

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha **30 SET. 2002** por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

## PLAN PARCIAL DEL S.A.P.U.R. -13

LA MONTAÑA. LOS REALEJOS

PROMOTOR: DRAGADOS INMOBILIARIA, S.A.

Consideraciones Previas  
Memoria de Información  
Memoria de Ordenación  
Normas Urbanísticas  
Programa de Actuación  
Estudio Económico y Financiero

**CAPITULO 1. CONSIDERACIONES PREVIAS.**

Por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO



**1.0. ANTECEDENTES.**

Para la redacción de este Plan Parcial se han tomado como base las Ordenanzas contenidas en las Normas Subsidiarias de Planeamiento General de Los Realejos (en adelante NN.SS) que clasifica los terrenos objeto del presente plan parcial como Suelo Apto Para Urbanizar Residencial nº 13, cuyo Texto Refundido hoy en vigor se aprobó definitivamente por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (C.O.T.M.A.C.) y cuya Toma de Conocimiento por parte del Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente se realizó el 13 de diciembre de 2000, publicándose en el B.O.C. de fecha 19 de enero de 2001; el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante LOTCEN.) y demás Legislación del Suelo vigente.

**1.1. PROMOTOR.**

El promotor del presente expediente, como propietario único del ámbito del SAPUR-13, es DRAGADOS INMOBILIARIA, S.A. (C.I.F.:A-28137941), con domicilio social en C/. Villalba Hervás nº 5-2ª, 38.002 Santa Cruz de Tenerife. Dicha sociedad se encuentra representada por D. Jose Antonio Madueño Ruiz, vecino de Santa Cruz de Tenerife, provisto de N.I.F. 24.753.816-C.

**1.2. AMBITO DE ACTUACION.**

El Plan Parcial del SAPUR-13 que se pretende llevar a cabo abarca una extensión de 35.578,78 m<sup>2</sup>, delimitado en la zona noreste del municipio de Los Realejos, en un área que presenta una altitud que oscila entre los 280 y los 301 m. sobre el nivel del mar.

Los límites del ámbito de actuación del presente Plan Parcial son:

Por el Norte: Monumento Natural de La Montaña de Los Frailes.

Por el Sur: Carretera TF-333.

Por el Este: Traseras de edificaciones con frente a C/. Laurel.

Por el Oeste: Camino existente y suelos rústicos.



EL SECRETARIO

### 1.3. SITUACION URBANISTICA.

Las Normas Urbanísticas de las Normas Subsidiarias de Los Realejos señalan en el Capítulo III (art. 93 a 96) y Título IV (art. 174) de las Normas Urbanísticas lo siguiente:

#### Art. 93.- Condiciones Generales de desarrollo.

Para poder urbanizar y edificar en este suelo será necesario previamente redactar un Plan Parcial, que cumplirá los requisitos y estándares que le marcan la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y demás Reglamentos que sean de aplicación.

Así mismo se ajustará la ordenación a lo prescrito en estas Normas Subsidiarias, tanto en lo que se refiere a Planos como a Memoria y Normas Urbanísticas, así como su Anexo I. En el capítulo Desarrollo de las Normas Subsidiarias por Planeamientos Parciales se especifican los requisitos que el planeamiento debe cumplir.

En tanto no se redacte y apruebe un Plan Parcial, el régimen aplicable a este suelo es el del artículo 101 (Suelo Rústico Residual).

#### Art. 94.- Urbanización diferida.

En aquellas áreas en las que el tipo de desarrollo previsible sea el de la autoconstrucción puede aplicarse la urbanización diferida (art. 11 y 12).

Este tipo de urbanización no podrá aplicarse en las áreas turísticas, así como en los terrenos cuyo destino sea el de Ciudad Jardín.

En cualquier caso el Ayuntamiento tendrá que autorizar este tipo de urbanización en cada caso concreto, bien por iniciativa propia, bien por instancia de parte.

#### Art. 95.- Edificación de equipamientos.

Los equipamientos previstos en éstas Normas podrán ser edificados sin la redacción del correspondiente Plan, siempre y cuando se presente para su aprobación por el Ayuntamiento, un estudio de aprovechamiento de toda la manzana en que se enclave, se garantice el acceso a través del viario previsto en las Normas y se justifique que el viario a que da frente quedará integrado en sus rasantes con el previsto en el resto del área.

