

INFORMACION.-

ÍNDICE DE INFORMACIÓN

	<u>Página</u>
0.- ANTECEDENTES	1
1.- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN EN EL TERRITORIO INSULAR	3
1.1.- El Área Comprendida en el Ámbito	3
1.2.- Condiciones Geográficas Generales	5
1.3.- Orografía del Ámbito de la Modificación	6
1.4.- Características del Suelo Soporte	6
2.- CIRCUNSTANCIAS URBANÍSTICAS QUE OPERAN EN EL ÁMBITO	8
2.1.- Marco Urbanístico y Legal de Carácter Global	8
2.2.- Marco Urbanístico en el T.M. de San Bartolomé de Lanzarote ..	8
2.3.- Síntesis de la Información	49

INFORMACIÓN

0.- ANTECEDENTES.-

Con el fin de dar cumplimiento a las determinaciones contenidas en el P.I.O.T, en el año 1993 fue redactado el Plan Especial Intermunicipal de Reforma y Mejora Ambiental de la carretera Arrecife-Aeropuerto, promovido por el Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote y encargado por GESPLAN S.A. al objeto de analizar y proponer soluciones al triple problema ambiental (corte del jable), paisajístico (entrada a la isla) y de potenciales contradicciones en el Área del Aeropuerto de Lanzarote, proponiéndose desde el P.I.O.T que se resolviese a través de la creación de una trama de ciudad-jardín con industria ligera, servicios, dotaciones y amplios jardines.

Como consecuencia de estas determinaciones, al redactarse las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, en la zona de Honda Industrial y Casas de Guacimeta, así como en los sectores de S.A.U. 10, 11 y 12, se hizo preciso incluir las reservas normativas pertinentes que permitiesen armonizar las determinaciones del P.I.O.T con las expectativas de desarrollo del municipio. De hecho, en el propio texto de las Normas Subsidiarias, definitivamente aprobadas, con posterioridad a la redacción del P.E. en julio de 1995, así se recoge, mencionando que la ordenación de la zona industrial queda supeditada a las determinaciones del Plan Especial precitado.

Así, el art. 128 (Condiciones de Polígonos Industriales) del texto de dicho Documento de Ordenación Municipal, en su apdo. 1, específicamente establece:

"Las determinaciones y contenidos del P.E. una vez aprobado se incorporarán a la Normativa Municipal, en tanto en cuanto no esté aprobado dicho Plan y tal como determina el P.I.O.T. no se podrán conceder licencias ni tramitar ningún plan parcial en la zona afectada."

Reiterando dicho contenido en el apdo. C.1.10 del artículo 150 (Normas de Planeamiento y Urbanización) al referirse a los Sectores de Uso Industrial remitiéndose al artículo anterior:

"Estarán afectadas por lo que determine para la zona el Plan Especial de Mejora Ambiental de acuerdo con lo establecido en el art. 128 de estas Normas".

El ya mencionado Instrumento de planeamiento (P.E.I.R. y M.A.) ha sido aprobado definitivamente mediante acuerdo adoptado por la C.U.M.A.C en fecha 30 de Julio de 1997.

Como consecuencia de todo ello, a la vista de que en las Normas Subsidiarias de planeamiento del T.M. de San Bartolomé de Lanzarote, se aprecian contradicciones con las determinaciones contenidas en el repetido Plan Especial, se ha hecho necesario proceder a su adaptación, mediante la presente Modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento.

1.- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN EN EL TERRITORIO

INSULAR.-

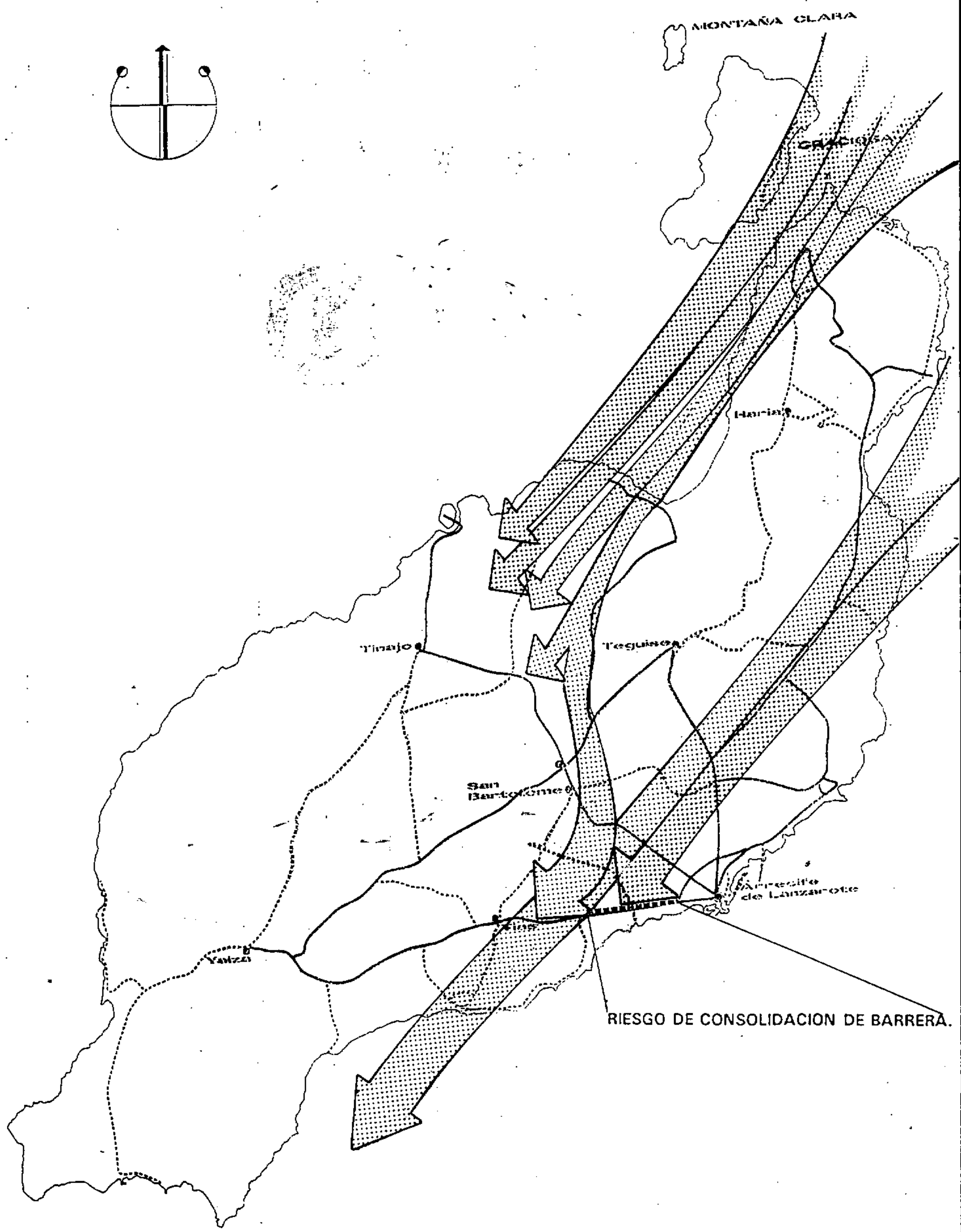
El área de intervención del presente Documento según figura en gráfico anexo se sitúa en el tramo central de la plataforma costera de la zona Sureste de la isla, localizándose su ámbito en el municipio de San Bartolomé de Lanzarote. De acuerdo con el P.I.O.T. (art. 3.3.3.2) el Plan Especial, ya mencionado, a cuyo ámbito ordenado al Norte de la C-720 se refiere este Documento, abarca una franja de apróx. 400 mts. de fondo, paralela a la carretera anteriormente mencionada, estando comprendido entre los límites del T.M. de San Bartolomé que lo separan de los municipios de Tías y Arrecife. Según las determinaciones establecidas por el P.I.O.T. (art. 3.3.3.2) el Plan Especial, definitivamente aprobado por la C.U.M.A.C. analiza y propone soluciones al triple problema ambiental (corte del Jable), paisajístico (entrada a la isla) y de potenciales contradicciones en el Aeropuerto de Lanzarote (Orden 46/1982 que señala la zona de seguridad del Aeródromo de Lanzarote), obedeciendo a la propuesta del Documento Insular que determina que se resuelva a través de la creación de una trama de ciudad - jardín con industria ligera, residencia unifamiliar aislada, servicios y dotaciones, y amplios jardines.

1.1.- El Área Comprendida en el Ámbito.-

El ámbito de intervención seleccionado por el ya citado P.E., a fin de cumplir con las determinaciones del P.I.O.T. (arts. 3.3.3.2 y 3.2.2.4) es de forma aproximadamente trapezoidal alargado según un eje de dirección Este - Oeste con una ligera desviación ENE - OSO oscilando la distancia media a la costa entre 1,6 Kms. y 300 mts., comprende una franja paralela a la vía de 400 mts. de profundidad, al Norte de la carretera, y al Sur una franja coincidente con la zona de afección, definida de acuerdo con los artículos 27 y 30 de la, ya mencionada, Ley 9/1991 de Carreteras Canarias, es decir 30 mts. medidos desde la arista exterior de explanación (8 mts. de dominio y 22 mts. de servidumbre y afección). Sin embargo, dado que no afecta el documento aprobado a las determinaciones de ordenación al sur de la C-720, la presente modificación de las Normas Subsidiarias sólo se refiere a la franja Norte, modificándose ligeramente la delimitación (ampliándose en 30 ó 70 mts, según la zona) para adaptarse a los ámbitos clasificados por las Normas Subsidiarias vigentes. Lo que, unido a la longitud del tramo tratado (comprendido entre el lindero con el T.M. de Arrecife

y

MOVIMIENTO DEL JABLE.



el de Tías) que es de 3'15 Kms., (excluyendo la dimensión de la carretera, puesto que el P.E. sólo la trata a efectos de embellecimiento), supone una superficie para el ámbito de 1.317.660 m². (medido en cartografía).

1.2.- Condiciones Geográficas Generales.-

Estas características se transcriben íntegramente del correspondiente artículo del P.E.I.R. y M.A. de la C-720.

Las islas Canarias están incluídas dentro de los climas desérticos tipo Peruano, en general todas las áreas costeras hasta 250 mts., en vértiente septentrionales, y hasta los 350 mts., en las meridionales, presentan rasgos de aridez. Dentro del clima seco Lanzarote se incluye, según la clasificación de Köppen, para Canarias, en el tipo Bwhs seco y desértico (cálido), debido a la escasa altitud de la isla, su vegetación natural es muy xerofítica y está compuesta por plantas muy próximas, en sus características morfológicas, a las encontradas en el desierto. Soplan los vientos alisios, cuya componente dominante es la del Nordeste N.NE, que discurren paralelos a la costa (con una frecuencia del 40 al 45% en verano y 13 al 13% en invierno).

En la isla de Lanzarote los vientos del primer cuadrante se encauzan entre el Risco de Famara y el área de los Volcanes de Timanfaya, cambiando la dirección que poseen en las costas EN - SW a la de N.S. en el Pasillo del Jable y el llano de Famara, según se aprecia en gráfico anexo. Lanzarote, como Fuerteventura, cuenta con playas de gran desarrollo superficial (Famara, Playa Blanca, Playa de los Pocillos, etc...), son playas de arenas blancas voladoras, de naturaleza calcárea de procedencia marina de origen animal, que se designan bajo la denominación genérica de Jable (arenas de espesor muy pequeño, fragminífero, constituidas por pequeñas conchas trituradas que se secan y el viento las traslada). Su génesis puede hallarse en la acumulación de organismos marinos en la ancha plataforma litoral que rodea las islas, y que, arrojados a la playa han sido objeto de una posterior removilización eólica; con frecuencia avanzan hacia el interior, con dirección NE-SW (con las salvedades expresadas del pasillo del Jable), empujadas por el alisio, y pueden alcanzar desde la costa de Barlovento a Sotavento.

1.3.- Orografía del Ámbito de la Modificación.-

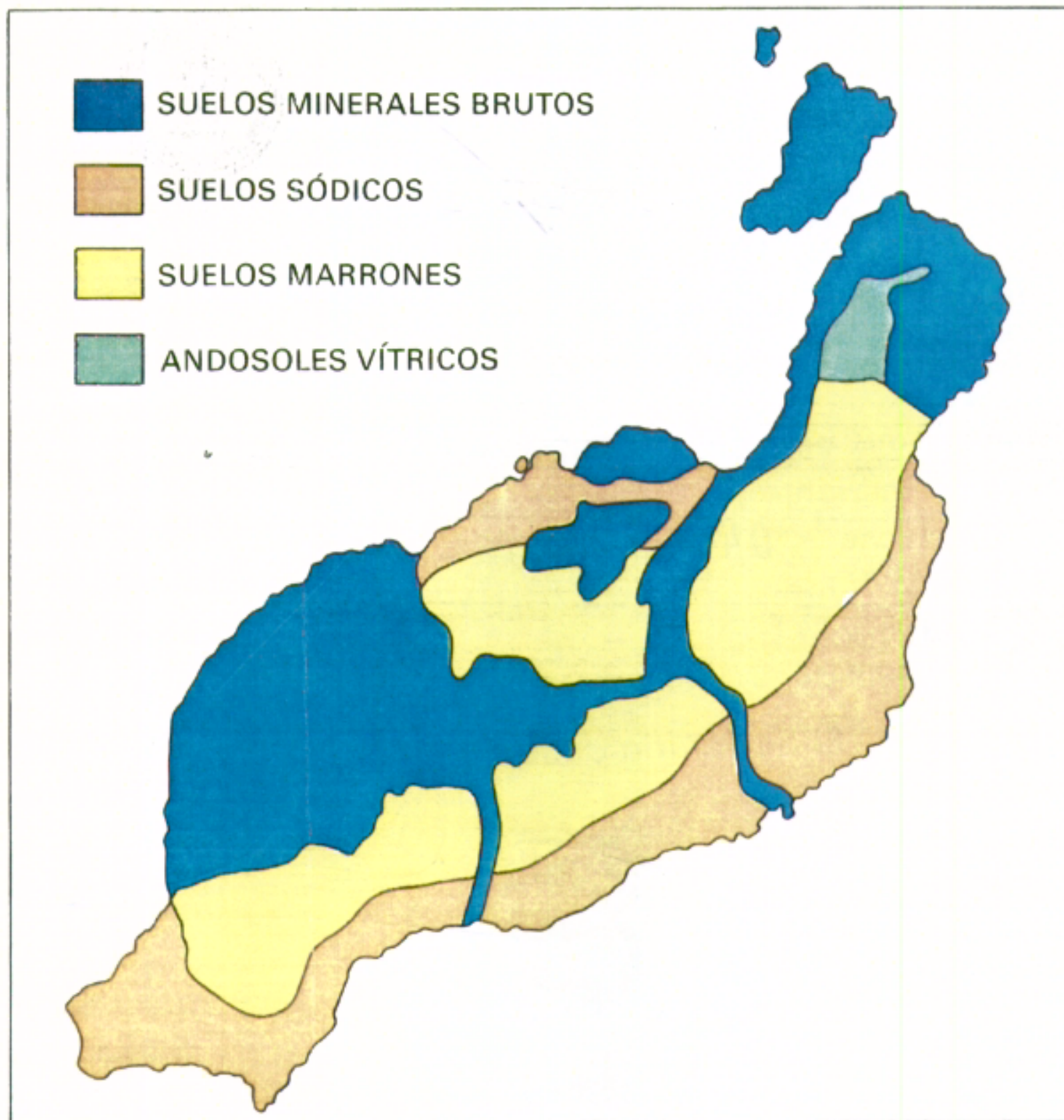
Dentro del territorio Municipal, el suelo en el que se desarrolla el Plan Especial, (al cual se han de adaptar las Normas Subsidiarias Municipales), según puede apreciarse en la documentación cartográfica de este documento, está integrado por un área de la plataforma costera, cuya orografía en general es bastante llana con una ligera pendiente que cae hacia la costa, (salvo una pequeña zona de mayor pendiente al NO del ámbito), formándose suaves lomas al Norte de la vía (frente al aeropuerto), que descienden hacia la plataforma en que se sitúa la autovía, estando la mayor parte de la superficie de su ámbito comprendida entre las isohipsas 60 y 18, alcanzando cotas superiores (80 mts. sobre el nivel del mar) solamente en una pequeña zona de su extremo Noroeste donde se forman las lomas. La autovía discurre entre las cotas 45 y 18 mts., sobre el nivel del mar, alcanzando sus cotas más altas en el nudo con la carretera de las playas (Ctra. a Puerto del Carmen) para descender, en su avance hacia el Norte, en dirección a Arrecife.

