



Para hacer constar que el presente  
proyecto ha sido aprobado el 22 FEB 2002 almente por

28 FEB 2002  
Secretaría por Sustitución

*[Handwritten signature]*  
Fdo. Francisca Pérez García

INDICE GENERAL

# INDICE



1.	OBJETO	1
2.	BASES LEGALES	2
3.	ÁMBITO	2
4.	DETERMINACIONES MEDIOAMBIENTALES	3

## REVISIÓN EN EL ÁMBITO A : VISTABELLA-OFRA-HOSPITAL:

### A.1. ANTECEDENTES:

a)	El Plan General de Ordenación de La Laguna	5
a.1)	Red Viaria	5
a.2)	Dotaciones	5
b)	El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife	6
c)	El Plan Cuesta-Taco 2004 (CT 2004)	6
d)	El Plan Director del Hospital Universitario de Canarias	6
e)	El Proyecto Ferroviario	7
f)	El Programa Tenerife-Verde	8

<u>INFORMACIÓN CATASTRAL</u>	9-10
------------------------------	------

<u>INFORMACIÓN FOTOGRÁFICA</u>	11-13
--------------------------------	-------

A.2. REVISIÓN DE LA ORDENACIÓN ACTUAL	14
---------------------------------------	----

A.3. OBJETIVOS DE LA REVISIÓN	17
-------------------------------	----

### A.4. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS:

ALTERNATIVA 1	19
ALTERNATIVA 2	19

### A.5. DESCRIPCIÓN DE LA NUEVA ORDENACIÓN:

A.5.1. Conexiones de Cuesta-Taco con el Polígono de Ofra	22
A.5.2. Estructuración de la malla viaria en el eje Cuesta-Taco	22
A.5.3. Estructuración de los Espacios Libres	23
A.5.4. Estructuración urbana del barrio antiguo de Vistabella	23
A.5.5. Ordenación del Sistema General Sanitario	23
A.5.6. Compatibilización con el Proyecto Ferroviario	24
A.5.7. Reajuste de la UA-1	24
A.5.8. Alineaciones en la Carretera Cuesta-Taco y Glorieta de Las Mantecas	24

A.6. APROVECHAMIENTOS	26
-----------------------	----

Sistema General Hospitalario (SG-SAI)  
Sistema General SG-SP2 (Cuartel de Ingenieros)  
Unidad de Actuación UA-1:



REVISIÓN EN EL ÁMBITO B : LA CANDELARIA-SALUD ALTO:

B.1. ANTECEDENTES:

a)	El Plan General de Ordenación de La Laguna	:	30
a.1)	Red Viaria	:	30
a.2)	Dotaciones	:	30
b)	El Plan CT 2004	:	30
c)	El Programa Tenerife Verde	:	31

<u>INFORMACIÓN CATASTRAL</u>	:	32-33
------------------------------	---	-------

<u>INFORMACIÓN FOTOGRÁFICA</u>	:	34-42
--------------------------------	---	-------

B.2. REVISIÓN DE LA ORDENACIÓN ACTUAL	:	43
---------------------------------------	---	----

B.3. OBJETIVOS DE LA REVISIÓN	:	44
-------------------------------	---	----

B.4. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS:

ALTERNATIVA 1	:	46
ALTERNATIVA 2	:	46

B.5. DESCRIPCIÓN DE LA NUEVA ORDENACIÓN	:	49
---	---	----

B.6. CONDICIONES DE APROVECHAMIENTO	:	54
-------------------------------------	---	----

PLANOS:

OD V-H	:	SECTOR VISTABELLA-OFRA-HUC - ORDENACION DETALLADA.
OD C-SA	:	SECTOR LA CANDELARIA-SALUD ALTO - ORDENACIÓN DETALLADA.
PL-1 C-SA	:	SECTOR LA CANDELARIA-SALUD ALTO - PERFIL DEL VIARIO DE RIBERA.
PL-2 C-SA	:	SECTOR LA CANDELARIA-SALUD ALTO - PERFIL DEL PEATONAL DIAGONAL.
PT-1 C-SA	:	SECTOR LA CANDELARIA-SALUD ALTO - PERFIL DEL VIARIO DE RIBERA.



## 1. OBJETO

El presente expediente tiene por objeto la revisión parcial anticipada del Plan General de La Laguna en dos ámbitos concretos de La Cuesta-Taco. En ambos casos se han redactado anteproyectos de obras en desarrollo del Plan General y ha sido del análisis de los mismos que se ha deducido la conveniencia de alterar algunas determinaciones del Plan para mejorar sus resultados.

Se trata de modificaciones que normalmente hubieran tomado forma de planeamiento de desarrollo, que sin contradecir en lo básico al planeamiento general permite llegar a la ordenación de detalle.

Sin embargo, la circunstancia de que los elementos a modificar figuran calificados como Sistemas Generales otorga a este expediente la categoría de Revisión.

## 2. BASES LEGALES

*Orden 1205*



Con arreglo al artículo 40 del Decreto Legislativo 1/2000 de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, este expediente entraña por su objeto una revisión del planeamiento general vigente y por su ámbito se trata de una revisión parcial.

Como revisión parcial anticipada del Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna se acoge a lo dispuesto en el epígrafe 5 de la Disposición Transitoria Segunda de aquel Decreto, modificado por el Decreto Legislativo 2/2000 (BOC de 28 de Julio de 2000), del siguiente tenor:

“5. En tanto se produce la adaptación del planeamiento, serán admisibles las revisiones parciales y modificaciones puntuales de las Normas Subsidiarias Municipales y de los restantes instrumentos de planeamiento, vigentes a la entrada en vigor del presente texto refundido, siempre que tales revisiones y modificaciones sean no sustanciales respecto del modelo territorial fijado en dicho planeamiento y se acredite expresamente el interés público de la revisión parcial o modificación, así como su conveniencia y oportunidad”.

El carácter no sustancial de las modificaciones respecto al modelo territorial general queda garantizado, toda vez que sólo se reordenan y mejoran elementos viarios y espacios libres preexistentes. En los primeros se mantiene su función de enlace y su jerarquía. En los segundos se mantiene su localización y dimensión. En el conjunto que unos y otros forman se mejora la accesibilidad. En ningún caso se altera el modelo territorial.

## 3. AMBITO

AMBITO A: Barrio de Vistabella, Montaña de Ofra y Hospital Universitario.

La revisión afecta a viario general y dotaciones generales y locales. Afecta también a la unidad de actuación residencial UA-1.

Los elementos del viario incluidos en la revisión son:

- \* Vía de enlace del Polígono de Ofra a la Carretera Cuesta-Taco por la Compañía Cervecera.
- \* Accesos desde la Carretera Cuesta-Taco al Hospital Universitario.



## Viario interior del Barrio de Vistabella-Ingenieros.

Los elementos dotacionales incluidos en la revisión son:

- \* Parcelas de aparcamientos y servicios del Hospital Universitario.
- \* Parques Urbanos y Deportivos del Barrio de Vistabella-Cervecera.
- \* Acuartelamiento de Ingenieros.

**AMBITO B:** Ribera del Barranco de Santos en la zona de contacto entre los barrios de La Candelaria y Salud Alto - El Rocío.

Se incluyen en la revisión el trazado de la vía de ribera del barranco (SGRV-8) y los espacios dotacionales anexos (SG-PU-19 y SG-PD-5).

