando el mantenimiento del hábitat; habrá que coordinar con la administración competente medidas específicas para dichas especies, acorde a las exigencias de la normativa que las engloben, así como los planes de recuperación, planes de gestión, etc. que las recojan.
 - Si se identifica alguna especie botánica, incluida en los catálogos de protección y, fundamentalmente, en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, se deberá tener en cuenta que para el arranque, recogida y corte de algún ejemplar se considerará lo que determine la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, el Plan Forestal de Canarias y el Código de Buenas Prácticas Agrarias de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la Consejería de Medio Ambiente.
 - La tala y el trasplante de especies protegidas, requerirá licencia previa, sin perjuicio de las autorizaciones administrativas exigidas por la legislación sectorial vigente. Las normas de protección serán de aplicación a la vegetación protegida, con independencia de la titularidad pública o privada de los terrenos sobre los que se desarrolla, o de su régimen de uso.
 - Los espacios libres con presencia de flora protegida solo podrán destinarse a usos compatibles con su conservación.
 - Las actividades susceptibles de afectar a especies protegidas deben contemplar su salvaguarda previa en la forma que establezcan los órganos de la administración competente en la materia.
 - Durante la fase de construcción se deberán tomar medidas para evitar la contaminación atmosférica de polvo y minimizar los ruidos emitidos por la maquinaria (impacto acústico).

**SRPI. SUCU-2 Y SUNCU-2.1.
PARQUE LITORAL DE SAN ANDRÉS.**







TERMINO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS Y SAUCES	SRPIe + SUCU-2 + SUNCU-2.1	SGLP-10
	PARQUE LITORAL SAN ANDRÉS PEO-6	

Superficie:	14.915 m ²	Superficie computable a efectos del cumplimiento del Art. 58.2 e) de la LSENPC., cuya pendiente no supere el 50%	8.686 m ²
Clasificación de Suelo:	Rústico		
Categoría:	SRPIe, SUCU-2 y SUNCU-2.1		
Plazo de Ejecución:	Segundo Cuatrienio		

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Comprende una parte del espacio lineal que corona el acantilado de San Andrés situado entre éste y la trama urbana. Se incluye en este Parque Litoral (SGLP-10) el paseo costero previsto en las NN.SS. 92, ligeramente modificado en su trazado para conseguir su adaptación a la orografía del terreno y para hacerlo accesible, que une la zona de San Sebastián con el Horno de La Cal para continuar por el actual paseo marítimo hasta el Charco Azul y Puerto Espíndola, así como la zona de San Sebastián donde se sitúan la plaza y ermita del mismo nombre y el antiguo cementerio de San Andrés, ambos incluidos dentro del SUSNO-2.1. Constituye una oportunidad para la creación de un espacio de ocio y disfrute público de gran singularidad y belleza, independientemente de sus enormes potencialidades turísticas, integrado en la estrategia definida para la Villa de San Andrés, además de constituir un remate magnífico al conjunto histórico, superando la tendencia histórica de negación del mar por la Villa de San Andrés.

La zona ha sido transformada desde muy antiguo para su aprovechamiento agrícola, para lo cual se han construido bancales o terrazas escalonadas adaptadas a la orografía, mediante muros de contención de piedra basáltica con aportación de tierra vegetal para los cultivos. Los bancales llegan hasta el mismo borde del acantilado vertical manteniendo un equilibrio inverosímil. Algunos de estos bancales, los más alejados de la trama urbana, han sido abandonados. En conclusión, se trata de un paisaje antropizado que fue transformado para la subsistencia de la población en épocas no tan lejanas, pero que hoy se encuentra en un estado de degradación y abandono, que se agrava por los vertidos incontrolados provenientes de las edificaciones que lo flaquean por el poniente.

El tramo de costa entre San Andrés y Puerto Espíndola, se articula y remata con el sendero litoral que conecta ambos núcleos, cuyo tramo entre el Horno de La Cal y El Melonar se ejecutó hace unos años, quedando pendiente la continuidad hacia el sur hasta la ermita de San Sebastián y hacia el norte hasta Puerto Espíndola. La actuación inicialmente planteada contemplaba además miradores y aparcamientos.