1.4.- Características del Suelo Soporte.-

Según descripción del P.E.I.R. Y M.A., el suelo soporte lo constituyen terrenos de cultivo, abandonados, estando el ámbito comprendido en la zona de movimiento del Jable hacia el mar (pasillo Tinajo-Famara) arrastrado por los vientos provinientes del área de Costa Blanca - Famara.

El ámbito se incluye en una zona insular de notoria aridez en donde la calidad de los suelos que constituyen el soporte territorial en el que se asienta, según se desprende de gráfico anexo, son suelos sódicos. Los suelos sódicos se incluyen en el orden de los aridisoles, de climas áridos, se caracterizan por una importante acumulación de sodio en la solución del Suelo tienen una reacción francamente alcalina (Ph entre 8 y 9) la concentración de sales sódicas en estos suelos representa una importante limitación para la utilización agrícola. Como carácter morfológico más destacado podemos indicar la tendencia que tienen a formar estructuras columnares que, en Canarias, no suelen manifestarse con suficiente nitidez; es frecuente encontrar en estos suelos minerales de la arcilla fibrosos del tipo atapulguita, juntamente con minerales de arcilla tipo 2/1.

CLASES DE SUELOS DE LA ISLA DE LANZAROTE.



2.- CIRCUNSTANCIAS URBANÍSTICAS QUE OPERAN EN EL ÁMBITO.-

2.1.- Marco urbanístico y legal de carácter global.-

Como ya hemos ido exponiendo el objeto central de este trabajo es la regulación del Área Industrial delimitada por las Normas Subsidiarias vigentes, y reordenadas por el P.E., al norte de la C-720 en el T.M.^o de San Bartolomé, existiendo por tanto varios instrumentos legislativos, y de ordenación, concurrentes en el ámbito.

En primer lugar hemos de citar el marco general legislativo que actualmente lo constituye la Ley Estatal sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Texto Refundido aprobado por R.D. 1346/1976, de 9 de Abril), dado el pronunciamiento del Tribunal Constitucional sobre la Ley 8/1990, en virtud del cual ha quedado suspendida la Ley sobre Reforma de Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, y su Texto Refundido promulgado por R.D.L. 1/1992, de 26 de Junio.

En segundo lugar, la legislación Autonómica de aplicación, sobre Ordenación Urbanística del Suelo Rústico en Canarias. Finalmente, tanto por el rango del instrumento como por que el desarrollo del Plan Especial , definitivamente aprobado con fecha 30 de julio de 1997, y la adaptación de las Normas Subsidiarias Municipales que este genera, obedece al mandato del mismo, el instrumento urbanístico en cuyo marco se ha de desarrollar el presente documento, es el ya citado Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote. Así mismo, incide en la zona el documento de ordenación municipal, y en el ámbito de afección del S.G. Aeroportario la normativa específica que rige éstas instalaciones aeronáuticas.

2.2.- Marco urbanístico en el T.M. de San Bartolomé de Lanzarote.-

La consolidación edificatoria que hemos podido constatar, y a la que claramente se refiere el reiteradamente mencionado Plan Especial dentro del término municipal de San Bartolomé¹, no ha surgido en base a que existiese ningún instrumento de ordenación en

¹ Según puede apreciarse en el apartado 2.3. de la Información y cuadros de Inventario Descriptivo de E. del P.E.I.R. y M.A.

vigor, sino que, según se afirma en dicho documento, este crecimiento y consolidación se ha generado marginalmente, y a espaldas de la legalidad urbanística.

Actualmente, el T.M. de San Bartolomé de Lanzarote cuenta con instrumento de ordenación general, definitivamente aprobado, adaptado, en su momento, a la legislación urbanística de aplicación (Ley 1/1992, de 26 de Junio), siendo este instrumento, las Normas Subsidiarias y Complementarias Municipales. Por otra parte en el Municipio de San Bartolomé, fuera del ámbito, y lindando con la carretera en su margen Sur, o Sureste, se encuentra el S.G. Insular Aeroportuario, estando gran parte de su superficie dentro de este municipio, regulándose el mismo mediante su propio Plan Especial, que de acuerdo con el P.E.I.R. y M.A. deberá extenderse hasta incluir, desarrollar, y ejecutar el S.G. Insular de servidumbre Aeronáutica que aparece regulado en dicho plan, según se delimita en el presente Documento.

2.2.1.- La Regulación del Área y su ordenación en las N.S. aprobadas en Julio de 1995.-

La regulación específica del Área objeto de ésta Modificación, figura en los artículos que a continuación se transcriben del Documento de N.N.S.S. Mpales de Julio de 1995, siendo estos los siguientes:

Art. 142.- Zona Urbana Industrial.-

Zona situada en la margen derecha de la carretera Arrecife - Yaiza (GC 720) entre los términos de Arrecife y Tías y con una profundidad media de 400 m. sobre dicha carretera.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Insular (Artículo 3.3.3.2), no se podrán conceder nuevas licencias hasta que no se realice el Plan Especial de Mejora Ambiental. Este Plan Especial será vinculante, incorporándose sus contenidos y determinaciones a las Normas Subsidiarias. En caso de contradicción entre los contenidos de las NN.SS. y los del Plan Especial, prevalecerán los del P.E.M.A. sobre las Normas.

El Plan propone para la ordenación de la zona la creación de una trama de ciudad - jardín, con industria ligera, amplias zonas ajardinadas. A efectos de las Normas Subsidiarias no se considera dentro del área calificada como Urbana de Uso Industrial la residencia.

Se deberá tener en cuenta las afecciones de la zona de seguridad del Aeropuerto de Lanzarote (Orden 46/1982).

Art. 142.1.- Ordenanzas.-

a.- *Tipologías: edificaciones aisladas o adosadas.*

b.- *Condiciones de edificación:*

b.1.- *Edificabilidad: 1,00 m²/m².*

b.2.- *Altura máxima: 2 plantas o 7,50 m. sobre rasante y una altura máxima de coronación de cumbrera de 12 m.*

b.5.- *Ocupación máxima: 60%.*

b.4.- *Retranqueos: 5 m. a viales y 2,50 m. a linderos.*

b.5.- *Parcela mínima: 500 m².*

b.6.- *Frente mínimo de parcela: 20,00 m.*

b.7.- *Fondo edificable: 50,00 m.*

b.8.- *Longitud máxima de fachada: 100,00 m.*

b.9.- *Aparcamientos: una plaza de aparcamiento por cada 100 m² de superficie construida. Los talleres de reparación de automóviles dispondrán de un plaza de aparcamiento por cada 25 m² de superficie útil de taller.*

c.- *Condiciones de uso.*

Industrias y almacenes. Se tolerarán los usos dotacionales públicos y privados y uso comercial.

d.- *Subdivisión de parcelas.*

Cuando una parcela se subdivida a su vez en otras de menor superficie, estas deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *La superficie mínima resultante será siempre igual o mayor a la de la parcela mínima establecida (500 m²).*

2. Cada una de las parcelas resultantes deberá de contar con acceso rodado directo por medio del viario establecido en las Normas o en su defecto, a través de nuevos viales de carácter privado que quedará en régimen de propiedad horizontal con el conjunto de las parcelas.
3. La creación de nuevos viales que tengan el carácter establecido en el párrafo anterior requerirá modificar puntualmente las Normas Subsidiarias.

Art. 142.2.- Áreas de reparto y aprovechamiento tipo.-

Les serán de aplicación lo dispuesto en la vigente Ley del Suelo (Título III, Capítulo II), considerándose el Uso Industrial como Uso Característico de toda la zona, asignándosele como coeficiente de ponderación la unidad.

Las áreas de reparto establecidas pueden ser justificadamente modificadas en sus delimitaciones, debiendo ser estas aprobadas por el Ayuntamiento.

CAPÍTULO XXX.- EL SUELO APTO PARA URBANIZAR.

Art. 143 Normas de Planeamiento.-

El Suelo Apto para urbanizar es aquel que se puede transformar previa aprobación del correspondiente Plan Parcial y la ejecución de la infraestructura urbanística de acuerdo a su proyecto de urbanización. Le serán de aplicación toda la normativa que con carácter general establece estas Normas.

Art. 145.- Zonas de actuación.-

En las presentes Normas se califica Suelo Apto para urbanizar de Uso Residencial dentro de los límites del núcleo poblacional de San Bartolomé y de Uso Industrial al Norte de la carretera Arrecife-Yaiza.

Art. 146. Determinaciones y Documentos.

Las reservas de suelo para dotaciones se ajustará a los dispuestos por el Anexo al Reglamento de Planeamiento para cada caso particular.

Art. 147.- Delimitación de sectores de actuación.-

Los sectores de actuación aparecen delimitados en la documentación gráfica de las presentes Normas.

En los sectores 11 y 12 de Uso Industrial se podrán redactar Planes Parciales que afecten a parte de un sector cuando hayan circunstancias que así lo aconsejen como pudiese ser la estructura de la propiedad, será imprescindible que la superficie del subsector a ordenar esté comprendida entre el 60% y el 40% de la superficie total del sector, debiéndose justificar la autonomía de urbanización de cada uno de los subsectores, y sentar las bases para un ordenación integrada de ambos.

Art. 148.- Sistemas de actuación.-

En los planes Parciales promovidos por la iniciativa privada se actuará por el sistema de compensación definidos en los artículos 157 a 161 por la Ley del Suelo y los artículos 157 a 185 del Reglamento de Gestión Urbanística.

La Corporación podría acordar y actuar a través de los otros sistemas de actuación legales.

Art. 149 Etapas y Programa de Actuación.-

El Plan de Etapas dada las reducidas dimensiones de los diferentes Sectores de Uso Residencial se fija en una etapa única de cuatro años de duración máxima.

En los Sectores de Uso Industrial se fijan dos etapas de cuatro años de duración máxima cada una.

El Plan de Etapas garantizará la puesta en servicio de las reservas de suelo para dotaciones, los servicios de abastecimiento de agua, electricidad, teléfono y saneamiento, así como los viales con calzada y aceras pavimentadas.

Art. 150.- Normas de Planeamiento y urbanización.

a) Se observará la normativa que con carácter general se establecen en estas Normas para los núcleos de población, así como las determinaciones del Reglamento de Planeamiento y sus Standares urbanísticos.

b) Se deberán mantener las condiciones compositivas dominante en las zonas colindantes, tanto en la trama viaria como en la parcelaria, así como en la localización de los equipamientos, se deberá dar continuidad a la malla viaria.

c) Regirá la normativa que con carácter general determinan estas Normas y en particular las siguientes:

c.1.- Sectores de USO RESIDENCIAL.

c.1.1.- Tipología: viviendas unifamiliares aisladas o adosadas hasta un máximo de cuatro viviendas.

c.1.2.- Edificabilidad bruta: 0,30 m²/m².

c.1.3.- Parcela mínima: 200 m².

c.1.4.- Frente mínimo de parcela: 10 m.

c.1.5.- Ocupación máxima de parcela: 60%.

c.1.6.- Altura máxima: 2 plantas o 7,00 m. a cubierta plana, 9,00 m. a cumbreira. De la superficie total edificable, un mínimo del 65% se edificará en planta baja y un máximo del 35% en planta alta.

c.1.7.- Longitud máxima de fachada: 20 m. en viviendas unifamiliares aisladas o pareadas y 30 m. en agrupaciones de hasta cuatro viviendas.

c.1.8.- Retranqueos mínimos: 3,00 m. a viales y 2,00 m. a linderos.

c.1.9.- La superficie de la parcela no ocupada por la edificación deberá ajardinarse al menos en un 50% de su superficie.

c.2.- Sectores de USO INDUSTRIAL.-

c.2.1.- Tipología: Edificación aislada o adosadas.

c.2.2.- Edificabilidad bruta: 0,50 m²/m².

- c.2.3.- Parcela mínima: 500m².
- c.2.4.- Frente mínimo de parcela: 20m.
- c.2.5.- Ocupación máxima de la parcela: 60%.
- c.2.6.- Altura máxima: 2 plantas o 7,50 m. a cubierta plana, 12,00m. a cumbreira.
- c.2.7.- Longitud máxima en fachada: 50m. en fachadas de paralelas a la carretera general y 100 m. en fachadas perpendiculares a dicha carretera.
- c.2.8.- Retranqueos mínimos: 5,00 m. a viales y 2,50 m. a linderos.
- c.2.9.- Aparcamientos: Una plaza de aparcamiento por cada 100 m². de superficie construida.

Art. 151. S.A.U. Cuadro de Superficies y usos.-

SECTOR	SUPERFICIE	USO
1	7,34 Ha.	RESIDENCIAL.
2	4,87 Ha.	RESIDENCIAL.
3	3,34 Ha.	RESIDENCIAL.
4	3,09 Ha.	RESIDENCIAL.
5	2,63 Ha.	RESIDENCIAL.
6	4,67 Ha.	RESIDENCIAL.
7	3,84 Ha.	RESIDENCIAL.
8	2,63 Ha.	RESIDENCIAL.
9	4,81 Ha.	RESIDENCIAL.
10	4,38 Ha.	INDUSTRIAL.
11	27,80 Ha.	INDUSTRIAL.
12	20,35 Ha.	INDUSTRIAL.

Art. 69.- Suelo Rústico de asentamientos rurales.-

Está integrado por aquellas unidades de población ya sean ligadas a un núcleo urbano o fuera del mismo, que posean un cierto grado de agrupamiento y con tendencia a formar núcleos de población, estando vinculadas a explotaciones agrícolas de pequeña importancia o minifundios. No pudiéndose, ni se justifica, su inclusión como suelo urbano.

En la documentación gráfica de las Normas se señalan los servicios y dotaciones que estos núcleos poseen y las zonas de reserva para tal fin.

Las normas de procedimiento para la edificación en estos núcleos pasa por la iniciación del expediente ante el ayuntamiento de San Bartolomé, quien a su vez lo trasladará a la Consejería de Política Territorial para su autorización.