#### **4. DETERMINACIONES MEDIOAMBIENTALES**

El carácter no sustancial de las modificaciones y la clasificación de suelo urbano de todos los terrenos incluidos en ellas excluye la aplicabilidad de normativas medioambientales específicas o trámites distintos de los seguidos por el Plan General.

En todo caso, el propio objeto de la revisión no es otro que la mejora medioambiental de los espacios libres en proyecto a través de la mejora de su accesibilidad y la reducción de rampas excesivas en la red viaria.



REVISION EN EL AMBITO : A : VISTABELLA - OFRA - HOSPITAL



TERMINO MUNICIPAL DE SANT

CONSEJO MUNICIPAL DE PLANIFICACION URBANA

REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE LA LAGUNA

29-05-2002



## A.1. ANTECEDENTES



### a) El Plan General de Ordenación de La Laguna

El Plan contiene las siguientes determinaciones en el ámbito considerado:

#### a-1. Red Viaria

- a-1.1. SGRV-10. Vial de 16 metros de ancho que en prolongación de la Rambla del Campus Universitario bordea por el Sur la Montaña de Ofra hasta unirse con el enlace al Polígono de Ofra por el Campo del Mundial.
- a-1.2. Vial de 18 metros de ancho perpendicular a la Carretera Cuesta-Taco por el costado Norte del Depósito de Agua. Pasando sobre el Barranco de Vistabella se une con el enlace al Polígono de Ofra antes mencionado en la curva que este forma junto al Barranco. Este trazado modifica al anteriormente incluido en las Normas Subsidiarias Municipales, que eludía la unión en la curva buscando un punto de enlace de cota más alta en el tramo recto que bordea la Montaña de Ofra por Sureste.
- a-1.3. Vial de 16 metros de ancho paralelo al anterior por el interior del Barrio de Vistabella resultante del ensanchamiento de la calle Martín Morales.
- a-1.4. Viales de 10 y 12 metros de ancho que bordean el acuartelamiento de Ingenieros por Naciente y Sur.

#### a-2. Dotaciones

El Plan General asigna la calificación de Sistema General Parque Urbano (SG-PU20) a tres diferentes lotes de suelo separados entre sí por la nueva red viaria, con una superficie total agregada de 40.161M2.

Junto a uno de estos tres lotes, sin señalar red viaria de organización interior, califica como Sistema General - Socio Cultural (SG-SC 15) los terrenos ocupados actualmente por el Campo de Fútbol del Cabildo Insular.

b) El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife

No tiene repercusión sobre el ámbito de la presente revisión salvo por lo que se refiere al trazado del vial (antes distinguido como a-1.2) que sale de la Vía de Enlace del Polígono de Ofra al Hospital Universitario para conectar con la Carretera Cuesta-Taco.

El entronque de estas dos vías en el Plan General de Santa Cruz coincide con el previsto en las anteriores Normas Subsidiarias de La Laguna, y los terrenos de la ribera del Barranco de Vistabella por donde discurriría el nuevo trazado según el PGOU de La Laguna tienen en el de Santa Cruz la calificación de Zona Verde.

c) El Plan Cuesta-Taco 2004 (CT 2004)

A diferencia de los anteriores este Plan no tiene naturaleza administrativa propia, dado que no se acoge a ninguna figura legal de planeamiento, sino que se trata de un plan ejecutivo para la gestión de actuaciones ya previstas o a incluir en los planes de urbanismo.

Se trata de una iniciativa conjunta de las administraciones autonómica, insular y municipal tendente a priorizar el desarrollo urbanístico del área Cuesta-Taco en virtud del reconocimiento político de sus déficits acumulados. Incluye entre sus propuestas el tratamiento singularizado del área Vistabella-Ingenieros, en virtud de su centralidad y potencialidad urbanística, y el entorno del Hospital Universitario, de cara a la resolución de sus déficits de accesibilidad y organización del espacio.

d) El Plan Director del Hospital Universitario de Canarias

Las Normas Subsidiarias Municipales vigentes con anterioridad al actual Plan General señalaron al Hospital Universitario la obligatoriedad de redactar un Plan Director para proponer su crecimiento y ordenar consecuentemente su ámbito interno y de influencia.

Redactado y presentado a la Administración Municipal en 1997 se dedujo del mismo la necesidad de ampliar su recinto creando una nueva reserva de terreno capaz de atender sus necesidades de modernización y crecimiento. Esta propuesta fue recogida en el Plan General de Ordenación Urbana destinando a Uso Sanitario (SG-SAI) los terrenos

previamente industriales comprendidos entre el Hospital y la Carretera Cuesta-Taco.



De acuerdo con estos planes, el Consorcio del HUC ha sacado a concurso la construcción de un gran edificio de aparcamientos que supone la redefinición de los accesos al Hospital y está igualmente programada la construcción de un nuevo edificio de Consultas Externas en contacto directo con el de aparcamientos, de modo que la masa de pacientes no hospitalizados no tenga que penetrar en las actuales instalaciones, descargando así su congestión y haciendo posible su remodelación.

Al mismo tiempo se contempla la ampliación de las instalaciones por Naciente hacia la Facultad de Medicina, creando áreas de utilización conjunta.

Las determinaciones urbanísticas necesarias para ordenar estos sistemas generales sin coartar su necesaria flexibilidad se incluye en la presente Revisión.

#### e) El Proyecto Ferroviario

El Cabildo Insular de Tenerife promueve la implantación de líneas ferroviarias de distinto alcance con el fin de abrir una alternativa al crecimiento indefinido del parque automóvil y a la paralela ampliación indefinida de la red de carreteras de la isla.

Aunque se trata de una iniciativa en fase preliminar y aún no incluida en ninguna figura de planeamiento, dada su gran trascendencia parece oportuno contemplar el estado actual de los estudios que se están llevando a cabo con el fin de no obstaculizar las ya por sí limitadas opciones de implantación que el nuevo modo de transporte va a encontrar por la colmatación del espacio y la desfavorable topografía.

Esos estudios proponen una línea de características urbanas que discurre por el área Cuesta-Taco con parada en el Hospital Universitario, una de las más importantes de su recorrido, si no la más importante, por la dimensión del contingente de usuarios potenciales con origen-destino en el Hospital y en la Facultad de Medicina.