Este paseo litoral San Andrés-Puerto Espíndola, constituye un elemento lineal que a modo de relato nos presenta un conjunto de elementos de gran valor histórico y etnográfico, cuya rehabilitación se hace necesaria: los vestigios del antiguo Convento Franciscano de La Piedad, el antiguo almacén del embarcadero del Guindaste, con muchas posibilidades de rehabilitación para equipamiento complementario, y las zonas pertenecientes a la sociedad "Costa Neptuno", de cuyo proyecto turístico solo se construyó la piscina y solárium y una pequeña cafetería, en estado de ruina.

Dentro del sistema general de Espacio Libre Público Parque Litoral de San Andrés (SGLP-10), se integra el tramo Sur, final del itinerario, de dicho paseo litoral, concretamente el tramo que discurre entre la Calle de Abajo y la Ermita y Plaza de San Sebastián, con los peatonales transversales de articulación con la trama urbana del Conjunto Histórico de la Villa y el parque urbano previsto en el entorno del antiguo Cementerio.

El proyecto de paseo litoral redactado por el Ayuntamiento de San Andrés y Sauces, cuya incorporación a la ordenación del Conjunto Histórico de la Villa de San Andrés se conforma como elemento estructurante, tiene como objetivo básico la creación de un espacio con un enorme atractivo paisajístico y una gran calidad arquitectónica, totalmente accesible, debiendo articularse con la trama existente a través de la potenciación y recualificación de los peatonales transversales previstos, la introducción de una nueva escalinata sobre el Barranquito de San Andrés, y la continuación del itinerario peatonal hasta la Ermita y Plaza de San Sebastián actuando como remate del mismo.

Consiste fundamentalmente en la creación de una gran superficie lineal accesible, implantada sobre la singular orografía de la zona. Su construcción se propone mediante la utilización de muros de contención acabados de mampostería careada vista integrándose en el paisaje agrícola del entorno, caracterizado por los bancales ejecutados mediante muros de mampostería de piedra en seco.

En el Plan Especial PEO-6 se plantea la recuperación del antiguo palmeral sobre el acantilado de San Andrés, en continuidad con la actuación del parque ambiental del Barranco del Agua, debiendo convertirse en otro elemento del proyecto que contribuya decididamente a la integración del mismo en el paisaje, así como a la recuperación de la imagen histórica de la Villa de San Andrés.

El paseo litoral, una vez integrado en la ordenación del Conjunto Histórico, ha de convertirse en una oportunidad para crear un parque-mirador de una gran singularidad y atractivo, encajado en el espacio de inflexión entre el acantilado vertical de San Andrés y la plataforma que alberga la villa histórica, que permitirá disfrutar del mar y del callado existente al pie del acantilado, así como del paisaje costero de este tramo litoral.

El proyecto incorporado plantea un itinerario peatonal entre la Calle del Medio, extremo norte, y la Plaza y Ermita de San Sebastián, extremo sur, mediante la construcción de un conjunto de muros de contención y confinamiento que generan recorridos lineales, espacios para la estancia y contemplación del paisaje, y elementos para la articulación y conexión de este paseo con la trama urbana de San Andrés.