Deberán cumplir las siguientes condiciones:

- 1. La parcela mínima para iniciar el expediente se cifran en 500, 1000 o 2000 m² dependiendo del tipo asignado, inscrito en el Registro de la Propiedad a nombre del iniciador del expediente.*
- 2. El proyecto conllevará la necesaria preparación del terreno dentro de la parcela, para el establecimiento de huerto, semillero o jardín para disfrute particular, así como invernadero o pequeña granja en aquellas explotaciones industriales que necesariamente exigirá proyecto separativo de la edificación que se pretenda establecer.*
- 3. Previo a la iniciación de los trabajos será necesaria la preceptiva Licencia Municipal (tanto de la edificación residencial como de la explotación agrícola - ganadera en su caso) que fijará el tiempo máximo para la conclusión de las obras.*
- 4. Será especialmente tenido en consideración aquellas edificaciones que resulten ser la primera residencia de un titular, mediante certificación correspondiente.*
- 5. Deberán cumplir las Ordenanzas Generales que determinen estas Normas.*

Dentro del Suelo Rústico de Asentamiento Rural (S.R.A.R.) las Normas Subsidiarias distinguen tres tipos, habiéndose seleccionado de éstos el que figura dentro del ámbito.

2.2.2.- La Propuesta Normativa en el P.E.I.R. y M.A. dentro del T.M. de San Bartolomé de Lanzarote.

El P.E., al cual las NN.SS. Municipales han de adaptarse, en su título V formula una propuesta Normativa, que en lo que afecta al T.M. de San Bartolomé de Lanzarote, pasamos a transcribir en su formulación definitiva, así como los capítulos III, IV y V del título IV.



TRATAMIENTO DE MUROS TRADICIONALES A INCORPORAR EN LA ZONA. (INDICATIVO)

CAPITULO III.-4.3.- LA ZONA INEDIFICABLE DE SERVIDUMBRE AERONÁUTICA.-

En la cabecera de pista, de acuerdo con las afecciones de la Zona de Seguridad del Aeropuerto de Lanzarote (Orden 46/1982) existe la obligatoriedad de mantener un pasillo de servidumbre aeronáutica, en la franja donde se produce el inicio del vuelo tras el despegue de los aviones (existiendo un balizamiento de señalización). Dicha franja se deber mantener inedificable, sin embargo en las Normas Subsidiarias de San Bartolomé, se propone en esta franja la creación de una vía de amplia sección (22 mts) con mediana, cuyo trazado coincide con la línea de balizamiento flanqueada a ambos lados (a partir de una rotonda situada a 150 mts. de la carretera) por una zona verde de protección y (ancho total, incluida la vía, 100 mts) paralela a la vía que se prolonga hasta el encuentro (de la vía) con la GC 720 ensanchándose hasta 120 mts. en uno de los laterales, y que, en el otro lateral de la vía, se propone como zona deportiva. Lo que no parece concordar excesivamente con la finalidad que se persigue con la creación de una zona de seguridad, puesto que supondría la permanencia y tránsito de personas en el área.

Por lo que en el presente Documento se propone un uso más restrictivo que evite el riesgo de permanencia de las personas y un tratamiento de zona verde exclusivamente paisajística con tratamiento ajardinado sólo para el disfrute visual, y no computable para los efectos de estándares dotacionales del R. de P. en lo que constituirá un Sistema General (Pasillo Aéreo) de rango insular, en Suelo Rústico.

CAPITULO IV.-4.4.- VÍAS DE SERVICIO.-

Como ya hemos expuesto a los lados de la G.C.-720 se producen circulaciones rodadas en paralelo a la carretera, que en los tramos de suelo de crecimiento marginal, cuando existen, se producen anexas a la carretera, y en los tramos con planeamiento previo aparecen separadas a 55 mts. de la vía, en la margen de costa (La Concha y El Cable), salvo en un nuevo tramo que se desarrolla hacia Arrecife que se aproxima a la carretera, y 50 mts. en la margen norte (La Bufona), prolongándose, excepto en el frente del Aeropuerto, mediante pistas de tierra a través del territorio no urbanizado.

En el suelo de uso industrial, al no existir regularidad en las alineaciones se producen estrangulamientos en los que en varios casos no hay cabida para una acera (Avis Rent a Car), y en algunos de ellos (Bricej Hostelería y Bodegas Lanzarote junto al cruce con la carretera Playa

Honda-San Bartolomé,) se ha forzado el trazado de la vía has límites inaceptables, dado el giro forzado, combinado con un cambio de rasante, que han de realizar, como consecuencia de ello, los vehículos procedentes de Arrecife, o del suelo industrial existente al otro lado de la vía, para incorporarse en dirección sur.

Las medidas que se proponen, y que se concretarán en el apdo. de Directrices de Ordenación y Plano de Propuesta (nº 3) son:

- a) Dar continuidad a los tramos de vía existentes al sur de la margen de costa, con sección de vía urbana (incorporando aceras), atravesando los sectores de S.U.P. de Arrecife nº1 y 2, a fin de fomentar la conectividad lateral del S.U., hasta el encuentro con la rambla (S.G.2) prevista entre La Destila y Capellanía, donde se sugiere rematar la Autovía con una rotonda.*
- b) Mejorar el trazado de la vía de servicio, en el S.U. Industrial, eliminando aquellos obstáculos edificatorios que fuese imprescindible eliminar a fin de garantizar la adecuación del trazado a los requerimientos circulatorios.*
- c) Garantizar la continuidad de acera lateral a lo largo de toda la vía de servicio en el Suelo Industrial.*
- d) Recomendar que en los programas de actuación urbanística que hayan de desarrollarse en el futuro en el S.U.N.P. (Grado VII) de Arrecife lindante con la margen Norte de la carretera, se resuelva la prolongación de la vía de servicio del Suelo industrial hasta conectar con la vía existente en la Urbanización La Bufona.*

CAPÍTULO V.-

4.5.- MÁRGENES DE CARRETERA.-

En los márgenes de la Autovía se distinguen varios tramos diferenciados, según que, el suelo esté o no urbanizado, en ellos se apoye una urbanización residencial o se desarrolle la vía de servicio del suelo industrial; diferenciándose así mismo, distintas circunstancias en las diferentes zonas.

Ante la imposibilidad anteriormente manifestada (art. 3.1 de esta Memoria) de graficar y diseñar una solución finalista de ordenación, así como de tratamiento de la vía, sus elementos funcionales y sus márgenes, dada la carencia de una clara definición de alternativa definitiva; se modifican en el plano de tratamiento sólo aquellos elementos cuyo carácter claramente definitivo permite ajustar la propuesta a las previsiones futuras.

De resto, se mantiene en planos, sólo con carácter orientativo y provisional, el tratamiento planteado en el primitivo Documento, correspondiente al estado actual de la vía, a fin de que sirva como referencia de interpretación de criterios para el posterior desarrollo de los respectivos proyectos que posteriormente hayan de acometerse. Reflejándose, solamente con carácter de reserva, y señalándose en los primitivos planos de ordenación (nº 1.1 y 1.2, nº2 y nº 3) los ámbitos que (según las alternativas analizadas) se prevé puedan verse afectados por modificaciones en la vía, incorporándose dos nuevos planos (nº 4.1 y 4.29 en que se grafían las nuevas alternativas que se barajan, a efecto de posponer o condicionar el desarrollo de los tramos que se vean afectados, quedando supeditado el acondicionamiento a la adopción de una solución definitiva por parte de la Administración, debiéndose contemplar en los proyectos de ejecución, que han de desarrollarse, los citados criterios de tratamiento, estético y compositivo, generales y pormenorizados (establecidos para otros elementos similares de la carretera) en este Plan.

Por otro lado, según consideraciones, aportadas por el Servicio de Carreteras, se deberá resolver la evacuación de aguas de escorrentía procedentes de las barranqueras situadas al noroeste del ámbito del Plan para cuya evacuación se deberá realizar un Estudio Global, y detallado, de interceptaciones y canalizaciones de las aguas, de acuerdo con los correspondientes estudios hidrológicos, debiéndose conducir dichas aguas fuera de la zona de actuación mediante obras de drenaje bajo las calles del tejido urbano, que deberán coordinarse por el servicio competente del G.A. con la Administración Municipal competente, llevándolas hasta la Costa.

4.5.1.- Margen de Costa.

- a) *En el tramo del Aeropuerto, se produce en el acceso del mismo un ensanche terraplenado, actualmente tratado con rofe o picón bermejo, donde se propone la creación, mediante movimiento de tierras, de falsas lomas, o dunas, con soporte estructural a base de grandes piedras y tierra con una capa superficial de picón o rofe de color negro a fin de contrastar sus volúmenes con el del terreno soporte, y ajardinado de porte alto a fin de crear con dichos volúmenes y la vegetación desarrollada sobre ellos una barrera visual que evite la percepción que desde el Aeropuerto se produce actualmente, de los ocupados existentes en el territorio (extracción de áridos y edificaciones en el área industrial que se observa en documentación Fotográfica anexa). A la salida del acceso, en dirección hacia Arrecife entre el vallado del Aeropuerto (muro bajo y malla superior) y el borde del arcén de la Autovía existe una franja de terreno sin tratar, proponiéndose la creación de un murete de piedra volcánica bermeja o de bordillo en el borde del arcén que se prolongará lo largo de toda la margen de la Autovía del tipo de las que tradicionalmente se ejecutan en los pueblos de la isla (según figura en documentación fotográfica anexa) debiendo preverse,*

en el proyecto de ejecución que los desarrolle, la introducción de drenajes que aseguren su estabilidad, ante los efectos pluviales, a fin de evitar el riesgo de que se produzcan arrastres de material apiconado. Así mismo se deberá ejecutar un aplacado pétreo del muro del aeropuerto y un ajardinado anexo a la valla mediante plantas trepadoras o enredaderas que creen un apantallado vegetal que mimetice el vallado según se graña en el Título jardinería.

- b) *En el resto de la margen de Costa de la vía, en suelo no urbanizado, existe una franja de terreno apiconado (con rofe negro), sin tratar, proponiéndose el tratamiento de éstas márgenes cuando se acometa el desarrollo definitivo previsto para la autovía, a base de crear el bordillo pétreo con drenaje, antes mencionado en ambos lados (a 10 mts de distancia entre sí), en lo que se transformará en franja de separación entre la Autovía y la vía de Servicio que se propone, e introducción de jardinería, según figura en el correspondiente Título.*
- c) *En las zonas urbanizadas y ajardinadas, lindantes con la margen de costa, en la medida de lo posible y de acuerdo con la normativa vigente en materia de seguridad vial, se procederá a la introducción del bordillo pétreo que sustituya al vallado de seguridad metálico, o, en su caso, de acuerdo con los requerimientos del Servicio de Carreteras, mediante barrera rígida del tipo de la propuesta en carreteras, habitualmente utilizada para el borde de losas de puente, ejecutada a base de hormigón coloreado en las tonalidades del rofe, según figura en gráfico que se incorpora en la Adenda de esta Memoria, ó, de ser posible, revestida con aplacado pétreo, y a reacondicionar la jardinería existente reforzando las plantaciones con ejemplares de los utilizados en el ajardinamiento de la vía.*

4.5.2.- Margen Norte.

- a) *En el tramo comprendido entre el edificio de Construcciones Playa Honda (nº9 en el plano) y Cash & Carry Lanzaroteño (nº15 en el plano) la vía de servicio, puesto que discurre a distinto nivel, se separa de la Autovía solamente por un muro que, en la zona de mayor altura mide aproximadamente un metro, sobre el que se sitúa la valla de protección de carretera. Se propone la sustitución del vallado de carretera por un muro discontinuo (según gráfico), almenado, del tipo del tradicionalmente utilizada con esta función, revestido de piedra, o bien mixto de Hormigón y piedra vista a doble cara, así como el revestimiento a base de aplacado pétreo (volcánico) del muro base, o, en el caso de que dicha solución almenada no fuese aceptable como consecuencia de instrucciones específicas del*

organismo competente, de manera similar a la propuesta en el art. 4.5.1..

- b) En el tramo comprendido, entre el Cash & Carry anteriormente citado, y el cruce con la carretera Playa Honda-S. Bartolomé, al igual que en otros tramos se realizarán muretes discontinuos, almenados, de hormigón aplacado en piedra, ó doble cara vista, en sustitución del vallado de seguridad; y ajardinados, tanto en la franja apiconada, actualmente no tratada, como en el nudo de Playa Honda, y en la intersección, donde se procederá a reforzar las plantaciones existentes.
- c) En la franja, actualmente de terreno apiconado a nivel de vías, comprendido entre la de servicio y la Autovía se procederá con idéntico criterio que el expuesto en el apdo. (b) de la Margen de Costa.
- d) En el tramo de margen correspondiente a la Urbanización La Bufona, así como en el área comprendida entre los sectores de S.U.P. 3 y 9 del P.G.O.U. de Arrecife, se procederá de modo similar al expuesto en el apartado (c) del pto. 4.5.1, además de ello se propone la formación, mediante movimiento de tierras, de pequeñas dunas o taludes semejantes a las propuestas para la entrada del Aeropuerto, sólo que de menor dimensión y para las que, al situarse sobre picón negro, se propone su tratamiento con rofe rojo, para remarcar sus volúmenes.

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS DISTINTOS ÁMBITOS.-

El tratamiento urbanístico en los distintos ámbitos, forzosamente ha de ser diferenciado, ya que existen diferentes situaciones procedimentales y de desarrollo urbano que, además se encuadran en marcos urbanísticos distintos. Sin embargo, a la vista del mandato de la C.U.M.A.C. a la hora de actuar en el T.M. de San Bartolomé, cuya situación de desarrollo, sin "criterios" ni rigor previo, y con un Documento de Ordenación que en su propio texto de ordenación municipal aparece supeditado al Presente Plan Especial como consecuencia de las determinaciones del P.I.O.T., permite plantear soluciones de ajuste que aboquen a la introducción de una mayor coherencia urbanística, paisajística, y medioambiental, al tiempo que dentro del marco establecido por la C.U.M.A.C. se pretende alcanzar, en lo posible, la requerida concordancia con las directrices del Plan Insular.

CAPITULO I.-

5.1.- DIRECTRICES Y DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN.-

A fin de mitigar el efecto barrera que produciría la consolidación de un continuo edificatorio y de mantener requerimientos específicos existentes en el Área (SG de Servidumbre Aeronáutica, ect ...) se proponen ajustes en algunas de las delimitaciones de suelo en el área de uso industrial del municipio de S. Bartolomé, y una estructuración del viario base cuya dirección y dimensiones entre alineaciones edificatorias permita la circulación de los vientos que trasladan el Jable, así como, con el mismo fin se introducen algunas determinaciones que ajusten las establecidas en las Ordenanzas del Documento de Ordenación Municipal para las edificaciones de la zona.

5.1.1.- Honda Industrial y S.U. Industrial en el Área de Casas de Guacimeta.

Se propone la delimitación de un suelo urbano, más restrictiva que la planteada por las N.S. de S. Bartolomé, manteniendo como inedificable una franja de protección aeronáutica, tratada como espacio verde paisajístico, de 150 mts. de ancho en la dirección del eje del Aeropuerto, proponiéndose que las delimitaciones de los ámbitos urbanos, o susceptibles de urbanizarse, se realicen obedeciendo también a la dirección de los vientos, de tal manera que los flujos de jable puedan circular al menos en tramos. Así mismo a fin de conservar el carácter de "escaparate" o de "Puerta de entrada" a la isla, de esta vía, se extiende la franja, de uso comercial y servicios, de aproximadamente 100 mts de fondo (perpendicular a la vía) en el primitivo Documento propuesta para el suelo urbano, a la totalidad del frente del sector de S.A.U. 12.