f) **El Programa Tenerife Verde**



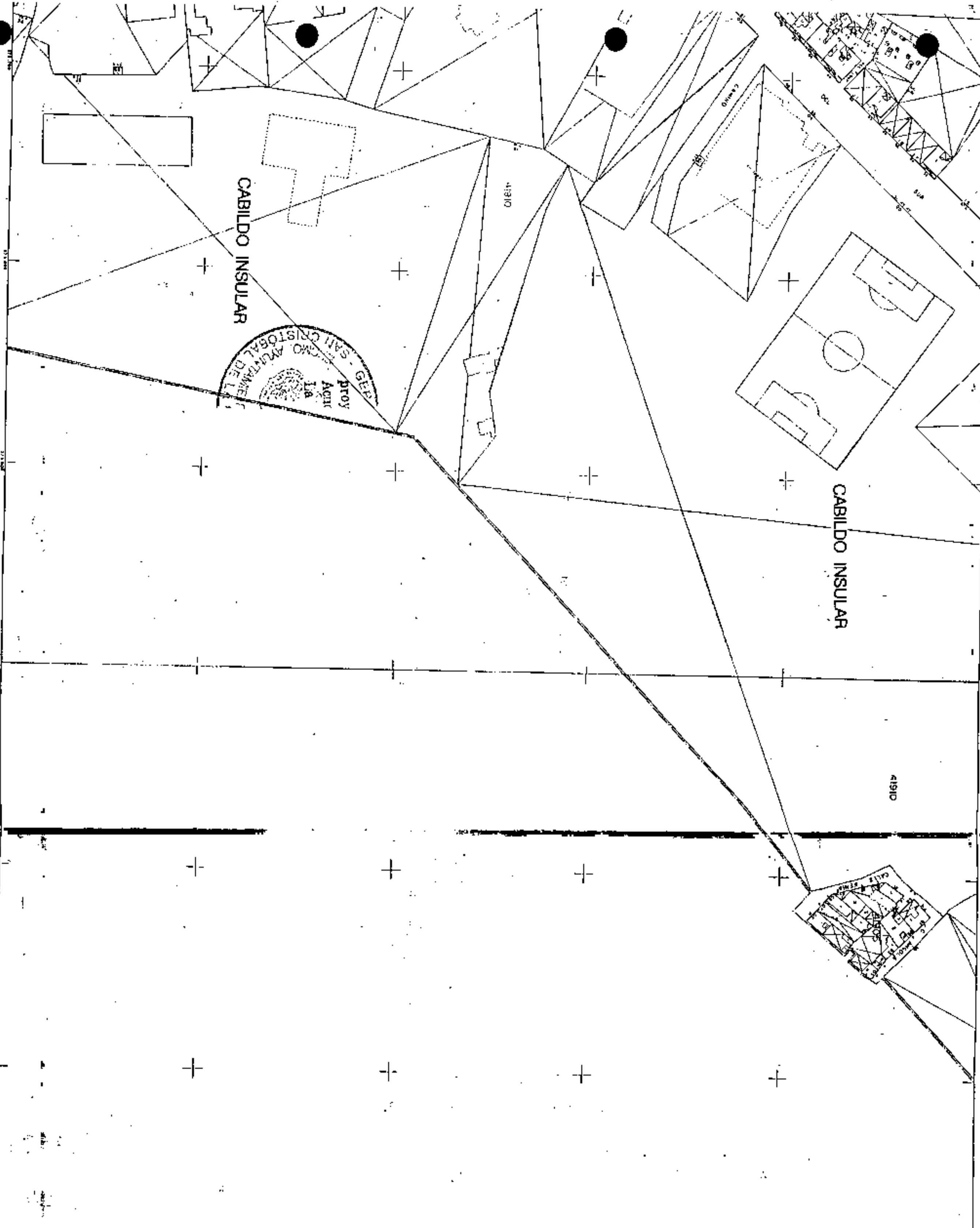
Dentro de este programa del área de Turismo y Paisaje del Cabildo Insular se ha elaborado un Anteproyecto del Parque de La Cervecera, uno de los tres lotes de terreno que con esta calificación figuran en el Plan General con la denominación SG-PU 20, el situado a Noreste de las instalaciones de la Compañía Cervecera CCC en terrenos dotacionales cedidos por la misma en la gestión de su unidad de actuación.

El análisis de este Anteproyecto ha exteriorizado algunos aspectos manifiestamente mejorables de la ordenación vigente que se traducen en objetivos de la presente Revisión.



**INFORMACION CATASTRAL**





proy  
 Acuer  
 I.A.  
 COM. AYUNTAMIENTO  
 SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA

GERENCIA DE URBANISMO - ANEXO  
 COMANDO AYUNTAMIENTO DE LA LAGUNA - SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA



Dependencia. Para hacer constar que el presente  
 dato ha sido aprobado provisoriamente por  
 el Sr. Alcalde de San Cristóbal de La Laguna  
 el día 29 de Febrero de 2002.  
 Secretaria por Sustitución  
 Pdo. Francisca Pérez García

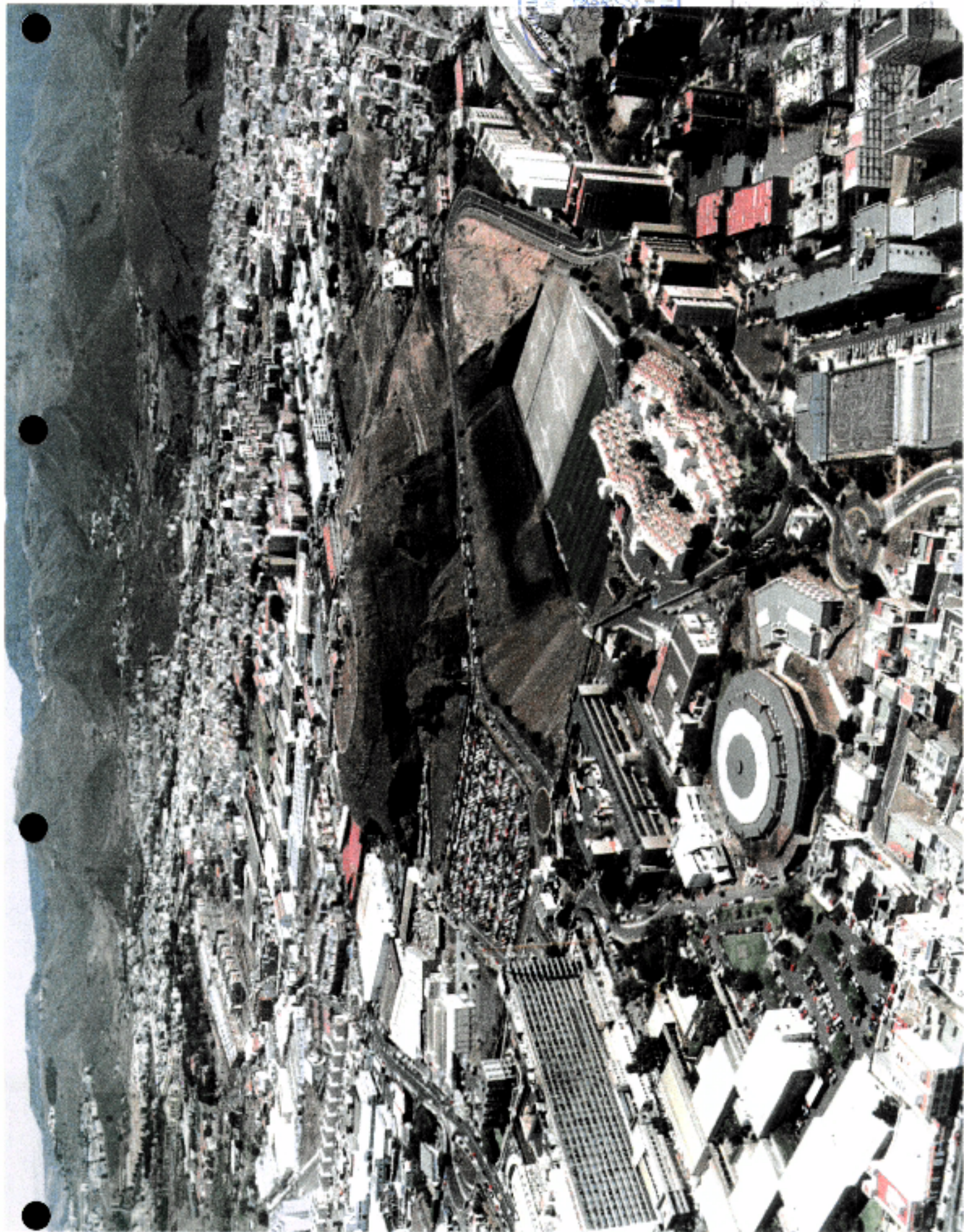
Aprobado definitivamente por la  
 Comisión de Enjuiciación del Territorio  
 y Medio Ambiente de Canarias mediante  
 acuerdo de fecha 29-05-2002