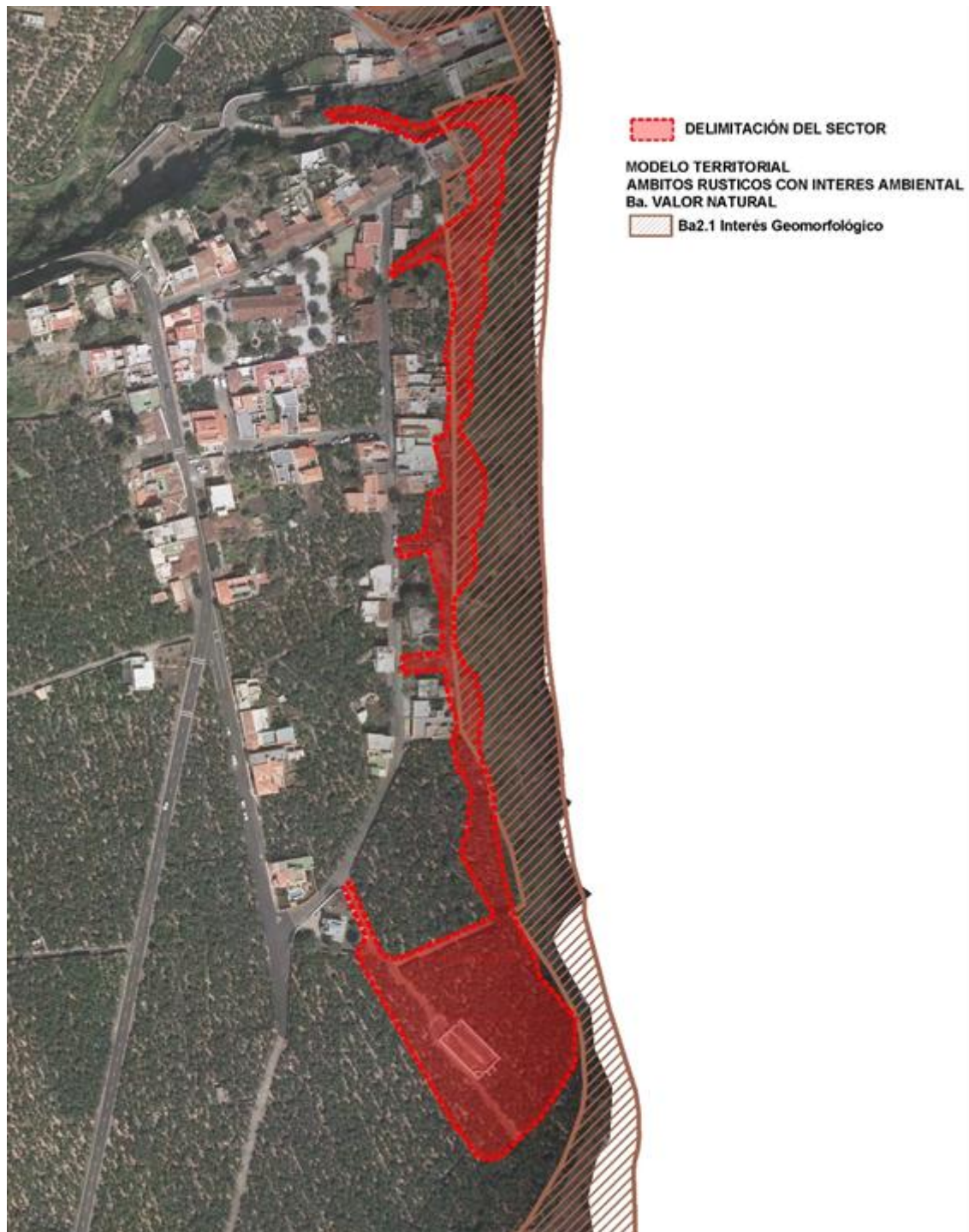
Los terrenos situados al Este del ámbito urbano, cuyo límite se encuentra constituido por la vía peatonal prevista en las NNSS.92, se incluyen parcialmente en la zona Ba-2.1 PORN del PIOLP (Interés geomorfológico) cuyo objetivo es la preservación y valoración de los elementos geomorfológicos, así como del paisaje, en este caso del acantilado costero, si bien, el área de actuación no interfiere los referidos objetivos en tanto se conforma como un espacio residual que ocupa la parte trasera de las edificaciones que bordean por el Naciente la trama urbana de la Villa.