Siendo las superficie de S.U. y S.A.U. resultantes en la ordenación propuesta las siguientes:

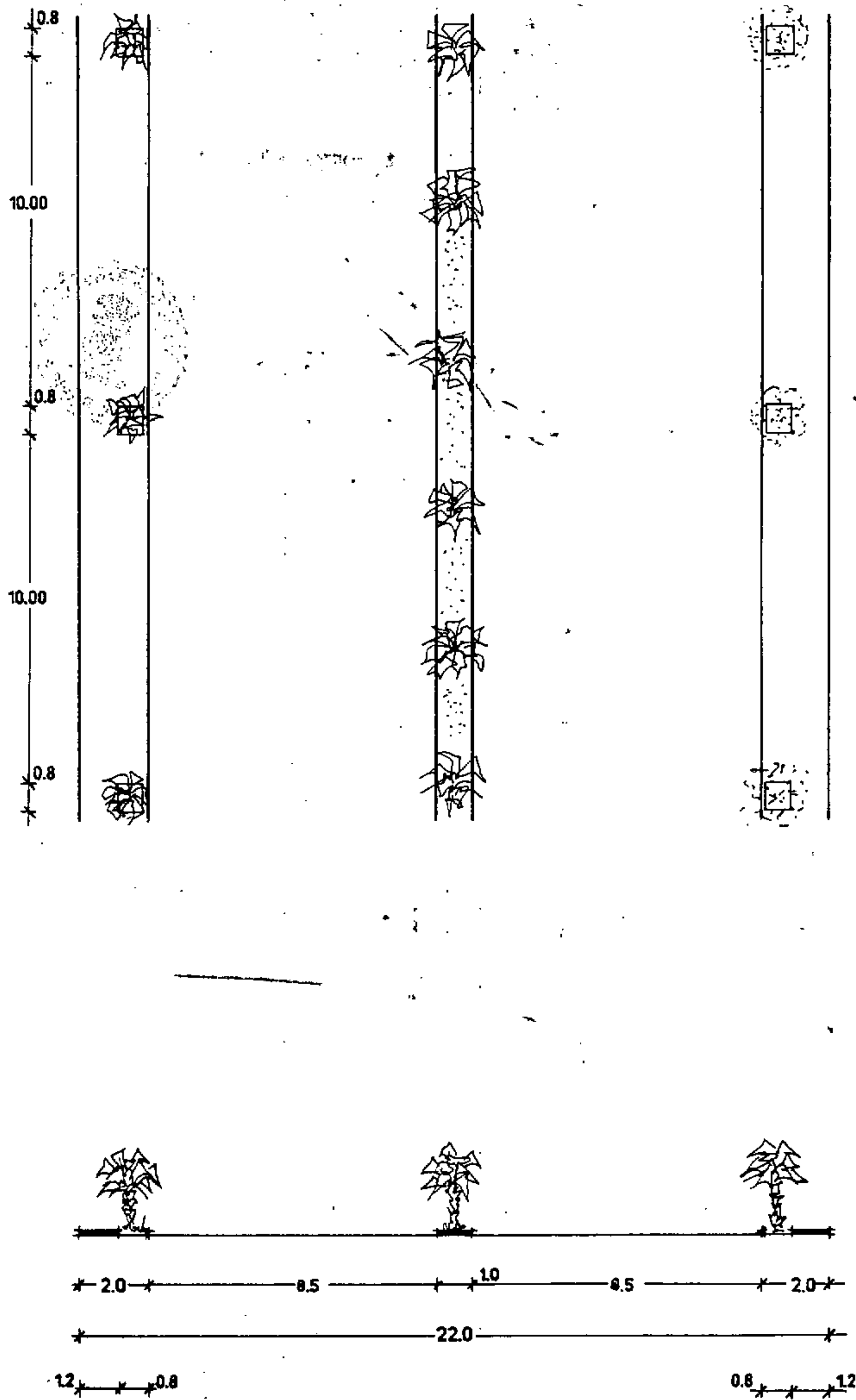
DENOMINACIÓN	CLASIFICACIÓN DE SUELO	SUPERFICIE Has.
HONDA INDUSTRIAL-SERVICIOS	S.U.	59,900
INDUSTRIA-SERVICIOS CASAS DE GUACIMETA.	S.U.	11,987
SECTOR 10.	S.A.U.	4,380
SECTOR 11.	S.A.U.	18,660
SECTOR 12*	S.A.U.	27,250

* Introducido por esta Modificación del P.E.

Se propone la creación, en el suelo Industrial, de ejes viarios principales, en la dirección del viento, de amplia sección (22 mts. entre la alineación de cerramientos) siendo la sección propuesta para dichos viarios la que figura en gráfico anexo, y como sección mínima de viarios principales, para la totalidad del Suelo Industrial (incluso franja comercial y de servicios), 21 mts. entre alineación de cerramientos.



VIARIO PRINCIPAL



CUADROS DE PROPUESTA DEL P.E.I.R. Y M.A. DE INTERVENCIONES INMEDIATAS EN LAS EDIFICACIONES DEL ASENTAMIENTO INDUSTRIAL.

PROPUESTA DE INTERVENCIONES INMEDIATAS EN LAS EDIFICACIONES DEL ASENTAMIENTO INDUSTRIAL.					
Nº DE HOJA EN DOCUMENTO FOTOGRAFICO.	Nº ASIGNADO EN PLANO.	EMPRESA.	DESCRIPCION.	VALORACION ESTETICA.	INTERVENCION.
No figura.	0.		Nave en "L" al Sur del Nudo.		
No figura.	1.	/	Nave industrial.		
1.	2.	No existe.	Cerramiento acabado y sin cubrir correspondiente a naves adosadas en hilera sin denominación.	Aceptable (dentro del uso industrial).	
1.	3.	Juan Alvarez.	Fachada sin tratar con huecos de ventilación.	Acabado estético deficiente.	Readaptación estética.
2.	3bis.	Hormilansa.	Conjunto de instalaciones distantes 250 mts. de la vfa.	Acabado aceptable en base a ubicación.	
6.	4.	Autobuses Guasimeta, Betacar y Europcar.	Edificio de 2 plantas (autobuses), Nave industrial tratamiento insuficiente (Rent a Car).	Fuera de Alineación. / Acabado insuficiente.	Readaptación estética.
6.	5.	Sin Ocupar.	Edificio de Oficinas ampliamente acristalado con carpintería de aluminio, 3 plantas y sótano.	Fuera de Alineación.	Readaptación estética. Se declara fuera de Ordenación por exceso de altura siendo preceptiva la demolición de su última planta para proceder a su legalización.

PROPUESTA DE INTERVENCIONES INMEDIATAS EN LAS EDIFICACIONES DEL ASENTAMIENTO INDUSTRIAL.					
Nº DE HOJA EN DOCUMENTO FOTOGRAFICO.	Nº ASIGNADO EN PLANO.	EMPRESA.	DESCRIPCION.	VALORACION ESTETICA.	INTERVENCION.
7.	6.	Avis.	Nave con amurallamiento de parcela en celosía.	Baja calidad estética. El muro de cerramiento de parcela adosado a la vfa de servicio impide la formación de acera.	Readaptación estética.
7.	7.	Lufthansa Service.	Edificio de 1 planta y cubierta plana.	Baja calidad estética.	Readaptación estética.
7 y 8.	8.	Supermercado Marcial.	Edificio de 2 plantas amplia superficie acristalada.	Retranqueada, acabado mejorable.	Readaptación estética.
8 y 9.	9.	Construcciones Playa Honda.	Nave transversal, muro ciego mirando a ctra., solar amurallado y edificio administrativo de 2 plantas.	Positiva incorporación de parterres para jardinería, acabado mejorable. ⁴	Readaptación estética.
10.	10.	Construlanz S.A.	Edificio de oficinas de 1 planta y semisótano.	Acabado aceptable. Positiva incorporación de jardinería. ¹	
10 y 11.	11.	Lavandería Insular S.A.	Varias naves con huecos acristalados y/o enrejados.	Acabado mejorable, mal conservado. Positiva incorporación de jardinería. ¹	
11 y 12.	12.	?	Edificio de oficina de 1 planta y cubierta mixta en ejecución.	Acabado, en ejecución, aceptable.	

¹ Se producen rupturas de alineación edificatoria que han forzado el trazado de la vfa de Servicio.

PROPUESTA DE INTERVENCIONES INMEDIATAS EN LAS EDIFICACIONES DEL ASENTAMIENTO INDUSTRIAL.					
Nº DE HOJA EN DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.	Nº ASIGNADO EN PLANO.	EMPRESA.	DESCRIPCIÓN.	VALORACIÓN ESTÉTICA.	INTERVENCIÓN.
12 y 13.	13.	Azulejos Insulares.	Nave de 1 planta alejada de la vía principal.	Acabado aceptable en base a ubicación	
14 y 15.	14.	Cabrera Medina.	Nave de 1 planta con remate de cornisa plana y tratamiento de fachada retranqueada con aplacados de piedra con cerramiento de perimetro de parcela a base de muro bajo con vallado metálico en malla.	Acabado aceptable. Valoración positiva de incorporación de jardinería.	
15 y 16.	15.	Grupo Cash & Carry Lanzaroteño S.L.	Edificio mixto (Nave + Edificio de 2 plantas.	Tratamiento estético dudoso y mejorable.	Readaptación estética.
16	16.	Fuelanza.	Nave adosada con fachada principal a calle transversal.	Acabado pintado de pared medianera, a solar en esquina.	
16 y 17.	17.	Forimpres.	Edificio de 2 plantas.	Tratamiento de fachada simple y mejorable, existencia de parterres.	Readaptación estética.
17 y 18.	18.	MAUI.	Edificación tipo Unifamiliar Aislada rural lanzaroteña y muro ciego de cerramiento de parcela.	Tratamiento estético bastante aceptable pero ubicación dudosa (entre vías).	Se propone su relocalización en zona próxima y junto a la carretera.

Se producen rupturas de alineación edificatoria que han forzado el trazado de la vía de Servicio.

PROPUESTA DE INTERVENCIONES INMEDIATAS EN LAS EDIFICACIONES DEL ASENTAMIENTO INDUSTRIAL.					
Nº DE HOJA EN DOCUMENTO FOTOGRAFICO.	Nº ASIGNADO EN PLANO.	EMPRESA.	DESCRIPCION.	VALORACION ESTETICA.	INTERVENCION.
19 y 20.	19.	Comercial y otros. Silva	Edificio de 2 plantas con, abundantes huecos a cira. y naves de almacenamiento detrás con retranqueo a vía. Tratamiento simple de fachada con huecos acristalados y carpintería anodizada bronce.	Fachada mejorable, se recomienda incorporar jardinería.	Readaptación estética.
20, 21 y 22.	20.	Equipamientos de Hostelería	7 Naves adosadas en hilera. Simple muro ciego con portales.	Acabado en general pobre y deficiente.	Readaptación estética.
22 y 23.	21.	Cash & Carry Calixto y Estupiñan S.A.	Nave adosada en hilera. Simple muro ciego con portales y retranqueo de descarga tras parterres separador de vía ajardinado.	Acabado pobre y dudoso, carece de acera.	Readaptación estética.
23.	22.	Sin Ocupar.	Edificio Comercial de 2 plantas y cubierta plana (promovido por Hormiconsa) con acera. Retranqueado con aparcamiento sin asfaltar.	Tratamiento estético dudoso. Se recomienda cambio de color e introducción de pantalla vegetal.	Readaptación estética.
23 y 24.	23.	Bricej. Hostelería.	Edificio de 1 planta con cubierta plana y sótano.	Fuera de Alineación. Se recomienda adosar plantas enredaderas o trepadoras. ⁶	⁷ Se recomienda su retranqueo a fin de introducir una acera.

¹ Se producen rupturas de alineación edificatoria que han forzado el trazado de la vía de Servicio.

² Fuera de Ordenación.

PROPUESTA DE INTERVENCIONES INMEDIATAS EN LAS EDIFICACIONES DEL ASENTAMIENTO INDUSTRIAL.					
Nº DE HOJA EN DOCUMENTO FOTOGRAFICO.	Nº ASIGNADO EN PLANO.	EMPRESA.	DESCRIPCION.	VALORACION ESTETICA.	INTERVENCION.
24.	24.	Bodegas Lanzarote.	Edificio de 1 planta con cubierta plana y sótano. Solar anexo de acceso a sótano son acondicionar.	Fuera de Alineación. Imprescindible acondicionar el solar anexo.	Ha de reubicarse la Edificación.
24 y 25.	25.	Sin ocupar.	Naves en hilera adosadas a lo largo de la Ctra. Playa Honda-San Bartolomé, con huecos acristalados.	Tratamiento estético aceptable. Se recomienda introducir jardinerfa.	
25.	26.	SECOLAN.	Muro ciego medianero desde la vfa. está retranqueado con respecto a la misma.		
26.	27.	CEGRISA.	Edificio mixto con cuerpo principal de 2 plantas y huecos acristalados.	Tratamiento Simple pero-mejorable.	Readaptación estética.
27.	28.	MEDIFONSA, entre otras.	Naves adosadas con fachada y amurallamiento hacia la GC 720 situadas en calle transversal.	Escasa incidencia futura, acabado aceptable en base a su ubicación.	
27 y 28.	29.	Comercial CID.	Edificio de 2 plantas, remata una hilera de naves adosadas desarrollada en calle transversal.	Acabado Aceptable.	

En el suelo urbano consolidado que se delimita se propone una diferenciación de usos zonificada, localizándose en primera línea usos comerciales y de servicios, con pantallas vegetales y espacios ajardinados exteriores y formalizaciones edificatorias acordes con el uso, de tal manera que la imagen del frente edificatorio se corresponda con la de Parque Comercial y de Servicios, (en la línea estética y compositiva de las readaptaciones propuestas para las actuales edificaciones) y no con la de polígono industrial, prohibiéndose en dicha zona las nuevas implantaciones de uso industrial y de almacenaje, quedando las actuales edificaciones, de éste uso fuera de ordenación aunque sometidas a "medidas urgentes" de readaptación estética. Según figura en los Cuadros de Propuesta de Intervenciones Inmediatas y en el plano nº 3.

Se propone la expresa declaración de fuera de ordenación, que implica su demolición y traslado, al edificio de "Bodegas de Lanzarote" si bien se admite su relocación en 1ª línea pero con un retranqueo suficiente para permitir la incorporación cómoda a la vía de servicio del tráfico procedente de Arrecife. En situación similar se encuentra la edificación de la empresa Bricej, cuya alineación edificatoria impide la continuidad de acera lateral en la vía de servicio.

De igual manera se declara fuera de ordenación la planta tercera del edificio de oficinas (de tres plantas) que figura en fotografía anexa y que aparece en plano 2 inventariado con el nº 5, debiéndose proceder a la demolición de dicha planta para legalizar su situación, previo a la licencia de 1ª ocupación.

En cualquier caso se propone, con carácter indicativo y no vinculante, que el desarrollo de S.U. se aborde mediante la delimitación de polígonos de gestión, que sirvan para instrumentalizar la redacción y ejecución de los necesarios Proyectos de Urbanización, estableciéndose como directrices orientativas para su elaboración:

- a) La nueva delimitación, del S.U. (cuya superficie total pasa a ser de 670.125 m²) propuesta y, consecuentemente el respeto a la franja inedificable de protección aeronáutica, cuyo tratamiento paisajístico, definido en el Capítulo 3 y 4 del Título 6 de Jardinería, figuraba incorporado en la Separata Anexa del primitivo Documento, anexionando, corregida la pag. 62 de dicho texto relativa a ello (con carácter nuevamente orientativo) en la Adenda de esta memoria; excluyéndola del S.U. según se observa en planos de ordenación.