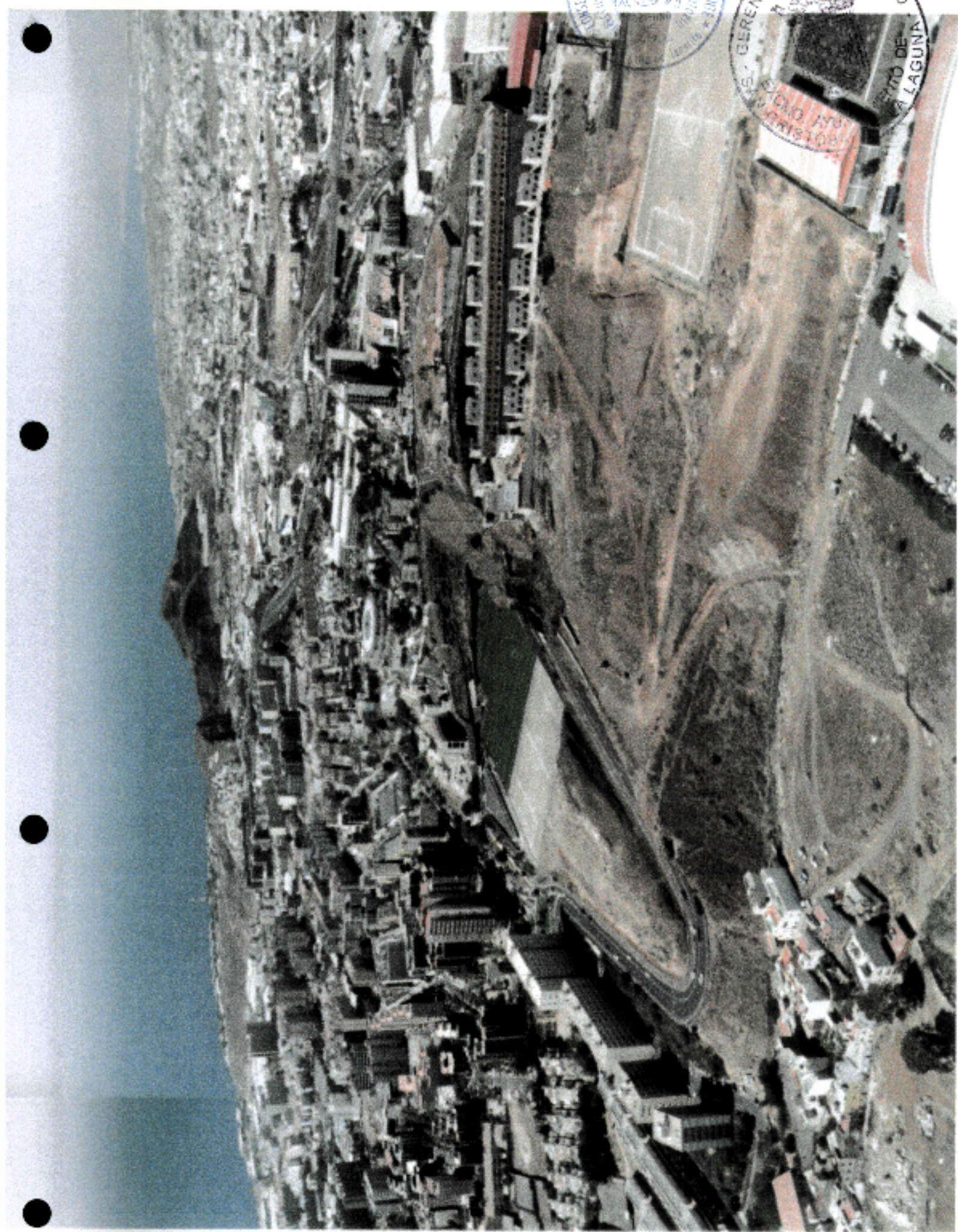


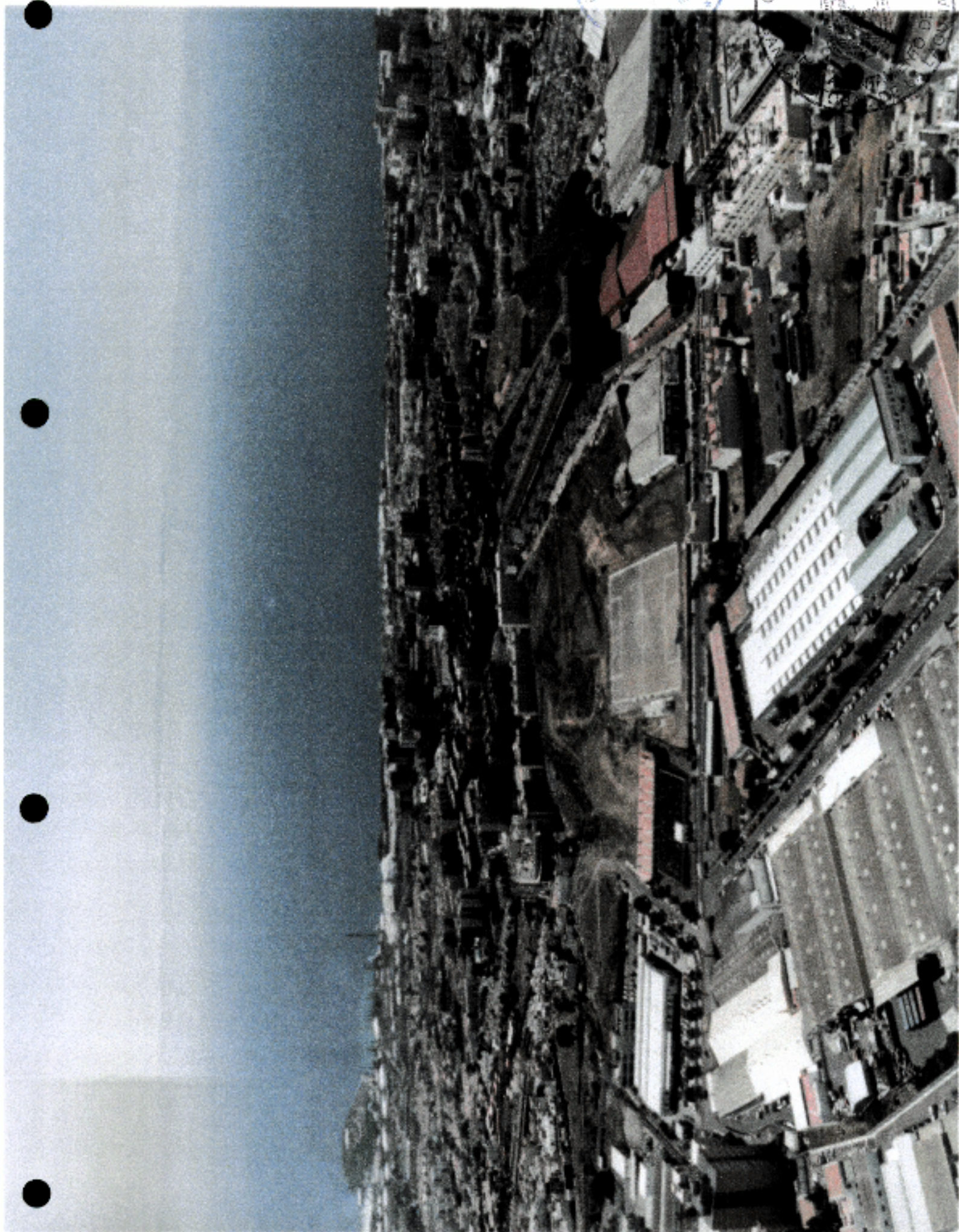
**INFORMACION FOTOGRAFICA**



COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE  
CENTRAL DE COORDINACIÓN DEL ICA







## A.2. REVISIÓN DE LA ORDENACIÓN ACTUAL



- A.2.1. El Anteproyecto del Parque de la Cervecerá, redactado dentro del Programa Tenerife Verde, ha puesto de manifiesto que algunos aspectos de la ordenación actual pueden ser mejorados.