Esto último no será preceptivo cuando por el tipo de edificación no se condicione la rasante futura del viario.

Art. 96.- Tipo de edificación.

La edificación en suelo Apto para la Urbanización se ajustará a los tipos de edificación que en éstas Normas Urbanísticas se establecen.

Cualquier otro tipo de edificación tendrá que ser convenientemente justificado por el Plan Parcial.

Art. 174.- Planes parciales residenciales.

1.- Superficie de los sectores.

Los planes parciales residenciales abarcarán como mínimo la superficie delimitada por los sectores, que en el Anexo I de estas Normas Urbanísticas así se definen. Se admiten variaciones en la superficie de los sectores de un 10%, pero no modificaciones de los límites. Cada sector se corresponde con un área de reparto.

2.- Suelo no computable en la superficie de los sectores.

Los terrenos con pendientes superiores al 50% se consideran no aptos para la urbanización y, por lo tanto, de aprovechamiento nulo. Consecuentemente, su superficie no será computable dentro de la del Sector al que pertenezcan.

3.- De la densidad y edificabilidad máxima.

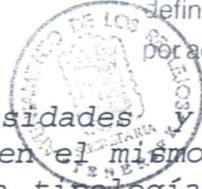
Con el fin de establecer un parámetro tipo se considera que una vivienda consume 120 m<sup>2</sup> de edificación, de los cuales 100 m<sup>2</sup> se destinan a uso residencial y 20 m<sup>2</sup> a uso complementario.

Según la tipología de aplicación se consideran las siguientes densidades y edificabilidades brutas máximas:

	Densidad	Edificabilidad
Alineación a Vial	60 vvda/Ha	0,72 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Aislada	60 vvda/Ha	0,72 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Ciudad Jardín	25 vvda/Ha	0,62 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

La superficie edificable de uso complementario no incluye la destinada a equipamientos de cesión obligatoria.

Cuando en el mismo Plan Parcial se utilicen varias



EL SECRETARIO

tipologías, las densidades y edificabilidades brutas máximas se aplicarán en el mismo porcentaje que represente el suelo neto de cada tipología sobre el total del suelo neto edificable para todas las tipologías.

#### 4.- Aprovechamiento lucrativo.

El aprovechamiento lucrativo de un terreno es el aprovechamiento real de ese terreno (resultante de la aplicación directa de las determinaciones edificatorias que establece el Planeamiento para el mismo, independientemente del uso a que se destine), incluido el dotacional privado, ponderado respecto del uso y tipología edificatoria característicos del sector en que está situado.

#### 5.- De las cesiones obligatorias y gratuitas.

La cesiones obligatorias y gratuitas comprenderán como mínimo el viario rodado y peatonal, y las parcelas destinadas a dotaciones que se indican en el Art. 10 del Anexo del Reglamento de Planeamiento: Sistema de espacios libres de dominio y uso público, Centros docentes, Parque Deportivo y Equipamiento social. Así mismo, será de cesión obligatoria y gratuita el 10% del Aprovechamiento tipo del sector, una vez descontada la edificabilidad destinada a los equipamientos antes mencionados: La parcela o parcelas destinadas a esta cesión habrán de señalizarse en los planos y la edificabilidad que se les asigne será la de la media que se asigne al aprovechamiento privado y habrán de entregarse al Ayuntamiento totalmente urbanizadas, con la aportación del Ayuntamiento a los gastos de urbanización en proporción al aprovechamiento que se le cede.

Se cumplirán las determinaciones que para cada sector se exponen en la Memoria y en el Anexo I de estas Normas Urbanísticas. Cuando así se indique en estos documentos, podrá existir compensación entre cesiones, tratando con ello conseguir alguna dotación superior a la estrictamente reglamentaria, en función de los intereses generales.

#### 6.- De la documentación.

Además de la indicada en la Ley del Suelo y Reglamento de Planeamiento, habrá de presentarse el plano parcelario resultante.

Cumplirán la "Legislación sobre Evaluación del Impacto Ambiental en Canarias".