Siendo la superficie de las tres áreas de S.U. que se delimitan:

- S.U. Industrial-Servicios
Casa de Guacimeta..... 119.875 m².
- S.U. Honda Industrial-Servicios Norte..... 242.625 m².
(Al Norte del área de servidumbre Aeronáutica).
- S.U. Honda Industrial-Servicios Sur..... 356.375 m².

TOTAL..... 718.875 m².

Lo que poniéndolo en relación con la superficie propuesta por las N.S. representa un 98'7%, permitiéndose con ello el desarrollo de más de 600 parcelas de 500 m².

Como ya se ha expuesto, con respecto al primitivo Documento se amplía el suelo calificado, introduciendo el Sector 12 de S.A.U. cuya superficie es de 321.250 m².

- b) La zonificación de usos (1ª línea comercial y de servicios) y la prohibición expresa en dicha zona de nuevas implantaciones industriales y de almacenaje.*
- c) El trazado, sección (en la que se incluyen bandas de aparcamiento laterales), y distancia entre alineaciones, de los viarios principales que aparecen grafiados en anexo y en planos de propuesta de ordenación y acondicionamiento, y que se recogerán en los Sectores de S.A.U. en el diseño de sus respectivos instrumentos de desarrollo.*
- d) La creación de Espacios Libres tratados, y dotaciones dentro de la estructura del S.U.*
- e) La imposición de medidas urgentes de readaptación estética y compositiva a la edificación existente en el suelo industrial (que ahora pasa a tener la consideración de área comercial y de servicios), siguiendo las pautas marcadas por los Modelos Tradicionales Industriales (Almacenes Agrícolas) de la isla, aportándose² con carácter meramente indicativo y no vinculante, gráficos anexos que sólo tienen validez como sugerencia estética y en la documentación fotográfica anexa, en la que se reflejan elementos formales que podrían tomarse, o no, en consideración para su incorporación en la zona, a fin de que a su llegada a la isla el viajero perciba una avanzadilla o introducción ("reinterpretada") de lo que supone el contexto arquitectónico insular.*
- f) La limitación de la altura máxima a 2 plantas y 9 mts. a coronación o cumbrera.*
- g) La imposición de tipología aislada con retranqueo perimetral a muro de cerramiento de parcela (de al menos 5 mts. en el Uso Comercial y de Servicios de 1ª línea) en el uso industrial conforme a lo especificado más adelante.*

De acuerdo con las instrucciones de los Servicios de Dción Gral de Urbanismo, las nuevas edificaciones que se ubiquen en parcelas del frente de la carretera (1ª Línea) deberán resolverse con volúmenes fragmentados adosados, o no, según los

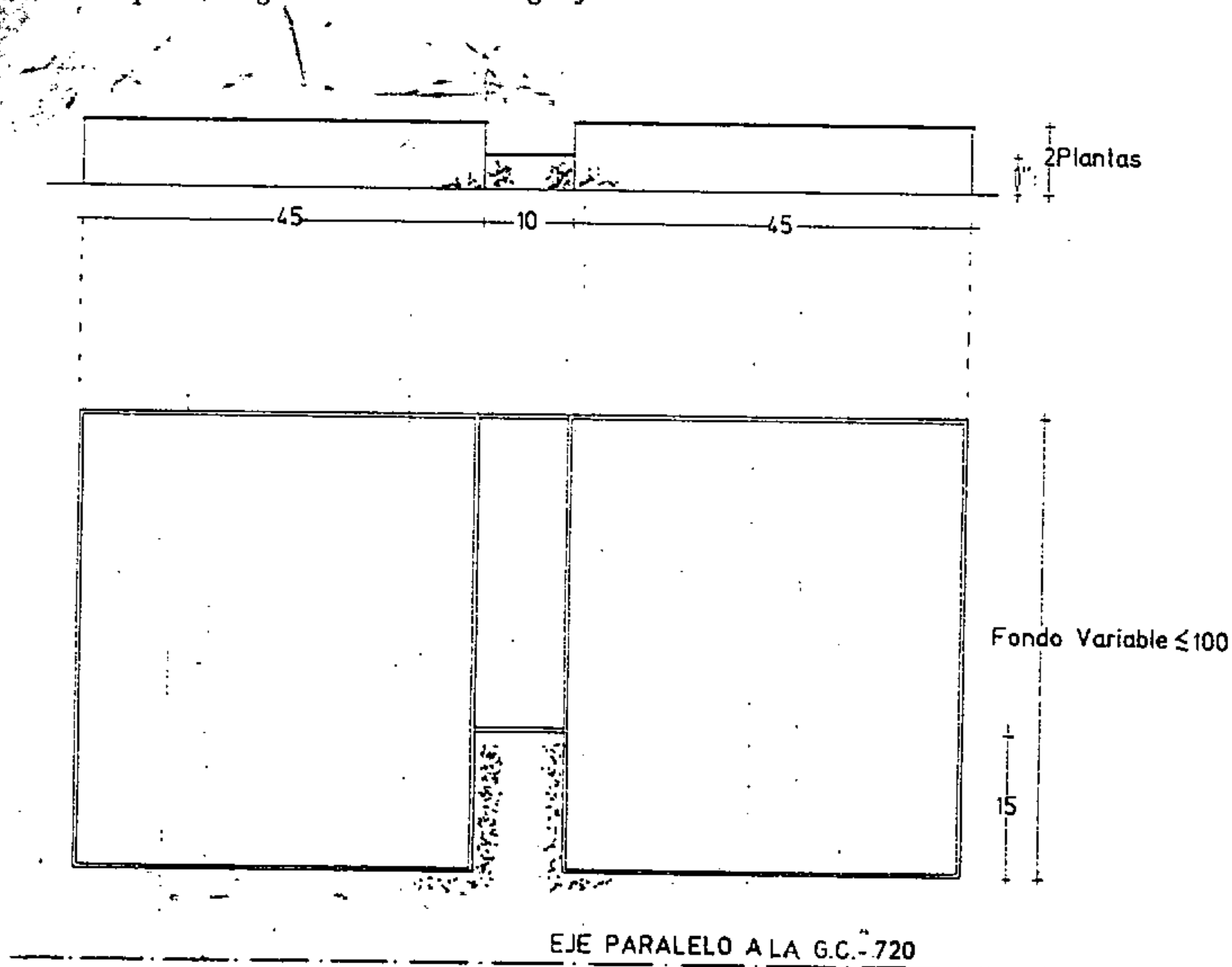
² En la documentación del P.E. I.R. y M.A.

parámetros descritos a continuación y en gráfico anexo orientativo:

Longitud máxima total edificada en sentido paralelo a la carretera (según gráfico). 100 mts.

Longitud máxima edificada de cuerpos de 2 plantas. 50 mts.

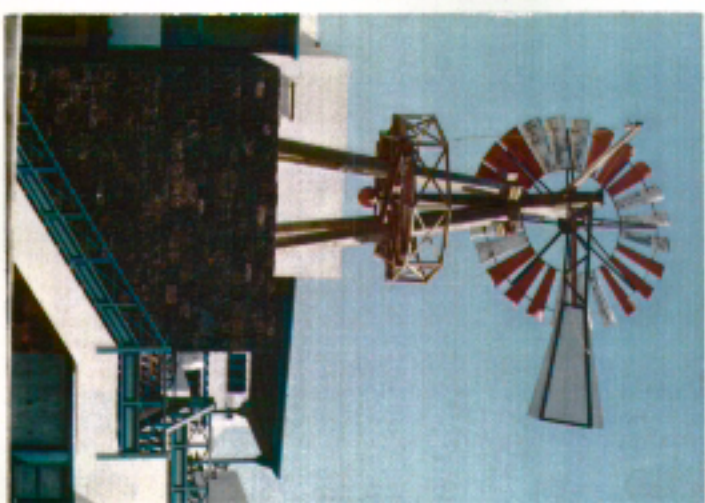
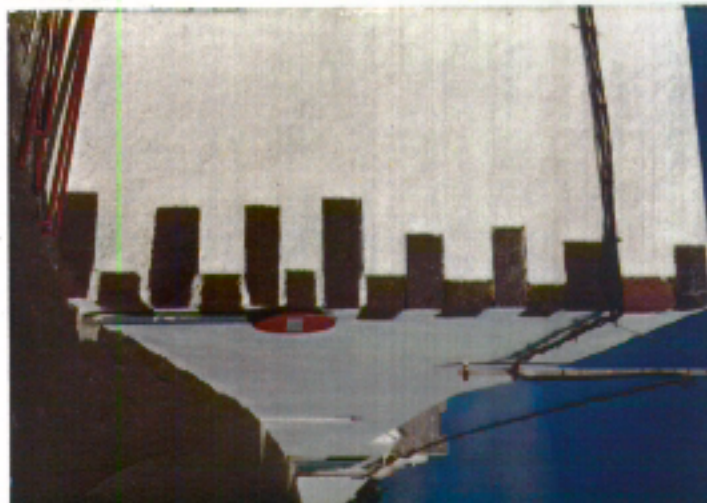
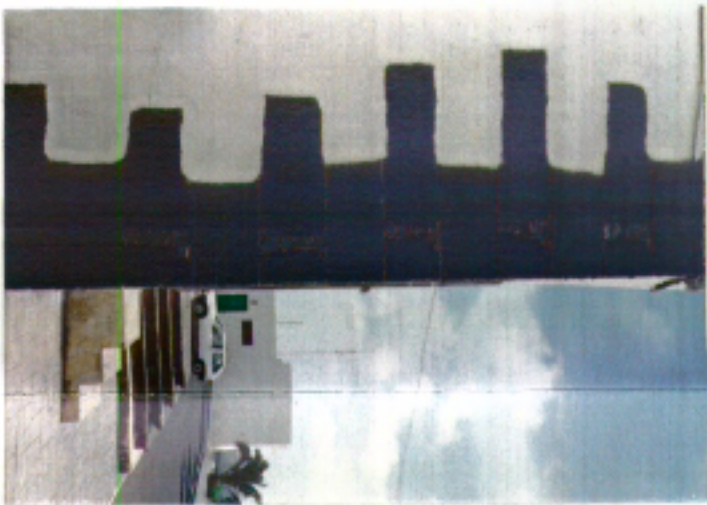
Se podrá resolver la edificación mediante dos cuerpos edificatorios de dos plantas articulados mediante un elemento intermedio de 1 planta de altura y longitud mínima de fachada a la carretera 10 mts, retranqueado con respecto a la alineación de los cuerpos edificatorios que lo flanquean, una profundidad no inferior a 15 mts, debiéndose ajardinar este espacio de retranqueo, según se señala en gráfico indicativo.



- h) La obligatoriedad de tratamiento con materiales nobles, en la línea estética y compositiva, sugerida ó impuesta, para las readaptaciones de la edificación existente, en todas las fachadas de la edificación comercial y de servicios.*
- i) Respetar, como determinaciones vinculantes el tratamiento de las bandas ajardinadas y muros en los laterales de la Autovía que figura en el Título 6 de este documento.*



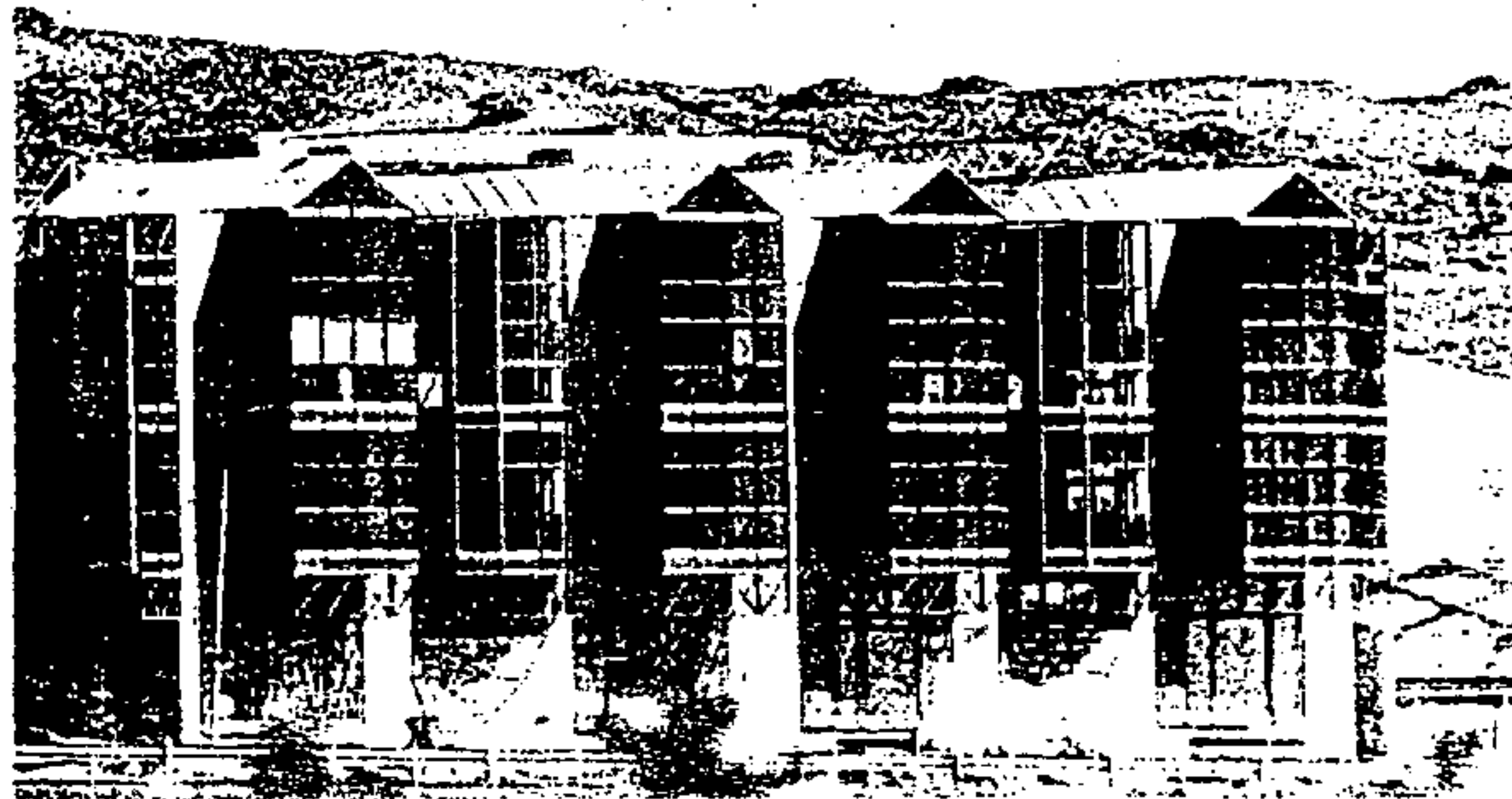
IMPACTO EDIFICATORIO PERCEPTIBLE DESDE EL AEROPUERTO.