El Plan General destina los terrenos aún vacíos entre la divisoria municipal con Santa Cruz y la trasera de las edificaciones del lado Sureste de la Carretera Cuesta-Taco a un parque urbano (SG-PU 20) cruzado por diversas calles que lo fraccionan en tres lotes. Este modelo de parque tiene sentido cuando a pesar del tránsito rodado que lo atraviesa cada uno de sus lotes tiene dimensión suficiente y valor de uso independiente, al tiempo que el parque en su conjunto mantiene componentes integradores del espacio público, a la manera de los parques centrales de algunas grandes ciudades.

Resulta difícil imaginar que los tres lotes calificados por el Plan General puedan, por su tamaño, configuración y posición, llegar a alcanzar esos valores. De otra parte, no existiendo un proyecto de conjunto, el parque que resulta del Anteproyecto de uno de ellos, el correspondiente a la UA de la Compañía Cervecerá, contiene por razones de topografía numerosas barreras tanto para su uso interno como para su funcionamiento integrado con los otros dos lotes del SG-PU 20.

La ausencia de una masa residencial o de actividad significativa en su entorno inmediato, su incómodo acceso desde el Barranco de Vistabella, situado en cotas más bajas, y su posición trasera respecto a la Carretera Cuesta-Taco, unido al complejo diseño resultante de la topografía de la vaguada hacen presumible una utilización poco intensiva del Parque con posible proclividad a la formación de reductos de marginalidad social.

- A.2.2. La nueva vía propuesta para la unión de la Carretera Cuesta-Taco por el costado Sur de la Compañía Cervecerá con la de enlace al Polígono de Ofra resulta fundamental para la integración interbarrios.

Sin embargo de su estudio más detallado se deducen condiciones de planta y perfil que contradicen esta asignación de funciones

primarias: La rampa entre sus extremos, aún sin resolver acuerdos, supera el 12% de pendiente y en tales condiciones acomete en una curva a la Vía de Enlace al Polígono de Ofra, que de por sí ya trae una pendiente del 9,5%, con lo que la intersección sería claramente incapaz de desarrollar funciones de primer o segundo rango, resultando a su vez muy difícil paliar la peligrosidad de los giros que como tal demandaría.



A.2.3. Ampliando la óptica a nivel de sector, si se considera el delimitado por la Carretera Cuesta-Taco, la Montaña de Ofra, la divisoria municipal y la Carretera General Santa Cruz-Laguna, el análisis de su estructura interna y conectividad con el resto del área urbana pone de manifiesto que no solamente la reserva dotacional prevista como SG-PÚ 20 podría resultar, a pesar de su superficie, escasamente estructurante, sino que el resto de la ordenación zonal se limita a consolidar el stock del suelo residencial y en materia vial se limita a consolidar la relación preexistente con las dos carreteras. Como única novedad se proyecta una conexión reforzada a la Carretera Cuesta-Taco consistente en la reforma interior necesaria para unir las calles Oráculo de Delfos y Martín Morales con un ancho de 16 metros, pero sin que quepa esperar de ello la formación de un eje urbano de barrio, dado que la operación no genera un stock apreciable de nuevos solares, lo que dificulta el establecer previsiones sobre cómo y cuando se ejecutará la reforma, que tendría que ser con cargo a fondos públicos.

A.2.4. Los terrenos del acuartelamiento de Ingenieros se demarcan por el límite de la propiedad militar como Sistema General de Servicios Públicos, SG-SP 2, sin avanzar otras propuestas respecto a sus posibilidades de uso futuro ni a su integración perimetral en la trama de calles con una forma urbana reconocible.

A.2.5. El SGRV-10 desarrollado a partir de la Glorieta del Camino de Las Mantecas para conectar con la Vía de Enlace al Polígono de Ofra permite la remodelación de los accesos al Hospital, tal como conviene al desarrollo del Plan Director del mismo.

Sin embargo, para la más adecuada compatibilización de la función conectora general de esta vía con la particular del acceso al Hospital evitando que las retenciones que pueda generar la entrada/salida de los aparcamientos en hora punta afecten al tráfico

general, conviene reconsiderar las características transversal de la vía, mejorando sus condiciones de transferencia.



- A.2.6. La ejecución de la Glorieta de Las Mantecas permitirá canalizar hacia ella las entradas/salidas del Hospital con origen destino en la Autopista y la Carretera Cuesta-Taco.



Esto debe resolver los problemas de congestión que actualmente se generan en el paso inferior existente, y al mismo tiempo debe permitir el traslado a la nueva Glorieta del cambio de sentido Taco-La Laguna, eliminando la circulación general por el interior del ámbito hospitalario.

Por su mayor capacidad el nuevo sistema funcionará con toda seguridad mejor que el actual, pero la eventual saturación de la Carretera o de la Glorieta a los niveles que se padecen en el actual paso inferior podría repercutir negativamente en el acceso a los servicios de Urgencias, por lo que será necesario garantizar canales específicos no saturables para este servicio.

El plano denominado Alternativa 1 resume los resultados que puede dar la ordenación actual: red viaria interior confusa, escasa calidad urbana, escasa integración con los barrios colindantes, deficiente nivel de servicio de las superficies destinadas a parque urbano y deficiente funcionalidad de la que habría de ser vía principal de enlace Ofra-La Cuesta por exceso de pendiente en la rampa.

### A.3. OBJETIVOS DE LA REVISIÓN

Los objetivos de esta Revisión Parcial del Plan General se formulan por referencia a cada una de las insuficiencias o posibilidades de mejora relacionadas en el apartado anterior:

- A.3.1. Integrar en lo posible las superficies destinadas a Parque Urbano y reubicarlas en posición de máxima accesibilidad y donde más contribuyan a la recualificación del sector

El hecho de que los terrenos del Campo de Fútbol, colindantes con la Carretera Cuesta-Taco, sean de propiedad pública (Cabildo Insular) permite concebir una permuta de posiciones entre este Sistema General SG-SC 15 y el Sistema General SG-PU 20.

Trasladado al costado de la Carretera Cuesta-Taco (futura Avenida) el Parque Urbano ganaría en presencia, accesibilidad y topografía, eliminando así todas las objeciones que suscita su posición actual, aumentando su radio de influencia y colaborando decisivamente a la recualificación global del entorno.

Por su parte el Campo de Fútbol no sufre merma alguna en sus condiciones de servicio si se traslada al interior de la vaguada, pudiendo en cambio aumentar su superficie para contar con posibilidades de mejora y resolver cuestiones básicas de accesibilidad y aparcamiento que en su posición actual no tiene resueltas más allá de la utilización de la Carretera Cuesta-Taco como aparcamiento.