30 SET. 2002

definitivamente en fecha .....

por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO

### 7.- Del Proyecto de urbanización.

Habrá de presentarse, para su aprobación por el Ayuntamiento, en el plazo máximo de 1 año a contar desde la aprobación definitiva del Plan Parcial por parte de la Comisión de Urbanismo de Canarias. Contendrá un proyecto de ajardinamiento de los parques y jardines, indicándose así mismo el tipo de árboles a colocar en las vías.

En un plazo improrrogable de 6 años, a contar desde la fecha de aprobación definitiva del Plan Parcial, se producirá la cesión al Ayuntamiento de los viales urbanizados, así como los terrenos urbanizados destinados a espacios libres y equipamiento público y de los solares donde se materialice la cesión del 10% del aprovechamiento tipo. En caso contrario se extinguirá el derecho a urbanizar y consecuentemente el derecho a edificar (art. 25 de la Ley del Suelo).

### 8.- De las etapas.

La urbanización estará ejecutada en el plazo máximo de 8 años a contar desde la aprobación definitiva del Plan Parcial. Las etapas de ejecución serán dos como máximo.

### 9.- De las determinaciones urbanísticas.

Cualquier determinación contenida en la ficha y plano del sector (Anexo I de las Normas Urbanísticas) prevalecerá sobre cualquier de las indicadas con carácter general en estas Normas Urbanísticas.

Se consideran vinculantes de las indicadas en el Anexo I, las siguientes:

- El trazado viario.
- Los espacios libres y equipamientos señalizados.
- El límite del sector.
- Coeficiente de edificabilidad.
- La altura de la edificación.
- Las tipologías normativas.

Cuando no se definan, el viario y las zonas verdes habrán de cumplir con lo establecido en los artículos 161 y 163, de estas Normas Urbanísticas.

Se ha de garantizar que toda parcela disponga de acceso rodado o peatonal desde una vía de dominio público.



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO

En el apartado 6.4.1.1.B) de la Memoria de Ordenación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento, que se refiere a la Clasificación del Suelo, se señala, en relación con el Suelo Urbanizable, lo siguiente:

El criterio seguido en estas Normas Subsidiarias de Planeamiento es clasificar como suelo Apto para Urbanizar, aquellas áreas que se prevé que en los próximos ocho años puedan incorporarse al suelo urbano, tras la redacción y tramitación de los preceptivos planes parciales y las posteriores realizaciones de las obras de urbanización.

A este respecto, tres son los tipos de suelo declarados Aptos para Urbanizar: Residencial, Industrial y Turístico.

De forma genérica, el S.A.P.U. de tipo residencial se localiza en el entorno de los niveles de población ya consolidados. Dado que la mayoría de ellos constituyen esponjamientos o ampliaciones de los propios núcleos, ha sido necesario definir una propuesta de trama viaria a desarrollar en los mismos, para asegurar así su integración y homogeneidad. ...

#### PARÁMETEROS URBANÍSTICOS DE LAS NN.SS. PARA ESTE SECTOR.

PARAMETROS URBANISTICOS	:	S.A.P.U. RESIDENCIAL N° 13
Superficie Total Área	:	36.373 m <sup>2</sup>
Espacios Libres	:	≥ 3.637 m <sup>2</sup> ó ≥ 18 m <sup>2</sup> / viv.
Equipamiento Escolar Social	:	≥ 2.000 m <sup>2</sup> ó ≥ 10 m <sup>2</sup> / viv.
Planeamiento	:	Según Reglamento de
Altura Máx. de Edificación	:	2 plantas
N° máximo de viviendas	:	215
Uso característico	:	Residencial
Tipología de Edificación	:	A. y A.V. (según Memoria )
Tipología característica	:	A.V.
Coefficiente de ponderación	:	A./A.V. = 1,25
Aprovechamiento lucrativo	:	26.188 m <sup>2</sup> construibles
Aprovechamiento tipo	:	0,72 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Plazo de ejecución	:	M
Sistema de Actuación	:	Compensación

7.2.3.1. S.A.P.U. RESIDENCIAL N° 13

Al oeste de la calle Laurel, al norte de la carretera de La Montaña a Los Realejos por San Benito ( TF-333 ), se delimita un sector residencial de treinta y seis mil trescientos setenta y tres metros cuadrados. ( 36.373 m<sup>2</sup> )

La estructura viaria que figura en los planos tiene carácter normativo. El Plan Parcial completará la red viaria creando una trama urbana y dando continuidad a las calles existentes.