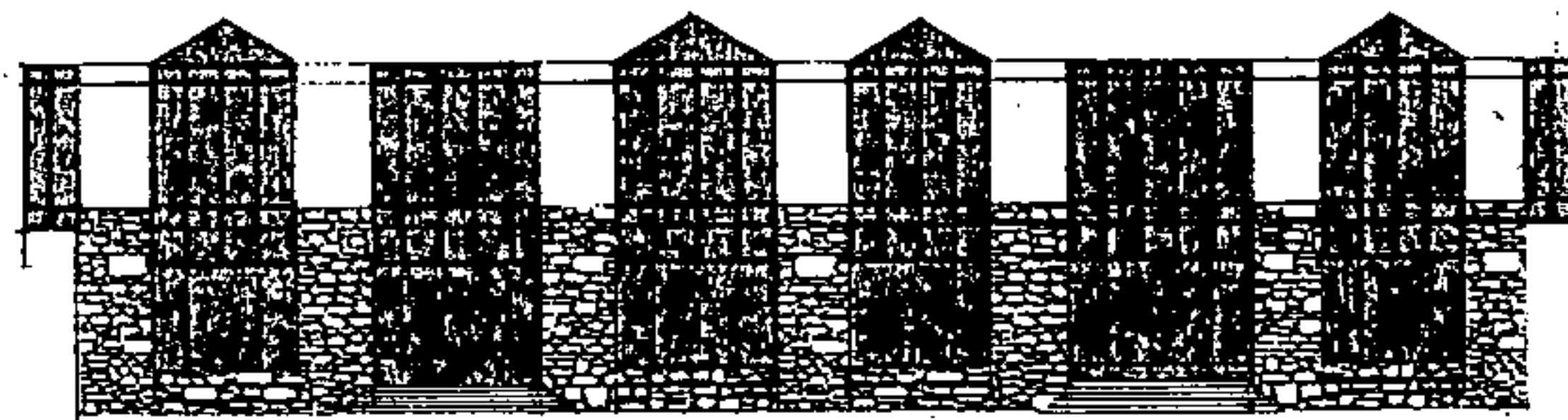
ELEMENTOS FORMALES
TRADICIONALES DE POSIBLE
REINTERPRETACION E
INCORPORACION EN LA ZONA.
(SOLO ORIENTATIVO)



READAPTACION ESTETICA.

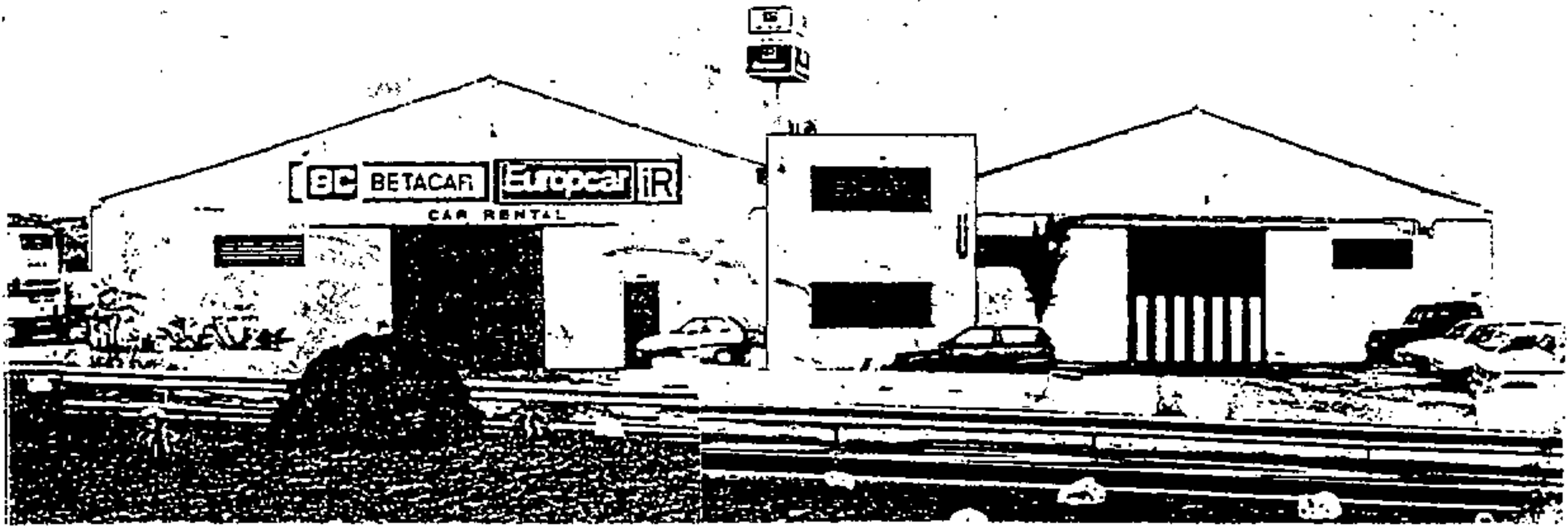


ESTADO ACTUAL n° 5 Asignado en Plano

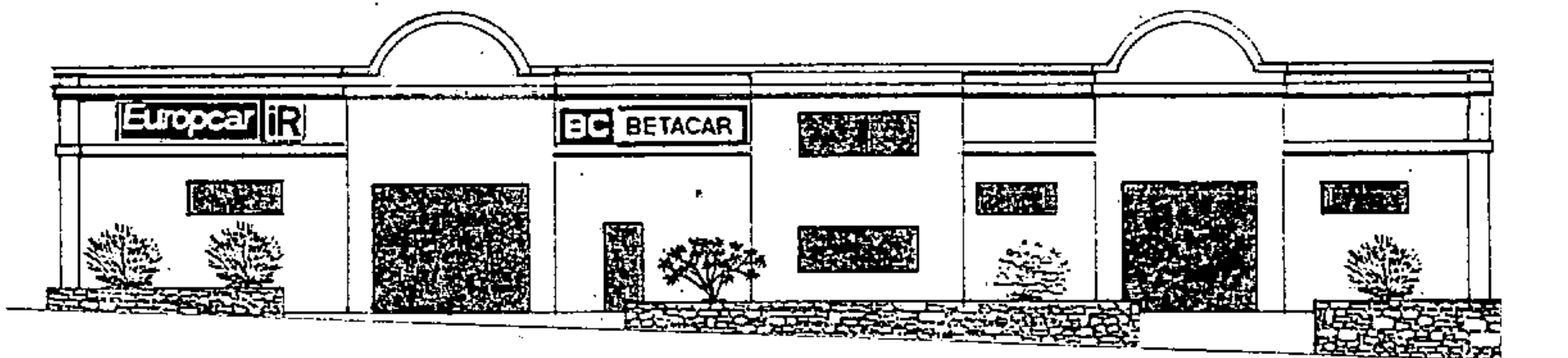


PROPUESTA DE NUEVO TRATAMIENTO ESTETICO
CON REDUCCION DE 1 PLANTA

READAPTACION ESTETICA.

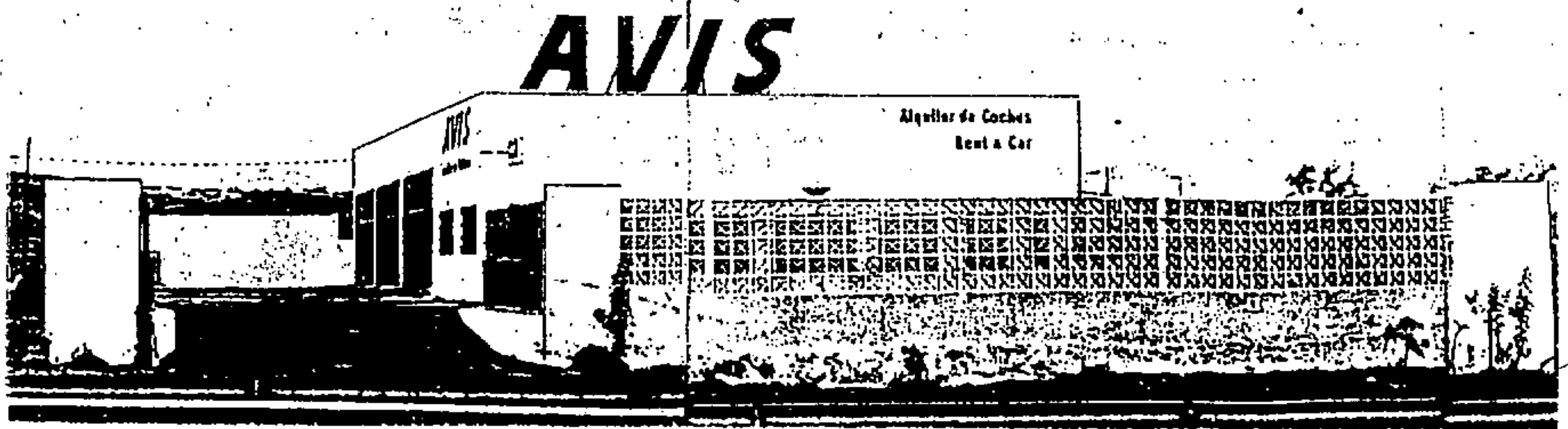


ESTADO ACTUAL n° 4 Asignado en Plano

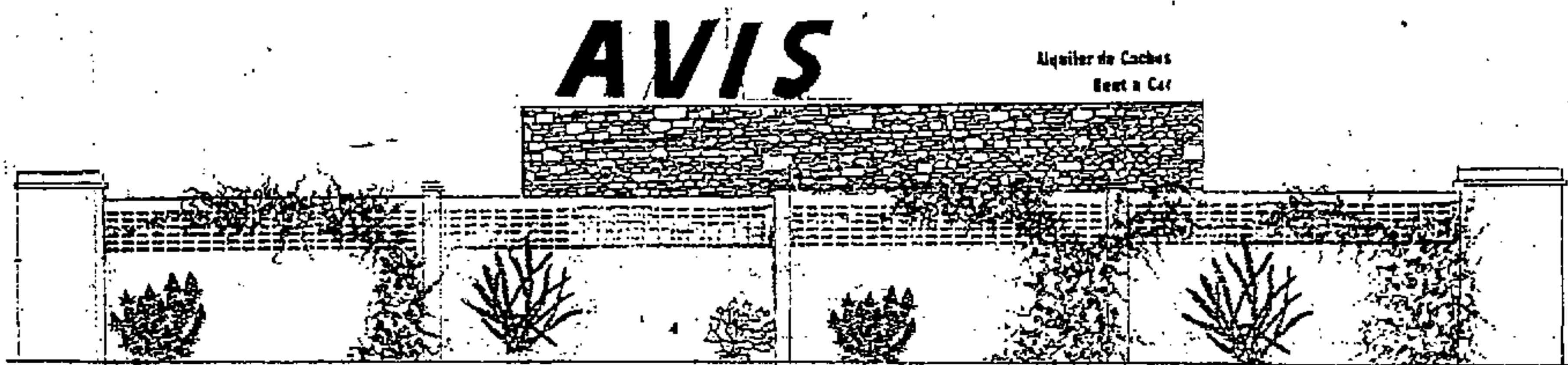


PROPUESTA DE NUEVO TRATAMIENTO ESTETICO
(INDICATIVO)

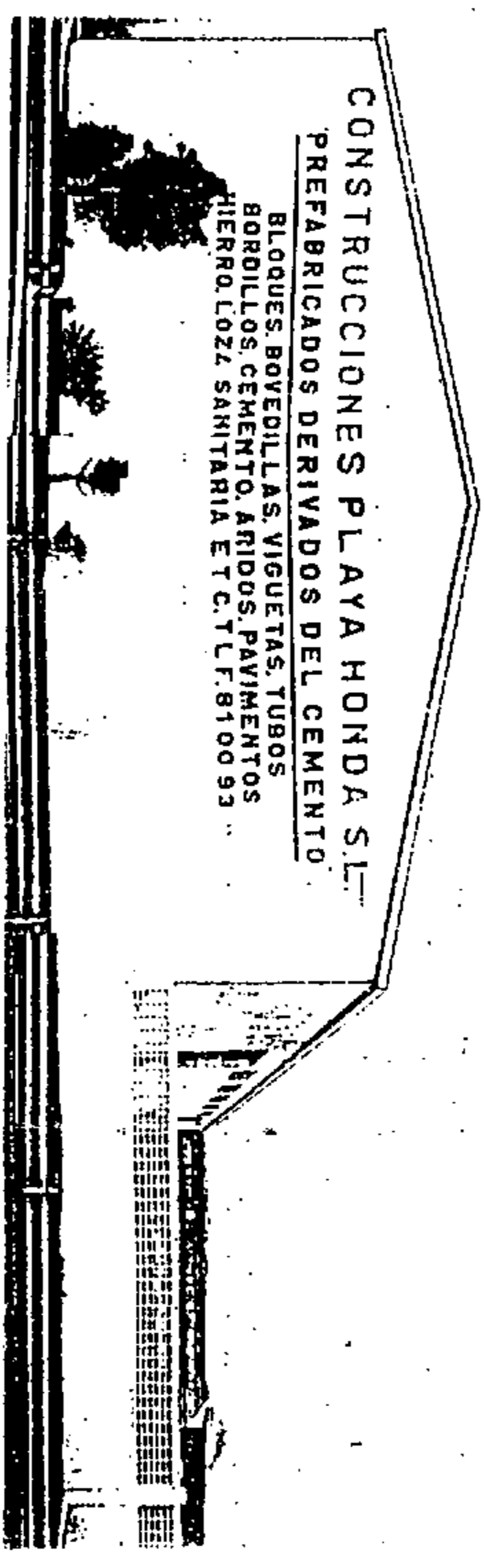
READAPTACION ESTETICA.