El Plan Especial previsto (PEO-6) para la ordenación del Parque Litoral de San Andrés (SGLP-10), previsto entre la trama urbana y el borde acantilado situado al naciente de la misma, que incorpora el referido proyecto de Paseo Litoral de conexión de la zona de San Sebastián con Puerto Espíndola, habrá de formularse sobre la base de los objetivos de articulación y remate de la trama urbana de la Villa de San Andrés, así como de rehabilitación urbana y recuperación de la fachada Este del núcleo urbano.

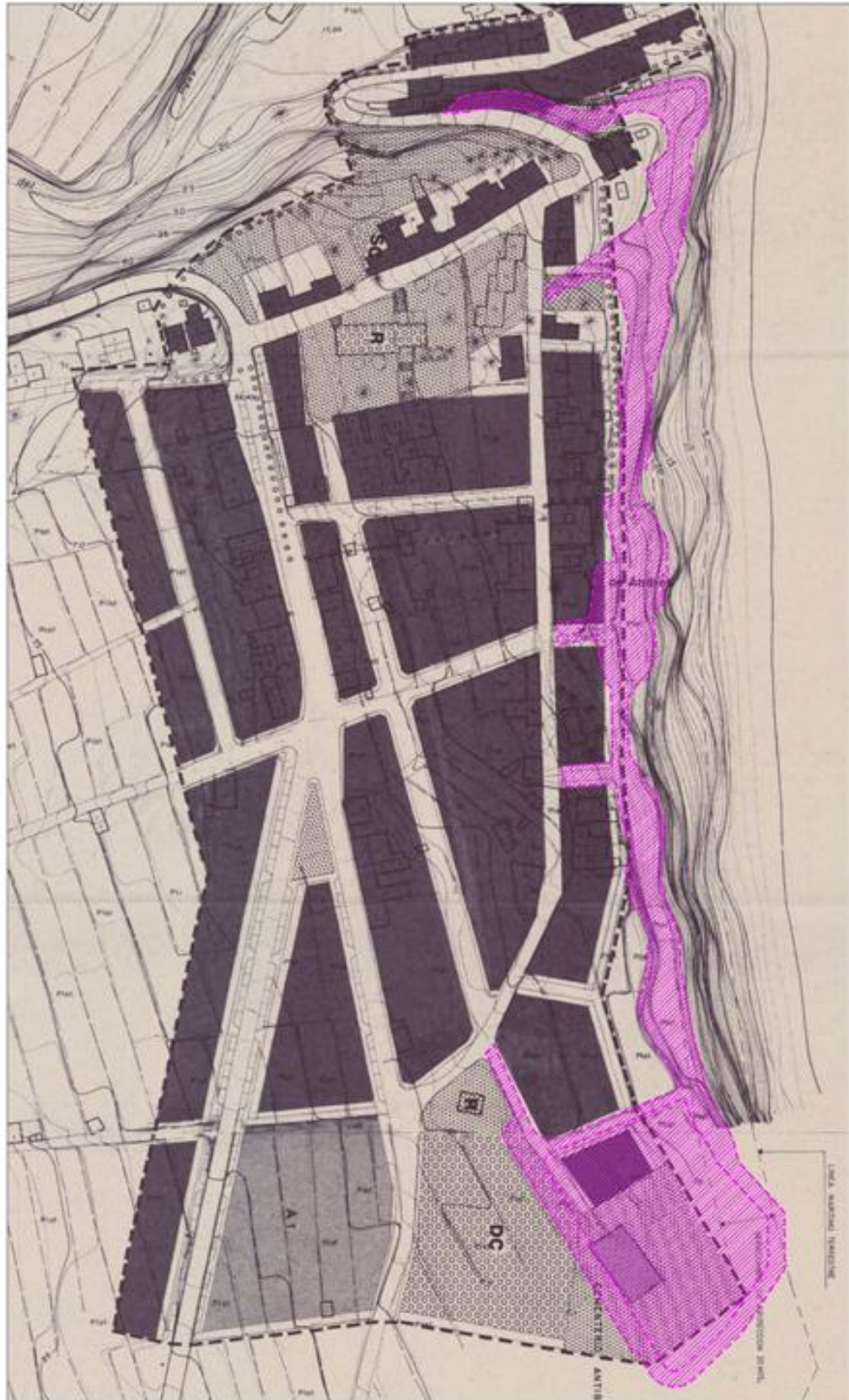
El objetivo básico del Plan Especial de Ordenación (PEO-6) es el establecimiento de las bases urbanísticas que posibiliten la habilitación de las actuaciones que se prevean para la ejecución del Parque Litoral de San Andrés, que conlleva la ejecución del paseo litoral proyectado y su articulación con el existente en la desembocadura del Barranco del Agua, así como el parque de inicio previsto en la zona de San Sebastián que incorpora la ermita y plaza homónimas, y el antiguo Cementerio de San Andrés y su entorno.