- A.3.2. Asegurar las mejores condiciones en la unión del Polígono de Ofra a la Carretera Cuesta-Taco, sin empeorar ninguno de los parámetros de la actual Vía de Enlace del Polígono de Ofra al Hospital Universitario

El trazado y la rampa de esta vía deben ser capaces de canalizar todos los tráficos generales y en particular los servicios de transporte público, descargando así los accesos al Hospital y la Glorieta de Las Mantecas.





A.3.3. Optimizar el aprovechamiento de los terrenos dotacionales creando con apoyo en los mismos una nueva centralidad en el ámbito Cuesta-Taco

El diseño del Parque Urbano y del Parque Deportivo, junto con la previsión de aprovechamiento futuro de los terrenos del acuartelamiento de Ingenieros debe integrarse en una malla vial inequívocamente urbana y preparada para desarrollar funciones centrales. Esto último exige prever adecuadamente la conectividad a ambos lados de la Carretera Cuesta-Taco.

A.3.4. Facilitar las mejores condiciones de desarrollo al Sistema General Sanitario

Se hace necesario evitar la circulación general por el interior del ámbito hospitalario buscando trazados tangenciales que al tiempo que evitan la interferencia mutua faciliten el acceso al conjunto integrado de los hospitales Universitario y del Tórax y a la Facultad de Medicina.

En particular se deben garantizar óptimas condiciones de acceso a los servicios de Urgencias y a los servicios Bus y Tranvía.



#### **A.4. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS**



##### **ALTERNATIVA 1**

En primer lugar se ha considerado la solución resultante del Plan General vigente, intentando alcanzar a partir de ella los objetivos enunciados.

Introduciendo como única modificación la permuta de la posición del Campo de Fútbol con la de uno de los lotes destinados a SG-PU 20 se obtiene la mejora posicional y morfológica de éste con una extensión aproximada de 9.000 M<sup>2</sup>. El Campo de Fútbol queda en una posición aceptable, aunque servido deficientemente por la red viaria a través de uno de sus lados de cabecera.

Quedan sin resolver los problemas de exceso de pendiente y deficiente enlace con la vía de conexión al Polígono de Ofra, así como la falta de estructuración vial del barrio de Vistabella.

##### **ALTERNATIVA 2**

La resolución de las objeciones que suscita la Alternativa 1 lleva a considerar en lugar de un eje vial único perpendicular a la Carretera Cuesta-Taco un sistema de calles paralelas y perpendiculares a dicha Carretera. Este sistema es capaz, por un lado, de servir más eficazmente a la circulación rodada, toda vez que su pendiente se mantiene por debajo de la de la vía de enlace al Polígono y reparte en varios puntos la intersección con la Carretera, y por otro, de formar manzanas de naturaleza urbana aptas para alojar eficazmente las dotaciones.

El Parque Urbano alcanza ahora la dimensión de 13.500 M<sup>2</sup> servidos por calles en todo su perímetro y el Parque Deportivo 16.000 M<sup>2</sup> con aparcamientos a su servicio y acceso a nivel por uno de sus lados largos, donde sería posible dotarlo de una grada longitudinal.

El resto de sus características se definirán al describir la Alternativa 3, surgida de la objeción que suscita esta Alternativa 2 en cuanto al exceso y descompensación de los movimientos de tierras necesarios para la ejecución de los Parques y el viario anexo, calculados en 350.000 M<sup>3</sup> de excavaciones por sólo 40.000 de terraplenes. La Alternativa 3 consiste básicamente en suprimir de la Alternativa 2 la calle que delimita al Parque por el Sur, con lo que se reducen en 115.000 M<sup>3</sup> las excavaciones no compensadas.

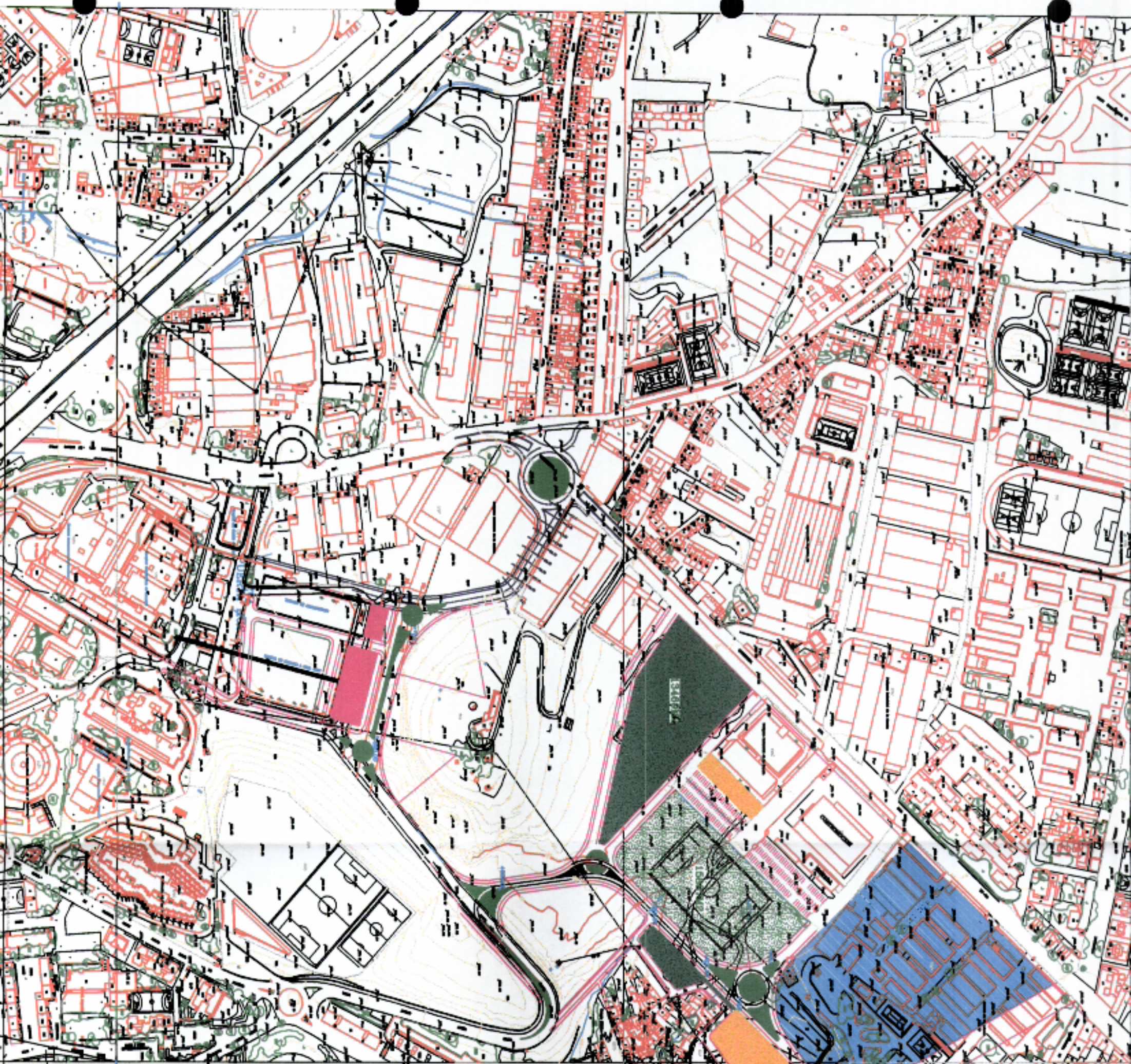


Aprobado definitivamente por la  
Comisión de Ordenación del Territorio  
y Medio Ambiente de Canarias mediante  
acuerdo de fecha: 29-05-2002