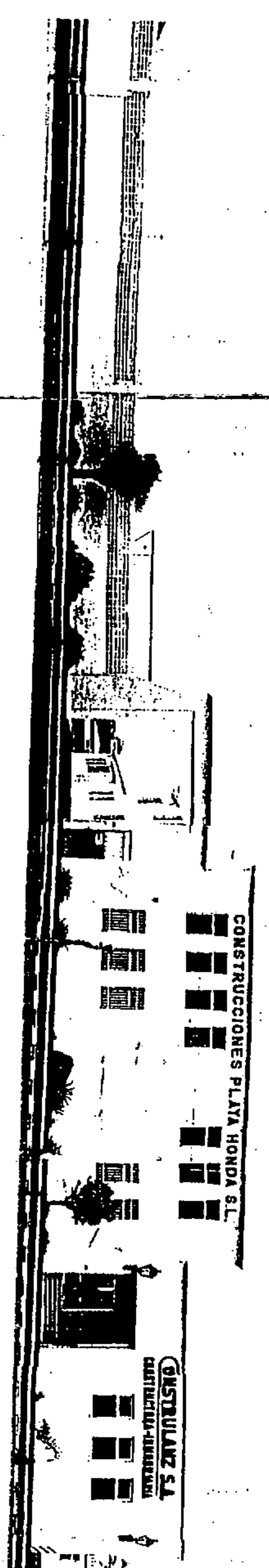
ESTADO ACTUAL n° 6 Asignado en Plano



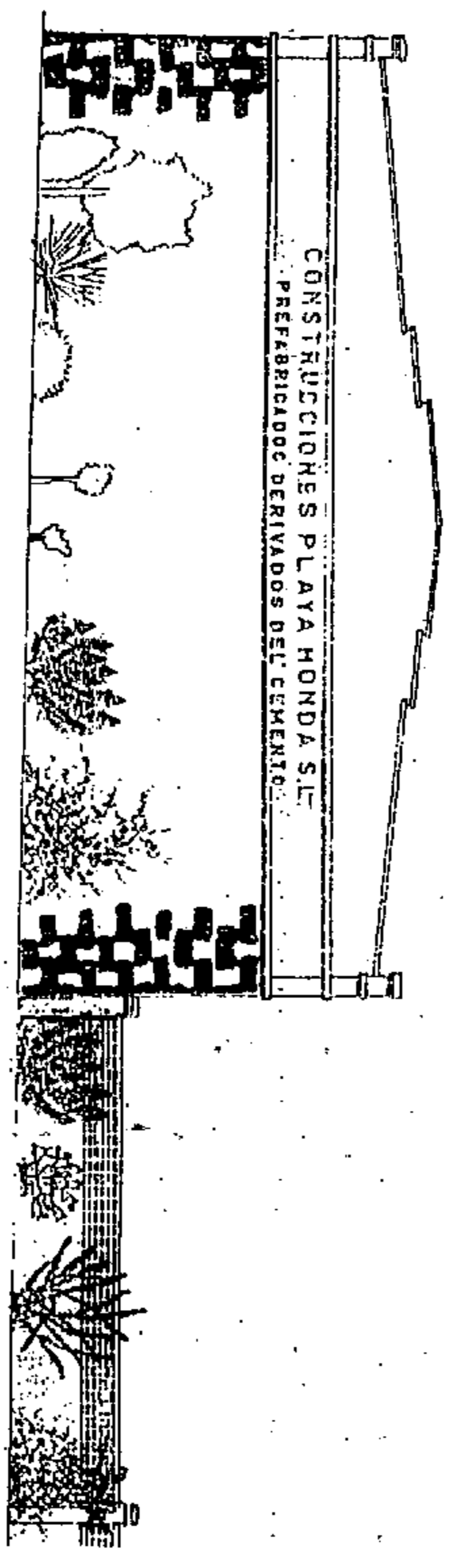
PROPUESTA DE NUEVO TRATAMIENTO ESTETICO
(INDICATIVO)



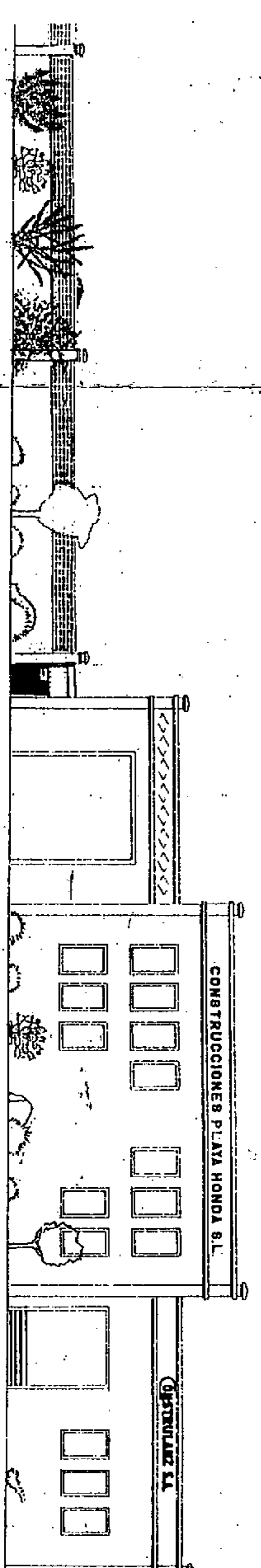
ESTADO ACTUAL n° 9 y 10 Asignados en Plano



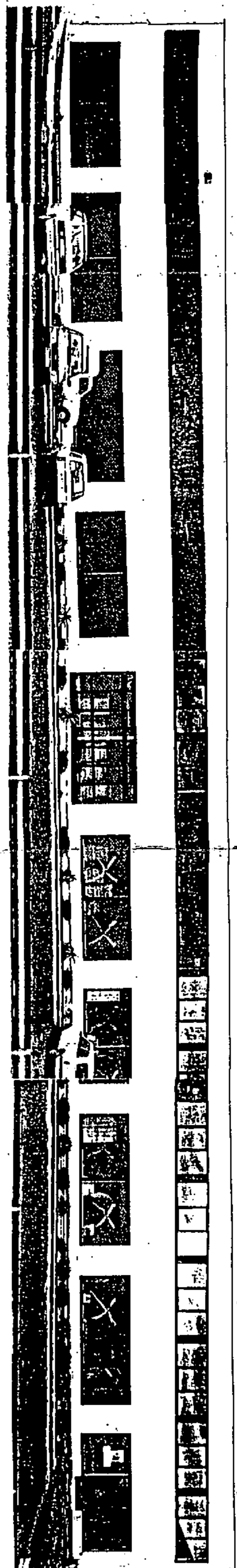
ESTADO ACTUAL n° 9 y 10 Asignados en Plano



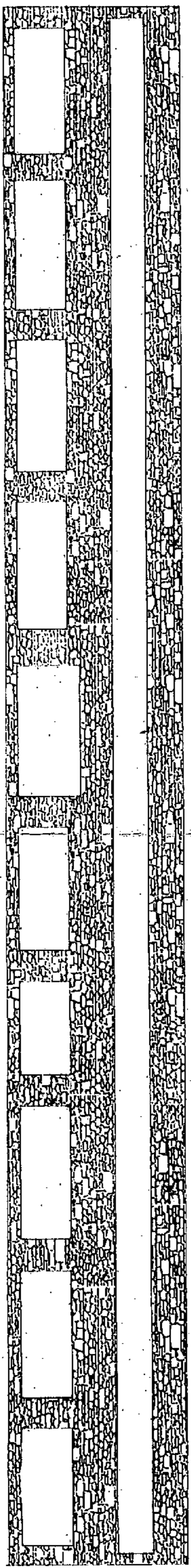
PROPUESTA DE NUEVO TRATAMIENTO ESTETICO (INDICATIVO)



PROPUESTA DE NUEVO TRATAMIENTO ESTETICO (INDICATIVO)



ESTADO ACTUAL n° 8 Asignado en Plano



PROPUESTA DE NUEVO TRATAMIENTO ESTETICO
(INDICATIVO)

Se modifica el art. 142.1 (Ordenanzas de Aplicación a la Zona Urbana Industrial) de las N.S. pasando éste a tener el siguiente contenido:

a.- Tipologías: edificaciones aisladas.

b.- Condiciones de edificación:

b.1.- Edificabilidad: $0,8 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

b.2.- Altura máxima: 2 plantas o 7,50 m. sobre rasante y una altura máxima de coronación de cumbrera de 9 m.

b.3.- Ocupación máxima: 40%.

b.4.- Retranqueos: 5 m. a viales y 2,50 m. a linderos.
(deberán tratarse los espacios retranqueados con una banda perimetral de jardinería).

b.5.- Parcela mínima: 500 m^2 .

b.6.- Frente mínimo de parcela: 20,00 m.

b.7.- Fondo edificable: 50,00 m.

b.8.- Longitud máxima de los cuerpos edificatorios: 50 m.

b.9.- El cerramiento perimetral de parcela se deberá realizar con muro ciego de 1,5 mts. de altura y sobre éste un cerramiento ligero a base de malla metálica o celosía, que se mimetizara con el tratamiento vegetal del perímetro de la parcela.

b.10.- Aparcamientos: una plaza de aparcamiento por cada 100 m^2 de superficie construida. Los talleres de reparación de automóviles dispondrán de una plaza de aparcamiento por cada 25 m^2 de superficie útil del taller.

c.- Condiciones de uso.

Industrias ligeras (de acuerdo con lo especificado por el P.I.O.T.) y almacenes. Se tolerarán los usos dotacionales públicos o privados y uso comercial.

d.- Subdivisión de parcelas.

Cuando una parcela se subdivida a su vez en otras de menor superficie, estas deberán cumplir las siguientes condiciones:

1.- La superficie mínima resultante ser siempre igual o mayor a la de la parcela mínima establecida (500 m^2).

2.- Cada una de las parcelas resultantes deberá de contar con acceso rodado directo por medio del viario establecido en las Normas o en su defecto, a través de nuevos viales de carácter privado cuya superficie se excluirá del retranqueo perimetral de parcela y que quedarán en régimen de propiedad horizontal con el conjunto de las parcelas.

3.- La creación de nuevos viales que no tengan el carácter (privado) establecido en el párrafo anterior requerirá modificar puntualmente las Normas Subsidiarias.

En los Títulos de jardinería y tratamiento de márgenes de vía (del Plan) se especifica el tratamiento de jardinería a incorporar anexa a la edificación y en los bordes de la GC 720.

5.1.2.- Playa Honda (Residencial*).

En el Título de tratamiento de jardinería del P.E.I.R. y M.A. se especifican las iniciativas a acometer en la franja ajardinada de la margen de costa de la GC 720.

Existe una propuesta de modificación del nudo de acceso, formulada por el Servicio de Carreteras de G.A.C., sin que, según hemos podido constatar, exista iniciativa institucional al respecto.

No obstante, a título informativo, dadas las afecciones que supondría su inclusión en lo relativo a las implicaciones de modificación de trazado de la vía de servicio existente, solamente se incluye su descripción gráfica en nuevo plano 4.2 a efectos de su posible futura toma en consideración.

5.1.3.- El Suelo Apto para Urbanizar en el T.M. de San Bartolomé.

Aunque en el primitivo Documento, con el doble objetivo de evitar la formación de una barrera edificatoria continua que impidiese el paso del Jable y la alimentación de las playas al Sur de la de Guacimeta, y de ajustar el dimensionamiento del suelo a la demanda hasta la fecha realmente detectada (dada la escasa ocupación del suelo delimitado como urbano), se proponía la supresión del Sector 12 de S.A.U. de las N.S. de San Bartolomé, y la reducción del Sector 11 de dichas Normas debido a su nueva delimitación a 186.500 m² (se reducen 9,15 Has), manteniéndose la delimitación del Sector nº 10 de las N.S.; en el presente Modificado (del P.E.), al no haberse aceptado dicha propuesta por la C.U.M.A.C., como ya se ha expuesto anteriormente, se incorpora el Sector 12, aunque redelimitado. Manteniéndose, por otro lado, las modificaciones del primitivo

* Se transcribe el contenido de este artículo aún sin que ello afecte al ámbito objeto de Modificación de N.S.

P.E., relativas a las determinaciones de aplicación a los Sectores de Uso Industrial de las N.S. (art. 150), siéndole de aplicación a los sectores resultantes las siguientes:

- c.2.0.- Estructura Urbanística: Tratamiento blando del territorio con incorporación de amplios espacios ajardinados.*
- c.2.1.- Tipología: Edificación aislada.*
- c.2.2.- Edificabilidad bruta: 0,40 m²/m².*
- c.2.3.- Parcela mínima: 500 m².*
- c.2.4.- Frente mínimo de parcela: 20 m.*
- c.2.5.- Ocupación máxima de la parcela: 40%.*
- c.2.6.- Altura máxima: 2 plantas (7,50 m. a cubierta plana, 9 m. a cumbre).*
- c.2.7.- Longitud máxima de fachada: 50 m. en fachadas paralelas a la carretera general³ y 100 m. En fachadas perpendiculares a dicha carretera y en las paralelas a las vías principales que se grafían en planos.*
- c.2.8.- Retranqueos mínimos: 5,00 m. a viales y 3,00 m. a linderos (deberán tratarse los espacios retranqueados con una banda perimetral de jardinería).*
- c.2.9.- El cerramiento perimetral de parcela, salvo en la fachada de 1ª línea de la Carretera General G.C.-720 cuando el frente de la parcela coincida con el frente edificatorio, se deberá realizar con muro ciego de 1,5 mts. de altura y sobre éste un cerramiento ligero a base de malla metálica o celosía, con suficiente calidad estética, que se mimetizará con el tratamiento vegetal del perímetro de la parcela.*
- c.2.10.- Aparcamientos: Una plaza de aparcamiento por cada 100 m² de superficie construida.*
- c.2.11.- El trazado y sección (que incluye bandas de aparcamiento laterales) de las vías principales que figuran grafías en plano cuya dirección es paralela al eje del Aeropuerto, tienen el carácter de determinaciones vinculantes y deben respetarse en el diseño del P.P.
El resto de viarios del Sector deberá tener un ancho de calles de, como mínimo, 21 mts.*

³ Tolerándose en primera línea de carretera la agrupación de, como máximo, dos cuerpos edificatorios de 2 plantas, articulados mediante un tercer cuerpo intermedio de 1 planta hasta alcanzar 100 mts., con idéntico criterio al establecido en el apdo 5.1.1. para el Suelo Urbano de Honda Industrial y Casas de Guacimeta.

c.2.12.- El P.P. deber crear una zona verde de protección en el borde de encuentro con el Suelo Rústico.

Sectores delimitados:

Sector 10.....	43.800 m ² .
Sector 11.....	186.500 m ² .
Sector 12	272.500 m ² .

TOTAL..... 502.800 m².

Siendo esta superficie superior a la propuesta por las N.S., ya que, aunque una parte del Sector 11 pasa a incrementar el S.U. delimitado en Honda Industrial Sur, también una parte de este S.U. delimitado por las N.S. ha sido incorporada al Sector 12.

5.1.8.- El Suelo Rústico de Ambos Municipios.

Como ya se ha expuesto en la Información de este Plan Especial, dentro del Ámbito se incluye:

En El T.M. de San Bartolomé.-

Una parte de un Asentamiento Rural S.R.A.R.II..... 8.625 m².
 Una pequeña parte de Suelo Rústico Potencialmente Productivo delimitado por las N.S. (extracción de áridos) 750 m².
 Suelo Rústico de Protección (Paisajística)..... 285.125 m².
 Suelo Rústico de Protección (Servidumbre Aeronáutica) con tratamiento paisajístico (S.G. Pasillo Aéreo). 72.375 m².

5.1.9.- Entorno del Aeropuerto.-

El área entorno al S.G. Insular de Transporte Aeroportuario se desarrollar dentro del Plan de Obras del Aeropuerto, que se ordena mediante su propio Plan Especial. Sin embargo, a fin de introducir en su zona de contacto con la AUTOVIA un tratamiento paisajístico acorde con el del resto de la vía, al tiempo que contribuir a limitar las percepciones poco deseables de las edificaciones ubicadas en el Suelo Urbano delimitado, se propone en el Capítulo 3 y 4 del Título 6 de Jardinería, que se incorpora en Separata Anexa, un tratamiento que alterando el relieve del terreno (formación de dunas o lomas) e incorporando plantaciones, coadyuve a que la imagen primera que percibe el viajero se enmarque en los objetivos perseguidos por el presente Plan Especial, logrando con ello un adecuado marco de la "Puerta de Entrada" de la isla.

CUADRO SINTESIS.