Se cumplirán los estándares que establece el Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo y su Anexo, excepto, en lo que se refiere a la cesión al Ayuntamiento del aprovechamiento medio, que será del 10 % del total del sector, descontando las cesiones de equipamiento.

La tipología edificatoria será la edificación Alineada a Vial, pudiendo existir hasta un 30 % de edificación Aislada. La altura de la edificación no podrá superar las dos plantas.

El preceptivo proyecto de urbanización ejecutará todas las vías del sector, excepto la calle de acceso desde la autopista por el sector industrial, que será ejecutada por la Consejería de Obras Públicas.

Se cumplirán las determinaciones que figuran en las fichas correspondientes del Anexo de las Normas Urbanísticas.

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO



**1.4. BASE LEGAL.**

La base legal para la redacción del presente Plan Parcial se encuentra en el contenido de los artículos 36 y 111 a 116 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante LOTENC) y en los artículos 43 y 136 y siguientes del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

El sistema de ejecución del Plan Parcial se realizará en base al procedimiento y documentación establecidos en los arts. 101 y siguientes del LOTENC, por el sistema de Compensación.

Puerto de la Cruz, a 20 de febrero de 2001.

El Arquitecto:

Fdo: D. FERNANDO HERNANDEZ GARCIA.  
Colegiado nº 1.290 del C.O.A.C.



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO



**CAPITULO 2:  
MEMORIA DE INFORMACION**

**DILIGENCIA.**- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 Set 2002 por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

## CAPITULO 2. MEMORIA DE INFORMACION.

### 2.1. JUSTIFICACION DEL CONTENIDO AMBIENTAL ESPECIFICO ASUMIDO POR EL PLAN PARCIAL.

De acuerdo con art. 1 del Decreto 35/1.995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento, las determinaciones contenidas en dicho Reglamento son de aplicación a la totalidad de los instrumentos de planeamiento urbanístico del territorio, y a sus modificaciones y revisiones cuando afecten a las propias determinaciones ambientales.

Dado que el presente Plan Parcial afecta a un Sector de suelo apto para urbanizar, habrá de tenerse en cuenta las determinaciones incluidas en el artículo 13 del mencionado Decreto 35/1.995, de 24 de febrero, que quedan reflejadas en el estudio Ambiental redactado a tal fin y que forma parte integrante de este documento..

### 2.2. DEFINICION DE LA UNIDAD AMBIENTAL.

Debido a la pequeña superficie del ámbito de actuación del presente Plan Parcial se define una única unidad ambiental para la totalidad del citado ámbito, dado que las variables ambientales significativas son comunes para todos los puntos incluidos en dicho perímetro. La unidad ambiental definida abarca una extensión de 35.578,78 m<sup>2</sup>, delimitada en la zona noreste del municipio de Los Realejos, en un área que presenta una altitud que oscila entre los 280 y los 301 m. sobre el nivel del mar.

Los límites del ámbito de actuación del presente Plan Parcial son:

Por el Norte: Monumento Natural de La Montaña de Los Frailes.

Por el Sur: Carretera TF-333.

Por el Este: Traseras de edificaciones con frente a C/. Laurel.

Por el Oeste: Camino existente y suelos rústicos.

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SEPT 2002 por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO



2.3. INFORMACION URBANISTICA ORIENTADA A LA REDACCION DEL PLAN PARCIAL DEL SAPUR-13.

2.3.1. CARACTERISTICAS GEOLOGICAS Y GEOMORFOLOGICAS DEL TERRITORIO.

a) La vulcanología insular.

La historia vulcanológica de Tenerife podría resumirse de la siguiente forma: un primer período de intensa actividad volcánica fisural común a toda la isla, que abarca desde hace unos 7 m.a. En esta primera fase quedaría formado el grueso del volumen actual de la isla. En el transcurso de este período de volcanismo fisural, la actividad volcánica se desplaza en sentido Oeste-Este, quedando finalmente circunscrita a la península de Anaga, donde continúa hasta hace unos 3,5 m.a.