Diligencia.- Para hacer constar que el presente  
proyecto ha sido aprobado provisionalmente por  
Acuerdo de 2 FEB. 2002  
La Laguna, a Secretari@ del Substanción

Fdo.: Francisca Pérez García



Aprobado definitivamente por la  
Comisión de Ordenación del Territorio  
y Medio Ambiente de Canarias mediante  
acuerdo de fecha: 29-05-2002



Diligencia.- Para hacer constar que el presente  
proyecto ha sido aprobado provisionalmente por  
Acuerdo de 2-2-FEB-2002  
La Laguna, a 7-8-FEB-2002  
Secretaría por Sustitución

Fdo.: Francisca Pérez García

## **A.5. DESCRIPCIÓN DE LA NUEVA ORDENACIÓN**



### **A.5.1. Conexiones de Cuesta-Taco con el Polígono de Ofra**

La Vía de Enlace al Polígono de Ofra arranca de un tramo recto de la actual, alrededor de su cota 302, esto es, unos 10 metros por encima de su cota en la salida de la curva. Esto permite resolver simultáneamente las dos mayores deficiencias de la solución que se modifica: su exceso de pendiente y la mala intersección en la curva.

Este trazado coincide sensiblemente con el recogido en el Plan General de Santa Cruz (a su vez coincidente con el de las anteriores Normas Subsidiarias de La Laguna), por lo que no se da lugar a conflictos entre ambas ordenaciones.

Una vez en terrenos de La Laguna se propone el desarrollo de la vía aproximadamente paralela a la divisoria intermunicipal al objeto de constituir un eje organizador del barrio sensiblemente horizontal que busque su continuidad por las calles existentes (Calle El Pino y Calle Virgen de la Paz) hasta enlazar con la Carretera General Santa Cruz-Laguna.

### **A.5.2. Estructuración de la malla viaria en el eje Cuesta-Taco**

Al eje estructurante antes descrito acometen perpendicularmente tres nuevas calles de conexión con la Carretera Cuesta-Taco generando una malla de grandes parcelas de equipamiento que puede satisfacer adecuadamente los objetivos 5.1, 5.2 y 5.3.

De las tres vías transversales, la que atravesando los terrenos del Acuartelamiento de Ingenieros enlazaría al otro lado de la Carretera con la Avenida del mismo nombre no se incluye en programación, sino que tiene por objeto ordenar a futuro las condiciones en que puede producirse el cambio de uso e integración de esta pieza dotacional en la estructura residencial del barrio.

Para lograr continuidad con el viario transversal situado a Noroeste de la Carretera Cuesta-Taco se afectan en chaflán las parcelas con frente a la misma que contienen el depósito de agua de EMMASA y las instalaciones de Cuatromoción / Compañía Cervecera de Canarias.



**A.5.3. Estructuración de los Espacios Libres**

El Parque Urbano y el Parque Deportivo se conciben como un único espacio verde cuya superficie agregada es de 35.279 (19.501 + 15.778) M<sup>2</sup>, a los que se suman 6.593 M<sup>2</sup> de Parque Local en la prolongación de C/El Pino y 3.239 (2.352 + 887) M<sup>2</sup> de dos Plazas que hacen un total de 45.111 M<sup>2</sup> destinados a espacios libres. Esta superficie no implica merma de los terrenos calificados para usos equivalentes en el Plan General que se revisa, sino urbanización de los mismos, ya que en la nueva ordenación una parte de aquella superficie se destina a los necesarios accesos y aparcamientos, que antes no existían. En una extensión de 3.151 M<sup>2</sup> se incorporan al nuevo SG-SP del acuartelamiento de Ingenieros para una futura ordenación detallada más coherente en manzana completa.

**A.5.4. Estructuración urbana del barrio antiguo de Vistabella**

El borde superior del Barrio de Vistabella entre el Barranco y la Calle Angola se trata con un viario menor independiente de la red general y se le dota de una Plaza de 2.352 M<sup>2</sup>, con apoyo en una calle de nuevo trazado que atravesará el barranquillo con la finalidad primordial de permitir el acceso de los servicios públicos al núcleo original del barrio, situado entre las calles Bibiana y Angola.

El trazado de este vial deja una franja de terrenos (propiedad del Cabildo Insular) que admite una hilera de edificación para crear fachada a la Plaza.

**A.5.5. Ordenación del Sistema General Sanitario**

Por el lado Sur de la Montaña de Ofra se ordenan los sistemas generales SG-PU 20 de la propia Montaña y SG-SA 1 de los hospitales Universitario y del Tórax separándolos entre sí por la vía SGRV-10. En la nueva ordenación la vía bordea siempre a la Montaña para permitir su reconversión en Parque. Para ello la parcela auxiliar de servicios sanitarios, situada por el PGOU en su falda Sur, se traslada al otro lado de dicha vía, agrupándola con la destinada a aparcamientos.

En la Glorieta de Las Mantecas, en la Carretera Cuesta-Taco, se introduce paralelamente a la fachada de las naves existentes por su costado Sureste un vial tangencial a la Glorieta que facilita el acceso directo al Hospital y al SGRV-10 en el sentido Taco-Hospital.

En la Subunidad B se modifica la posición del espacio libre de decisión para hacerlo más coherente con la nueva ordenación, sin modificar el aprovechamiento de la Subunidad.



El perímetro hospitalario-universitario queda delimitado en el plano de Ordenación diferenciando las vías públicas generales de las de uso interno, que podrán reordenarse a conveniencia de los proyectos correspondientes en el marco de su Plan Director.

Se prevé para los accesos a las urgencias hospitalarias un paso inferior por el costado Naciente del actual Pabellón de Gobierno del Hospital Universitario y un acceso desde la Autopista en sentido ascendente por el costado de Naciente de la Carretera Cuesta-Taco, a cota inferior por los actuales jardines del Hospital.

#### **A.5.6. Compatibilización con el Proyecto Ferroviario**

La estación del futuro tranvía que seguiría la traza de la Carretera Cuesta-Taco se establecerá en la alineación de los terrenos actualmente industriales que están destinados a SG-SA 1, desde donde se facilita el acceso a la nueva Puerta Norte del Hospital.