AMBITOS DIFERENCIADOS EN EL AREA DEL PLAN ESPECIAL.				
		CLASIFICACION DE SUELO.	DENOMINACION.	SUPERFICIE m ² .
T.M. de SAN BARTOLOME.	Margen Norte.	S.R.P.P. (MINERO).	Extracción de áridos.	750
		S.R.A.R.II.	Asentamiento Rural: j	8.625
		S.R.P.(Se).	S.R. de P. Servidumbre Aeronáutica y tratamiento pasajístico.	72.375
		S.A.U.	Sector 10.	43.800
		S.A.U.	Sector 11.	186.500
		S.A.U.	Sector 12.	272.500
		S.U. (Indust.-Servicios).	Casas de Guácimeta.	119.875
		S.U. (Indust.-Servicios).	Honda Industrial Sur.	356.375
		S.U. (Indust.-Servicios).	Honda Industrial Norte.	242.625
		SUBTOTAL.....		
	M. de Costa.	S.G.T.I.	Entorno del Sistema General Insular Aeroportuario.	107.170
		S.U. (Residencial).	Franja de afección urbanización Playa Honda.	59.250
TOTAL MUNICIPIO.....			1.469.845	

El P.E., así mismo incorpora un cuadro síntesis de los ámbitos diferenciados que incluye en su perímetro ordenado. Del cual solamente transcribimos la parte concerniente al T.M. de San Bartolomé.

2.2.3.- El Tratamiento Estético Vegetal Determinado por el P.E.I.R. y M.A. en el
Ámbito.-

El P.E. en su título 6 desarrolla la propuesta de ajardinamiento, de la cual transcribimos el capítulo II en lo concerniente al T.M. de San Bartolomé.

CAPITULO II.-

6.2.- MEJORA DE ÁREAS AJARDINADAS EN EL FRENTE DE LA
AUTOVIA.

En este Capítulo (del Plan) se establecen las directrices que han de regir para el desarrollo de los Espacios libres de las distintas zonas urbanas existentes y futuras, sentando los criterios para que cuando la ejecución mediante el, o los, correspondientes proyectos, de las distintas áreas alcance su culminación, una vez adoptada la decisión definitiva sobre la elección de opción de rectificación de la Autovía, la imagen de conjunto responda a una coherente y armónica identificación específica de la zona, digna de la adjudicación de un "Sello de Calidad", acorde con su ubicación, y como corresponde a una isla declarada Reserva de la Biosfera.

6.2.1.- Honda Industrial-Servicios y Casas de Guacimeta Industrial-
Servicios.

Los criterios de las mejoras a introducir en el frente del S.U. de Honda Industrial, así como en el del Sector 12 de S.A.U. se exponen en la Separata Anexa (y resto de documentación del P.E.) de Ajardinamiento de la carretera y sus márgenes, en el apartado dedicado a los tramos 5 y 7, si bien no coincidirá la forma de las áreas a ajardinar si el enlace sufre las previsibles rectificaciones como consecuencia del desarrollo de los proyectos de variante que afectan a la G.C.-720 existente.

El ajardinamiento de los Espacios Libres que se introduzca por los proyectos de urbanización, mediante el que se han de ejecutar estos suelos urbanos, responderá a criterios semejantes a los que se exponen en dicha Separata, en cuanto a introducción de especies y composición de diseño de jardinería.

LA PROPUESTA DE GESTIÓN PARA LA FINANCIACIÓN formulada por
el P.E.I.R. y M.A. en el Ámbito.-

El Plan Especial en su Título 7 entra a concretar las acciones a acometer al T.M. de San Bartolomé de Lanzarote, para materializar la propuesta. Transcribimos

de dicho Título lo concerniente íntegramente, aún cuando algunas de las actuaciones exceden del Ámbito del Presente Documento, (se exceptúa el capítulo IV de dicho título).

CAPITULO I.-

7.1.- RELACIÓN DE INTERVENCIONES A REALIZAR EN EL ÁMBITO.-

7.1.1.- Sistemas Generales.

- a) *El acondicionamiento de áreas ajardinadas de los elementos funcionales de la vía y sus márgenes.*
- b) *El ajardinado y tratamiento de las áreas señaladas a la salida del Aeropuerto, dentro del S.G. Aeroportuario.*
- c) *El tratamiento del vallado del Aeropuerto.*
- d) *El tratamiento y ajardinado del verde paisajístico S.G. en Suelo Rústico (Pasillo Aéreo de ayuda a la navegación).*
- e) *La ejecución y tratamiento de muros de los elementos funcionales de la AUTOVIA:*
 - *Bordes laterales en márgenes.*
 - *Muros de protección en mediana, bordes de vías y pasos bajo nivel, o puentes.*
- f) *La introducción de elementos arquitectónico-escultóricos en el Tramo I de la margen de costa.*
- g) *La ejecución de la red de transporte de agua reciclada a lo largo de la AUTOVIA y red de riego.*
- h) *La ejecución de la red de transporte de agua reciclada a lo largo de la Autovía, y red de riego.*

Dado lo elevado de la inversión correspondiente al apartado e), éste es susceptible de subdividirse en dos fases, y así se ha planteado en el Capítulo III de Inversiones, subdividiéndolo en tramos susceptibles de imputarse a distintos ámbitos.

7.1.2.- Intervenciones en Bordes de S.U.

- a) *El tratamiento con aplacado pétreo del muro de contención de la vía de servicio, y la ejecución del muro de protección, separador*

entre vía de servicio y AUTOVIA que figura descrito literal, y gráficamente, en Memoria.

- b) La creación de parterres con vegetación, y pantallas vegetales ante las edificaciones de 1ª línea del área Industrial y de Servicios.
- c) La readaptación estética de las edificaciones señaladas, y especialmente la del edificio señalado en planos con el n 5 con demolición de la 3ª planta.
- d) La relocalización de edificios fuera de ordenación en Honda Industrial Norte.
- e) La mejora de ajardinados existentes en bordes de urbanización.

7.1.4.- Intervenciones en Suelo Rústico.

La suspensión cautelar de determinadas licencias dentro de la franja de 400 mts. de acuerdo con lo expuesto en la presente Memoria-Propuesta.

CAPITULO II.-

7.2.- DESARROLLO DE LAS INTERVENCIONES.-

De las intervenciones anteriormente señaladas algunas de ellas deben ser de carácter inmediato, y otras se dilatarán en el tiempo hasta que se desarrollen los instrumentos de planeamiento de sus respectivos ámbitos, pudiéndose escalonar en el tiempo el resto de intervenciones. No se establecen plazos, dejando a la discrecionalidad de la Excm. Corporación Insular el establecimiento de éstos.

7.2.1.- Intervenciones Inmediatas.

Se consideran de carácter inmediato y prioritario, de entre las intervenciones señaladas, las siguientes:

- Los Apartados: a), b), c), d) (1ª Fase), e) (1ª Fase) y h) del artículo 7.1.1.
- Los Apartados: a), b), c), e) y f) del artículo 7.1.2.

7.2.2.- Intervenciones a Medio Plazo y Largo Plazo.

Se consideran intervenciones a realizar a medio plazo las que se reseñan a continuación:

- Los Apartados: e) y d) (2ª Fase) y f) del artículo 7.1.1.
- El Apartado: d) del artículo 7.1.2.

Se consideran a largo plazo las actuaciones en S.U.P. sujetas a instrumentos de desarrollo posterior, dentro de éstas también se incluirán las que se prevean en los Proyectos de Urbanización necesarios para el desarrollo y ejecución del S.U.

CAPITULO III.-

7.3.- LA GESTIÓN DE LAS INTERVENCIONES PREVISTAS.-

Por tratarse de un Plan Intermunicipal, en el que se dan competencias concurrentes de varias Instituciones y Entes Públicos (Gobierno Autónomo, Cabildo Insular, Ayto. de San Bartolomé, Ayto. de Arrecife y el Ente encargado de la gestión y desarrollo de los Aeropuertos Nacionales, A.E.N.A., e, indirectamente, el órgano que gestiona la red de reciclaje de aguas insulares), la gestión del presente Plan implicará la cooperación de todos los entes públicos interesados, así como de la iniciativa privada. Correspondiéndole a la Excm. Corporación Insular la tramitación del presente Documento, contando con la participación de las partes implicadas.

7.3.1.- La Viabilización de la Ejecución.

A la vista de lo expuesto en el artículo anterior para viabilizar la ejecución se hace necesario diferenciar distintos ámbitos y responsabilidades de gestión-financiación, para poder lograr una participación efectiva en el terreno económico y de gestión. Así :

- a) *La ejecución y financiación íntegra de las obras y acondicionamiento de áreas ajardinadas incluidas en el ámbito del S.G. Aeroportuario deberá de ser asumida por el Plan Especial de dicho S.G. insular, bajo la supervisión del Excmo. Cabildo Insular, pudiendo ésta Institución, así mismo, recabar la colaboración del ente gestor de aquél S.G. (Aeropuerto) para la ejecución y financiación del S.G. Insular de servidumbre Aeronáutica (tratamiento de verde paisajístico del Pasillo Aéreo).*

- b) *La mejora y acondicionamiento de las áreas funcionales y márgenes de la AUTOVIA, por tratarse de una carretera de interés regional, además de S.G. Insular, corresponder al Gobierno Autónomo, pudiendo la Corporación Cabildicia Insular recabar ayuda de éste para su ejecución y financiación, o, en su defecto, de los fondos europeos destinados a mejora de áreas turísticas, así como de los destinados a áreas declaradas como Reserva de la Biosfera.*
- c) *Las obras que afecten a Sistemas Generales Municipales, y aquellas cuya doble función permitan su inclusión como tales implican directamente a la Admin. Mpal. competente, debiendo ésta participar, activamente, en la viabilización de su ejecución, pudiendo contar para ello con la contribución económica de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno Autónomo y de los propietarios de S.U.P. a través de mecanismos de compensación, y de aquellas que puedan obtenerse a través de la Corporación Insular.*
- d) *Las obras y mejoras imputables a acondicionamiento de áreas ajardinadas y obras de urbanización en el suelo urbano, corresponderá su gestión a la Corporación Municipal implicada, recabando para su ejecución la colaboración de la iniciativa privada.*
- e) *El gasto debido a las mejoras y readaptaciones estéticas, así como las obras y relocalizaciones debidas a la expresa declaración de fuera de ordenación de las edificaciones, cuya actual existencia no ha sido realizada en el marco de la legalidad urbanística, por tratarse de bienes de propiedad privada corresponde a los particulares.*

7.3.2.- La Concertación como Formula Abierta de Gestión.

A la vista de todo lo expuesto en el presente Documento (P.E.I.R. y M.A.) se procede a la cuantificación escalonada de las intervenciones de carácter público, sin entrar a determinar la cuantificación diferenciada, por ámbitos, o competencialidades, dejando ésta abierta a las posibles concertaciones que pueda arbitrar la Corporación Insular, ante la cuantía de las inversiones imputables a las instituciones públicas, y ante las posibles colaboraciones a obtener de la iniciativa privada, dejando sin cuantificar aquellas que forman parte, según la legislación urbanística en vigor, de las obligaciones directas de los propietarios de bienes inmuebles.

2.3.- Síntesis de la Información.-

De la lectura de lo expuesto se desprende la necesidad de armonizar las determinaciones del Documento de NN.SS. Municipales y del P.E.I.R. y M.A., en el ámbito descrito como objeto de la presente Modificación Puntual.

Así mismo al haberse constatado por el Ayuntamiento algunas carencias normativas del Documento de Ordenación Municipal se introduce un desarrollo del texto normativo, de aplicación en el ámbito de la Modificación, que permita un mejor control e impulsión del Desarrollo en el Área.

Las Palmas de Gran Canaria 6 de Octubre de 1997.

LA ARQUITECTA



PLANOS DE INFORMACION.-

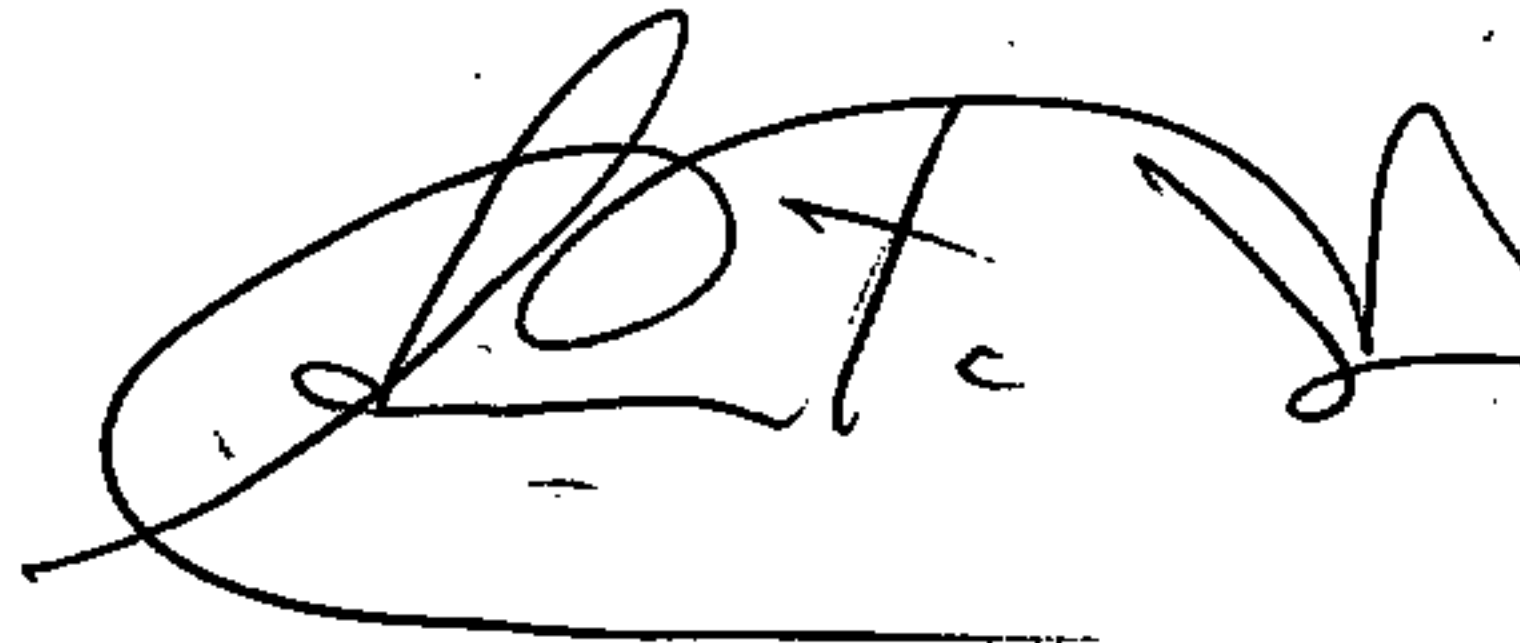

ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN

Nº1.1 EMPLAZAMIENTO DEL ÁMBITO	1:25000
Nº1.2 ESTADO ACTUAL	1/4.000
Nº2. CLASIFICACIÓN PROPUESTA SEGÚN N.S. VIGENTES.....	1/5.000
Nº3.1 ZONIFICACIÓN SEGÚN N.S.	1/2.000
Nº3.2 ZONIFICACIÓN SEGÚN N.S.	1/2.000
Nº4 CLASIFICACIÓN DEL SUELO SEGÚN P.E.....	1/5.000
Nº5. ACONDICIONAMIENTO Y DESARROLLO SEGÚN P.E.....	1/2.000

DILIGENCIA.

Para hacer constar que el Ayuntamiento Municipal en sesión celebrada el día 3, aprobó provisionalmente la presente Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias en Zona Industrial, de Playa Honda.

San Bartolomé, a 20 de Febrero de 1.998,
LA SECRETARIA ACCTAL.,

La Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de fecha 04 JUN. 1998 acordó la APROBACION "DEFINITIVA" del presente expediente.

Las Palmas de G.C. 11 AGO. 1998

El Secretario de la Comisión,