Implantación del proyecto municipal de Paseo Litoral



Delimitación sobre la ortofoto del Parque Litoral de San Andrés SGLP-10 señalando la afección a la zona Ba2.1 (Interés geomorfológico) PORN del PIOLP



Indicación del ámbito del Parque Litoral de San Andrés SGLP-10 sobre la ordenación pormenorizada del ámbito urbano de San Andrés prevista en las NNSS92 vigentes.

CONDICIONES A LA ACTUACIÓN.

1. Los usos susceptibles de introducir en la zona de servidumbre de protección de Costas estarán sujetos a lo dispuesto en los Art. 24 y Art. 25 de la Ley de Costas, estando expresamente prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación. Las edificaciones e instalaciones existentes se regularán según lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta del citado Texto Legal. En cualquier caso, el Plan Especial de Ordenación PEO-6, deberá remitirse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a través del Servicio Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife, para la emisión del informe que disponen los artículos 112 a) y 117 de la Ley de Costas. En dicho informe se valorarán las propuestas concretas del planeamiento para la franja costera y su adecuación a las determinaciones de la normativa de Costas.
2. Su afección parcial a la zona Ba-2.1 PORN (Interés geomorfológico) del PIOLP, queda justificada en base a las características que presentan los terrenos afectados, si bien, habrá de acreditarse que el paseo litoral proyectado se implanta sobre terrenos de huertos agrícolas en situación de erial, sin valores ambientales relevantes que merezcan su protección.
3. El Plan Especial de Ordenación del Parque Litoral de San Andrés (PEO-6), se ha de conformar como la operación de remate de la trama urbana del conjunto histórico de la Villa de San Andrés por el naciente, debiéndose plantear las actuaciones y medidas necesarias para la regeneración ambiental del espacio degradado ubicado en la parte trasera de las edificaciones alineadas en el margen Este de la Calle de El Medio.
4. El Plan Especial de Ordenación habrá de entenderse como la oportunidad de resolver la ausencia de diálogo entre la trama urbana del conjunto histórico de la Villa de San Andrés y el mar, para lo que se ha de plantear como objetivo básico la creación de un espacio con un gran atractivo paisajístico y una gran calidad arquitectónica, totalmente accesible, cuya articulación con la trama existente se potencia a través de la recualificación de los peatonales transversales previstos, la introducción de una nueva escalinata sobre el Barranquito de San Andrés, y la continuación del itinerario peatonal hasta la Ermita y Plaza de San Sebastián actuando como remate del mismo.
5. El paseo litoral incorporado al PEO-6 ha de conformarse como un parque mirador de gran singularidad y atractivo, ubicado en un espacio de borde lineal en la coronación del acantilado de San Andrés, conformando una cornisa en el espacio de inflexión entre éste y la plataforma que alberga la Villa Histórica.
6. En la propuesta de ordenación del PEO-6 habrá de configurarse el Parque Litoral de San Andrés como recurso turístico en sí con una enorme potencialidad para su transformación en un producto turístico de gran significación para el Conjunto Histórico de la Villa de San Andrés.
7. En la propuesta de ordenación del PEO-6 ha de entenderse el SGLP-10 como la oportunidad para la regeneración urbanística y ambiental de la zona degradada correspondiente a la fachada marítima del naciente del Conjunto Histórico de La Villa de San Andrés.
8. El Plan Especial delimitará las áreas preferentes para el uso público que, en función de las características del espacio, podrán ser puntuales, como los miradores, o extensivas como los itinerarios peatonales y los espacios de estancia. También se establecerán las zonas de servicios públicos.
9. El Plan Especial habrá de establecer previsiones de ordenación para mejorar la integración y articulación de los distintos espacios previstos en el Parque Litoral con la trama urbana en que se insertan y rematan, fomentando la actividad terciaria y comercial en el entorno próximo al conjunto del Parque, así como su interconexión peatonal.