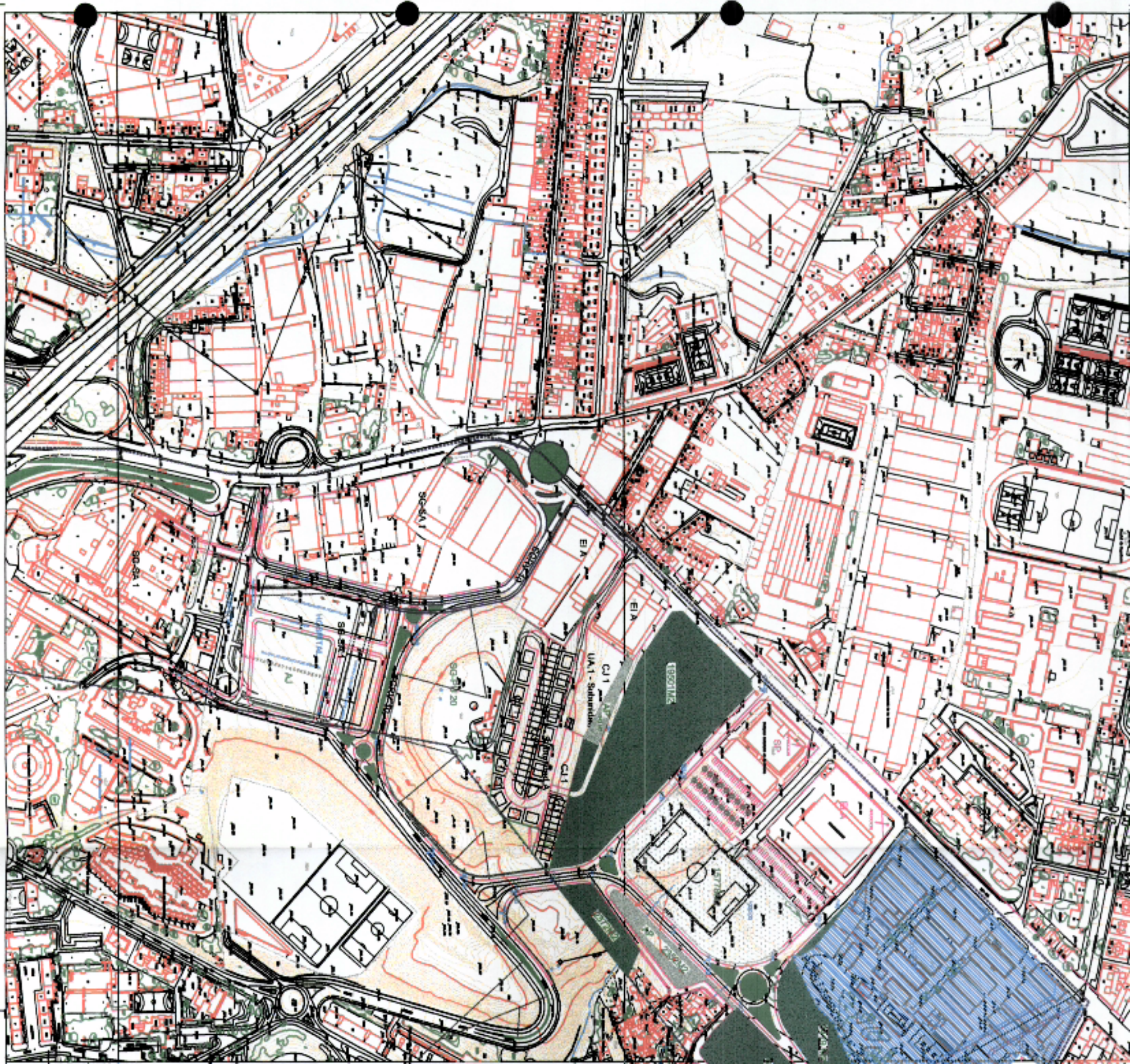
La solución propuesta en la Glorieta de Las Mantecas es compatible con el proyecto del tranvía en su estado actual.

#### **A.5.7. Reajuste de la UA-1**

La afección a la UA-1 deriva del trazado del nuevo vial de conexión con el Polígono de Ofra, cuyo talud de Naciente invade en coronación el espacio de parcela colindante con la divisoria municipal, así como del nuevo vial de borde del Parque por Suroeste, que se conecta al vial interno de la Urbanización Atlántida para evitar fondos de saco invadiendo parte de la parcela cedida al Municipio por esta Urbanización. Estas afecciones se compensan aumentando la ocupación en las nuevas parcelas resultantes hasta el 80% ya vigente para la Subunidad B.

#### **A.5.8. Alineaciones en la Carretera Cuesta-Taco y Glorieta de Las Mantecas**

Se precisarán mediante el correspondiente Proyecto de Urbanización recurriendo, si fuera preciso, a la tramitación de un Plan Especial para resolver las afecciones que puedan ser necesarias para alcanzar la máxima calidad de diseño al convertir la carretera en avenida urbana y para su compatibilización con el proyecto ferroviario.



Aprobado definitivamente por la  
Comisión de Ordenación del Territorio  
y Medio Ambiente de Canarias mediante  
acuerdo de fecha: 29-05-2002

.....  
DIRECCIÓN MUNICIPAL  
.....  
AMBITO DE LA REVISIÓN  
.....  
DELIMITACIÓN DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO



.....  
Presidencia. Para hacer constar que el presente  
proyecto ha sido aprobado provisionalmente por  
acuerdo de fecha: 22 FEB. 2002  
.....  
La Laguna, 28 FEB. 2002  
Secretaría de Urbanismo

Fdo.: *Francisca Pérez García*



#### **A.6. APROVECHAMIENTOS**

Las zonas de ordenanza que se señalan a continuación se corresponden con las del Plan General Vigente y se rigen por el articulado correspondiente.





### **Sistema General Hospitalario (SG-SAI)**

La edificabilidad será libre en edificación abierta y se desarrollará con arreglo a su Plan Director.

### **Sistema General SG-SP2 (Cuartel de Ingenieros)**

Comprende los terrenos propiedad del Ministerio de Defensa ocupados por el acuartelamiento de Ingenieros.

Se establecen las determinaciones estructurales referentes a trazados viarios y usos que garantizan la adecuada inserción futura en la trama urbana de esta importante pieza, hoy dotacional pública militar, destinada a futuro a constituirse en centro de equipamiento civil estructurante del barrio, sin perjuicio de la conservación temporal del acuartelamiento mientras así lo demanden las necesidades de Defensa o no se disponga de financiación para su traslado.

La Avenida de nuevo trazado en prolongación por el Sureste de la actual Avenida de Ingenieros delimita usos residenciales y de equipamiento. Las tres manzanas (o ampliación de manzanas ya existentes) situadas a Noreste de dicha vía se acogerán a la ordenanza de edificación cerrada vigente en el conjunto del barrio.

La supermanzana resultante al Suroeste de la misma Avenida mantiene su calificación actual como SG-SP2. Con los límites de aprovechamiento señalados en la Ley del Territorio (D. 1/2000 de 8 de Mayo) el Plan Especial establecerá los usos dotacionales, de equipamiento o terciarios necesarios para viabilizar su desarrollo con la función de centralidad urbana que en esta Revisión del Plan General se le asigna.

El Plan Especial podrá incluir y reubicar el espacio libre colindante con el acuartelamiento por Sureste-Suroeste que completa la supermanzana resultante de la nueva ordenación.



### Unidad de Actuación UA-1

En su Subunidad A, las parcelas situadas al Norte del vial de acceso, una de ellas propiedad municipal por cesión gratuita y otra resto aún no edificado de la Urbanización Atlántida resultan afectadas por la nueva ordenación al reducirse su superficie por los nuevos viales.

Sobre las nuevas parcelas resultantes se aplicará la misma ordenanza vigente, con la salvedad de que la ocupación podrá llegar al 80% como en la Subunidad B, a los solos efectos de compensación de dichas afecciones, manteniéndose el tope preestablecido de unidades residenciales.

Al objeto de evitar la aparición de grandes muros de basamento en la fachada al Parque la altura de las nuevas edificaciones sobre el vial de acceso se limita a una planta como máximo, edificándose el resto por debajo de dicha rasante, en semisótano o mediante patios de fachada.

En la Subunidad B, con motivo de la aparición de un nuevo vial de servicio por el borde superior del Parque se reubica el espacio libre de cesión paralelamente a dicho vial para producir una ordenación más coherente por reagrupamiento de los espacios libres.

El resto de la subunidad mantendrá su aprovechamiento (diez viviendas unifamiliares en Ciudad Jardín en colonias en hilera con el 80% de ocupación) en las mismas condiciones de rasante que la Subunidad A.