



MODIFICACIÓN PUNTUAL DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE ARICO EN EL ÁMBITO DE EL VISO

ÍNDICE

1. OBJETO.....	1
2. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL	1
3. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN.....	2
3.1. CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO.....	2
3.2. CALIFICACIÓN DEL SUELO	3
3.3. FUNCIÓN TERRITORIAL DEL SISTEMA GENERAL QUE SE DEFINE	3
3.4. PREVISIONES REFERIDAS AL TRÁFICO.....	3
3.5. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SISTEMA GENERAL VIARIO.....	4
3.6. DEFINICIÓN DE RASANTES Y PENDIENTES RESULTANTES POR TRAMO.....	4
3.7. RELACIONES DEL VIARIO CON EL ENTORNO	5
3.8. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL VIARIO	6
4. PLANOS	6



MODIFICACIÓN PUNTUAL DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE ARICO EN EL ÁMBITO DE EL VISO

1. OBJETO

El objeto de esta Modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Arico es la definición y ordenación pormenorizada de un sistema general viario en suelo rústico.

El ámbito territorial de la Modificación es el ocupado estrictamente por el sistema general viario que se define y ordena. Su delimitación gráfica se recoge en el *plano nº 1*. La superficie del ámbito territorial objeto de esta modificación es de 8.043 m².

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

El municipio de Arico cuenta con una importante red de elementos viarios rurales que, especialmente en el ámbito comprendido entre la autopista TF-1 y la carretera insular TF-28 constituyen las infraestructuras básicas de articulación territorial, dando accesibilidad y servicio a los distintos usos existentes. Estos viarios, por sus características y funcionalidad, han de considerarse como elementos estructurantes que complementan a las carreteras existentes (las citadas TF-1 y TF-28, así como las transversales TF-622, TF-625, TF-627). No obstante, en el planeamiento general vigente, ninguno de los viarios que conforman la red estructurante complementaria aparece calificado como sistema general.

Uno de los elementos que forma parte de esta red estructurante complementaria es el llamado camino del Viso, que enlaza las carreteras TF-28 (general del sur) y TF-627 (El Porís – Villa de Arico). En el primer tramo de este camino (desde la carretera TF-28) se disponen dos equipamientos estructurantes municipales, como son el Instituto de enseñanza y el Huerto ocupacional.

Como es lógico, la definición de la red estructurante complementaria del municipio con la consiguiente asignación a cada uno de los elementos que la constituyen de la calificación urbanística de sistema general debe llevarse a cabo en el nuevo Plan General que está actualmente en redacción. No obstante, verificado que el camino del Viso claramente forma parte de esta red viaria complementaria, resulta urgente que, al menos en su primer tramo, quede calificado lo antes posible como sistema general y se establezcan las correspondientes



condiciones de ordenación pormenorizada a fin de posibilitar la inmediata ejecución de las obras de acondicionamiento que requiere.

Esta urgencia se debe a que el primer tramo del camino tiene en la actualidad un tráfico significativo de vehículos, tanto particulares como autocares escolares, y las condiciones físicas del mismo, tanto las escasas dimensiones como las características materiales, hacen que la circulación sea dificultosa y existan riesgos ciertos de accidentes. A fin de subsanar estos problemas, el Cabildo de Tenerife, en el marco del Plan de Cooperación Municipal, ha encargado un proyecto de acondicionamiento y mejora del actual camino para soportar las condiciones de uso. Para llevar a cabo esta actuación, es necesario que el planeamiento urbanístico precise las condiciones de ordenación de este sistema general, de modo que se legitime adecuadamente la ejecución del correspondiente proyecto.

Por ello, sin perjuicio de que el futuro Plan General de Arico defina y ordene en su integridad la red viaria complementaria del sistema general de comunicaciones del municipio, se entiende que es conveniente para los intereses públicos adelantar la definición y ordenación del primer tramo del camino del Viso como integrante de la citada red estructurante.

3. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

3.1. CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO

Suelo rústico de protección agraria

En las Normas Subsidiarias (NS) vigentes, los terrenos ocupados por el camino del Viso son suelo rústico residual, en el marco de la derogada Ley 5/1987 de Ordenación del Suelo Rústico de Canarias. El suelo rústico residual no tiene una equivalencia directa entre las categorías del Texto Refundido (TR) de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias. En el PIOT estos terrenos quedan incluidos dentro de un ARH de protección económica 1, destinada prioritariamente al uso agrícola.

De otra parte, si bien el TR prevé la categoría de suelo rústico de protección de infraestructuras para el establecimiento de zonas de protección y de reserva que garanticen la funcionalidad de las mismas, se entiende que en este caso no son necesarias dichas garantías.

Con tales condiciones se ha entendido que, en el ánimo de no modificar sustantivamente el régimen jurídico – urbanístico de los terrenos, la clasificación y categorización más adecuadas son las establecidas.



3.2. CALIFICACIÓN DEL SUELO

Sistema general viario (integrante de la red complementaria municipal)

3.3. FUNCIÓN TERRITORIAL DEL SISTEMA GENERAL QUE SE DEFINE

La función territorial básica de este sistema general viario es la estructuración y ordenación de las condiciones de accesibilidad del ámbito agrícola comprendido entre los barrancos de los Caballos y del Pedregal, posibilitando la mejora y modernización de las actividades propias de este territorio.

Esta función territorial básica se complementa, en el primer tramo que discurre desde el encuentro con la TF-28 hasta el Instituto, con la de mejorar las condiciones de accesibilidad desde los núcleos urbanos de la medianía al citado equipamiento docente, resolviendo los problemas funcionales y de peligrosidad actualmente existentes.

3.4. PREVISIONES REFERIDAS AL TRÁFICO

Los datos de tráfico disponibles se limitan a las carreteras cercanas al ámbito de esta modificación, pero exteriores al mismo, y son los que se recogen en la tabla adjunta:

Tabla 1. Datos de las estaciones de aforo de tráfico

Ubicación	Estación	Carácter	IMD año 2001		IMD año 2002		Crecimiento (%)
			Total (v/día)	% Pesados	Total (v/día)	% Pesados	
p.k. 63+000 de la carretera TF-28	247	Cobertura	1.512	7,34	1.588	7,24	5,03
p.k. 68+000 de la carretera TF-28	249	Cobertura	3.101	7,33	3.256	7,25	5,00
p.k. 76+400 de la carretera TF-28	251	Cobertura	1.227	3,5	977	5,63	-20,00
Carretera TF-627	731	Cobertura	119	6,72	125	7,26	5,04

A la vista de los datos disponibles se asumen las siguientes hipótesis:

- El tráfico aumentará en un 5 % anual.
- El 5% del tráfico circulante por el tramo Arico – Arico El Viejo de la carretera TF-28 se desviará por el viario objeto de esta Modificación.



- c) El porcentaje de vehículos pesados que circularán por el viario objeto de esta modificación se mantendrá constante e igual a los valores de 2002.

Con estas hipótesis resultan unas previsiones de intensidades máximas diarias de 227 y 335 vehículos para los años 2004 y 2012, respectivamente, por el viario objeto de esta Modificación, con un porcentaje constante del 7,25 % de vehículos pesados.

Obviamente, estas cargas de tráfico son perfectamente soportables con una calzada de dos carriles de circulación (uno por sentido).