10. Para la adecuada valoración de las alternativas formuladas en el PEO-6, será preceptiva su representación infográfica.
11. La necesaria canalización del Barranquito de San Andrés y de La Barranquera de Manaé, habrán de ser autorizadas por el Consejo Insular de Aguas de La Palma, al igual que la demolición y desmontaje de la antigua depuradora municipal existente, actualmente fuera de uso.
12. Para la recogida de las aguas residuales provenientes de los volúmenes edificadas bajo rasante de las edificaciones existentes y de las futuras previstas, alineadas en el margen este de la Calle del Medio, se habrá de prever un colector de recogida de dichas aguas, que habrá de ser autorizado por el Consejo Insular de Aguas de La Palma. Durante la ejecución de las obras se prestará especial importancia a la detección de las escorrentías existentes que afecten a los terrenos vinculados al SGLP-10.
13. Conforme a lo regulado en el artículo 30 de la Ley de Costas, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes. En tal sentido, la ordenación que se proponga deberá garantizar una distribución homogénea de los volúmenes atendiendo a su entorno y la configuración de la zona, con una disposición y altura de las edificaciones de forma armónica con el entorno que no limite el campo visual hacia el litoral, ni rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva marítima.

CONDICIONES AMBIENTALES.

1. Del análisis ambiental de los terrenos afectados por el Parque Litoral de San Andrés (SGLP-10), se concluye que se trata de un área totalmente antropizada y transformada históricamente para la agricultura mediante abancalamientos, con presencia de zonas con una alta degradación ambiental por las continuas filtraciones de aguas residuales que han propiciado la proliferación de especies vegetales nitrófilas, por lo que habrá de plantearse en el PEO-6 las medidas ambientales necesarias para alcanzar la total regeneración de la zona.
2. El Plan Especial habrá de incorporar a su documentación un estudio de integración paisajística de cada una de las alternativas de ordenación formuladas, así como de las distintas soluciones de diseño barajadas para el realce del Parque Lineal.
3. Se habrá de incorporar al PEO-6 un Estudio de Estabilidad del acantilado rocoso de San Andrés, a fin de determinar la superficie de actuación y la de uso público, así como las características de los posibles elementos de protección.
4. El Plan Especial habrá de localizar los impactos, actuaciones o usos que alteren o puedan alterar los valores geomorfológicos que se protegen, así como establecer las condiciones de compatibilidad y las de restauración ambiental de las zonas que se entienda deben ser sometidas a tal acción, con el objetivo de mejorar paisajísticamente la zona.
5. Las plataformas que se prevean para la formación de los espacios de estancia, itinerarios peatonales y miradores, se realizarán mediante muros de contención de mampostería careada con piedra basáltica del lugar; los pavimentos se realizarán mediante solera de hormigón impreso en color ocre; la jardinería se ha de basar fundamentalmente en la recuperación del antiguo palmeral de San Andrés y la introducción de tarajales y vegetación halófila costera; el mobiliario urbano habrá de preverse mediante elementos resistentes a la agresión de la maresía, robustos y

antivandálicos; y la iluminación que se proyecte ha de ser tipo Led, en luminarias homologadas para el cumplimiento de la Ley de Protección del cielo.