Un segundo periodo que se inicia con la interrupción del volcanismo en Anaga, lo que origina una larga etapa (alrededor de 1 m.a.) Sin actividad volcánica en toda la isla, terminando el primer ciclo volcánico de Tenerife. El edificio insular queda sometido al desmantelamiento producido por los agentes erosivos.

Un tercer periodo que comienza cuando se reinicia la actividad volcánica, pero esta vez restringida casi totalmente a la zona central (edificio central) de la isla. Los macizos de Teno y Anaga, sin otra actividad constructiva que unas esporádicas emisiones de volumen muy reducido (erupciones cuaternarias de la Punta de Teno, El Palmar y la zona de Buenavista en Teno y Punta del Hidalgo en Anaga) continúan bajo la acción de la erosión que los desmantela profundamente. Al reactivarse el volcanismo en el edificio central se producen manifestaciones explosivas de gran energía que originan las brechas y aglomerados explosivos situados en la base de este edificio. A continuación se emiten basaltos fisurales que inmediatamente comienzan a alternarse e imbricarse con emisiones sálicas. La actividad efusiva de carácter fisural muy atenuado, relacionada con las dorsales (emisiones basálticas) y las asociadas con el edificio central que se genera en su zona de intersección (de naturaleza fundamentalmente sálica), no cesan de producirse hasta la actualidad, configurando el segundo ciclo volcánico de la isla que continúa en plena actividad, como lo demuestra claramente la presencia de volcanismo histórico (erupciones de 1.705, 1.706, 1.798 y 1.909) y las manifestaciones actuales asociadas al volcanismo (anomalías térmicas en el subsuelo y en el cono terminal del Teide y actividad sísmica de origen volcánico relativamente intensa y frecuente).

En este edificio central y en fase muy avanzada de su construcción, que debió alcanzar unas proporciones espectaculares se produce el hundimiento que dio lugar a la formación de la caldera de Las Cañadas, posteriormente rellena por la



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó

definitivamente en fecha 30 SET. 2002

por acuerdo del Pleno.

continuación de la actividad de este edificio, que ha terminado por levantar en su interior el complejo volcánico Teide-Pico Viejo.

Toda la parte central de Tenerife está ocupada por un impresionante edificio volcánico que se ha levantado sobre el sustrato general de la isla, constituido por los basaltos fisurales del primer ciclo volcánico.

El edificio central, sin duda el rasgo más relevante de la isla, tiene forma de cono, con unos 40 km. de diámetro en su base y una altura de 3.718 m. Su formación, extraordinariamente compleja en relación con otros edificios volcánicos de la isla, se distingue por el carácter centralizado de su vulcanismo (frente a la linealidad predominante en el resto) y por la composición de sus materiales, en los que además de los basaltos abundan los términos intermedios (traquibasaltos) y los diferenciados sálicos (traquitas y fonolitas).

Esta diversidad composicional de los magmas tiene una lógica correlación en una mayor complejidad de los mecanismos eruptivos, abundando en la construcción de este edificio las fases de carácter altamente explosivo (erupciones plinianas).

En la historia volcánica del edificio central se pueden separar tres episodios principales: a) formación del edificio precaldera; b) formación de la Caldera de las Cañadas y c) relleno de ésta y levantamiento del complejo Teide-Pico Viejo.

El edificio precaldera se levantó (al reactivarse el vulcanismo en la isla) sobre una base ya de considerable altitud (unos 1.500 m.), constituida por los basaltos fisurales del primer ciclo volcánico.

La gran cúpula central que llegó a formarse sobre este sustrato antiguo, alcanzando posiblemente una altura mayor que la actual, comienza con emisiones basálticas fisurales que inmediatamente pasan a alternarse e imbricarse con tres episodios sálicos. En el periodo que precedió a la formación de la Caldera de Las Cañadas (hace unos 300.000 años), el edificio central entró en una fase de actividad paroxística, produciéndose alrededor de 20 erupciones plinianas de alta energía, en la que se extruyeron coladas piroclásticas y mantos de pómez con un volumen equivalente de roca densa de unos 70 km<sup>2</sup>. Estos materiales, que se depositan preferentemente en el Sur y Este del edificio, fosilizan el relieve anterior y configuran una planicie inclinada conocida como Bandas del Sur.