3.5. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SISTEMA GENERAL VIARIO

En coherencia con su función territorial, el sistema general que se define presenta dos tramos de características diferenciadas:

- 1º. Desde la carretera TF-28 hasta el Instituto: con una longitud aproximada de 375 metros, este tramo tiene características de calle con doble sentido de circulación y un carril por sentido, aceras con parterres ajardinados y previsión de aparcamientos. Este tramo irá dotado de las infraestructuras de servicio propias de su carácter (alumbrado público, abastecimiento y red de riego)
- 2º. Desde el Instituto hasta el huerto ocupacional: con una longitud aproximada de 625 metros, este tramo tiene características de camino rural principal, con la misma sección de calzada que el tramo anterior, pero sin aceras ni aparcamientos. Este tramo se dotará con las infraestructuras de servicio que sean estrictamente imprescindibles para cumplir su función territorial, evitándose aquéllas que pudieran propiciar la aparición de usos incompatibles con la naturaleza rústica de los terrenos del entorno.

En el *plano nº 3 (Ordenación pormenorizada)* se recogen en planta y en sección las características de este sistema general viario (alineaciones exteriores y elementos de diseño interior del viario).

3.6. DEFINICIÓN DE RASANTES Y PENDIENTES RESULTANTES POR TRAMO

Las rasantes del viario se han establecido buscando compatibilizar el mayor ajuste a la topografía del terreno con las exigencias mínimas para las condiciones del tráfico previsible.



Las rasantes aparecen recogidas en el *plano nº 3 (Ordenación pormenorizada)* en los cambios de tramos así como en todos los cruces con otros viarios.

Las pendientes resultantes son las siguientes:

- Tramo 1º: pendiente media = 5,8 %
 pendiente máxima = 13,1 %
- Tramo 2º: pendiente media = 5,2 %
 pendiente máxima = 9,6 %

En los primeros diez metros del primer tramo de este viario, la pendiente será la misma que la definida en la carretera TF-28, por la prolongación del eje del nuevo viario.

En el plano nº 3 (Ordenación pormenorizada) se recoge el perfil longitudinal del sistema general viario que se define.

3.7. RELACIONES DEL VIARIO CON EL ENTORNO

El enlace del nuevo sistema general con la carretera TF-28 se resolverá tal como se graña en detalle en el *plano nº 3 (Ordenación pormenorizada)* de acuerdo a las siguientes características:

- Tipo: en "Y" canalizada
- Control: mediante señalización de detención obligatoria en carril de subida, con prohibición de giro a la izquierda.
- Trazado: Borde exterior norte recto, formando ángulo entre 45 y 60 °

Borde exterior sur en curva circular única de 12 metros de radio.

- Isleta: triangular de 7 m² de superficie mínima y 2,4 metros de lado mínimo

Se respetarán las entradas a los diversos caminos agrícolas transversales, mediante interrupción de la acera y aparcamientos y continuidad de la calzada, sin ninguna solución especial de enlace.

Se admitirá la accesibilidad directa a las parcelas colindantes, sin ningún tipo de limitación.



3.8. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL VIARIO

La presente Modificación de las NS de Arico establece completamente todas las determinaciones de ordenación pormenorizada necesarias para legitimar la ejecución del sistema general que se define. En consecuencia, para la ejecución material del viario se habrá de formular un proyecto técnico que especificará las obras necesarias en cumplimiento de las determinaciones establecidas en este documento.

La obtención del suelo necesario para la ejecución de este sistema general que no sea en la actualidad de dominio público se llevará a cabo mediante expropiación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 137 TR. La ejecución material se acometerá como una obra pública ordinaria.

El órgano actuante será el Cabildo de Tenerife, enmarcándose la actuación en el Plan de Cooperación Municipal 2002 – 2007. La actuación se completará en el plazo máximo de 3 años desde la aprobación definitiva de esta Modificación.

4. PLANOS

Se adjuntan a continuación los siguientes planos que definen la localización de la presente modificación puntual, su situación respecto al planeamiento actualmente vigente, así como la ordenación pormenorizada del ámbito de actuación. Las denominaciones de los citados planos son:

1. **Ámbito de modificación**
2. **Situación en planeamiento vigente**
3. **Ordenación pormenorizada**