6. La naturaleza volcánica de los terrenos y su estructura heterogénea de capas alternadas superpuestas de material duro basáltico con otras más blandas y porosas, de espesor variable, conocidas por “burgalera”, obligan a una investigación pormenorizada mediante barrenado de las zonas sobre las que se apoyarán los muros de contención, o aquellos otros elementos, que generan una mayor sollicitación en el terreno. Tal investigación ha de realizarse mediante perforaciones que garanticen la potencia o espesor del estrato basáltico sano, lo que ha de quedar condicionado en el PEO-6.

Para la ejecución de las obras se hace necesario la retirada mediante desbroce y excavación de la totalidad del material orgánico, material arcilloso y piedras sueltas, hasta llegar al terreno base primigenio, sobre el que se procederá a cimentar los muros de contención y confinamiento, así como a formar la explanada de sustentación del paseo y de las escalinatas peatonales.

7. El Plan Especial habrá de incorporar a su documentación un estudio de integración paisajística de cada una de las alternativas de ordenación formuladas, así como de las distintas soluciones de diseño barajadas para el realce del Parque Lineal.
8. Se habrá de incorporar al PEO-6 un Estudio de Estabilidad del acantilado rocoso de San Andrés, a fin de determinar la superficie de actuación y la de uso público, así como las características de los posibles elementos de protección.
9. El Plan Especial habrá de localizar los impactos, actuaciones o usos que alteren o puedan alterar los valores geomorfológicos que se protegen, así como establecer las condiciones de compatibilidad y las de restauración ambiental de las zonas que se entienda deben ser sometidas a tal acción, con el objetivo de mejorar paisajísticamente la zona.
10. La vegetación a incluir en los espacios libres o ajardinamientos será con especies autóctonas, y con carácter preferente adecuada al piso bioclimático en el que se encuentre.
11. Al encontrarse afección a cuadrículas del Banco de Datos de Biodiversidad, se establece como medidas preventivas:
 - Si se detectara presencia de alguna especie de fauna protegida en base a la normativa vigente, se deberá respetar la época de cría y reproducción para la ejecución de las obras, y plantear las medidas oportunas para su conservación, priorizando el mantenimiento del hábitat; habrá que coordinar con la administración competente medidas específicas para dichas especies, acorde a las exigencias de la normativa que las engloben, así como los planes de recuperación, planes de gestión, etc. que las recojan.
 - Si se identifica alguna especie botánica, incluida en los catálogos de protección y, fundamentalmente, en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, se deberá tener en cuenta que para el arranque, recogida y corte de algún ejemplar se considerará lo que determine la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, el Plan Forestal de Canarias y el Código de Buenas Prácticas Agrarias de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la Consejería de Medio Ambiente.
 - La tala y el trasplante de especies protegidas, requerirá licencia previa, sin perjuicio de las autorizaciones administrativas exigidas por la legislación sectorial vigente. Las normas de protección serán de aplicación a la vegetación protegida, con independencia de la titularidad pública o privada de los terrenos sobre los que se desarrolla, o de su régimen de uso.

- Los espacios libres con presencia de flora protegida solo podrán destinarse a usos compatibles con su conservación.
- Las actividades susceptibles de afectar a especies protegidas deben contemplar su salvaguarda previa en la forma que establezcan los órganos de la administración competente en la materia.
- Durante la fase de construcción se deberán tomar medidas para evitar la contaminación atmosférica de polvo y minimizar los ruidos emitidos por la maquinaria (impacto acústico).

CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.

El Plan Especial de Ordenación habrá de cumplir la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, así como la legislación autonómica de accesibilidad, pudiéndose resolver la accesibilidad de determinados espacios del sistema a través de itinerarios peatonales accesibles que se apoyen en la red de senderos peatonales existentes aunque se sitúen fuera del área delimitada.



En San Andrés y Sauces a marzo de 2025

Fdo.: Justo Fernández Duque
Arquitecto Redactor