El enorme volumen emitido a partir de cámaras magmáticas someras provocó el colapso de la cúpula del edificio y la formación de la Caldera de Las Cañadas. Aunque se han propuesto numerosas hipótesis para explicar la génesis de esta estructura volcánica explosiva, erosiva y tectónica, es sin duda la de hundimiento la que explica mejor los procesos anteriormente descritos. La depresión resultante de paredes abruptas y grandes proporciones se rellenó con la continuación de las emisiones en el interior de la caldera, configurando finalmente el complejo

Por acuerdo del Pleno

sálico de tipo central Teide-Pico Viejo ~~El sin duda~~ el más característico de la isla.

En la formación de este complejo volcánico se pueden distinguir tres episodios: 1) levantamiento de dos estratovolcanes superpuestos (Pico Viejo y Teide), compuestos fundamentalmente por lavas de composición predominantemente sálica (traquitas y fonolitas), en cuya cima se abren dos grandes cráteres de explosión; 2) emisión de erupciones laterales sálicas que producen edificios adventicios (Roques Blancos, Abejeras, Pico de Las Cabras, Montaña Rajada, etc.) Que emiten lavas muy viscosas que rellenan la caldera y que en algunos casos llegan hasta el mar por la vertiente norte; y 3) último episodio eruptivo del Teide (ocurrido en época subhistórica, posiblemente en el siglo XV), cuando se formó su cono terminal y se emitieron coladas traquíticas que rellenan el cráter del Teide antiguo y se derramaron radialmente hasta alcanzar algunos frentes de la costa Norte de la isla, entre Icod y San Juan de la Rambla. En este cono terminal se localizan hoy importantes anomalías térmicas superficiales, con temperaturas constantes de unos 85°C y abundante emisión de gases fumarolianos.

#### b) La geología del Valle de La Orotava.

La denominación de Valle de La Orotava, acuñada por algunos geólogos, obedece a la extensa rampa que desciende desde el Teide hasta el mar, enmarcada por los macizos de Tigaiga y Santa Ursula.

Los límites de dicho valle son los siguientes: por el Este el macizo de Santa Ursula. Por el Oeste el macizo de Tigaiga.

Se trataría, por tanto, de una amplia comarca, que desborda por occidente el actual municipio de Los Realejos, cuyos materiales de cobertura son más modernos que los correspondientes a los macizos que la marginan. Y por el la zona oriental el municipio de Santa Ursula.

El término municipal de Los Realejos, con una superficie total de 57,5 km<sup>2</sup>, se extiende desde una línea comprendida entre el Barranco de Ruiz que lo separa del municipio de San Juan de la Rambla y el de La Raya, que lo separa de los municipios de La Orotava y del Puerto de la Cruz y por el sur las laderas del Pico Viejo-Teide, hasta el mar, encontrándose cruzado en sentido N-S por diversos barrancos, algunos muy profundos.

El talud de relativamente suave pendiente que constituye las tierras del valle tiene su génesis en la superposición de sucesivas coladas de lavas, las cuales presentan una estratificación vertical que va desde las más antiguas series geológicas basálticas hasta las subrecientes de la Serie III o Serie Cañadas, de composición fundamentalmente traquítica y emitidas por el complejo Teide-Pico Viejo.

La pendiente media que presenta el Valle de La Orotava no es especialmente sensible, si bien existe un marcado contraste entre el área litoral, mas abajo del casco urbano, practicamente llana (inclinación inferior al 10%), y la zona alta, en donde aquella se hace un poco más acusada. Sin embargo existen discontinuidades topográficas apreciables pues los barrancos se han encajado en casos con gran profundidad.

**c) Parámetros geológicos que definen el SAPUR-13.**

Dentro del ámbito de actuación del presente Plan Parcial se observa, de acuerdo con el Mapa Geológico del Instituto Geológico y Minero de España, que la totalidad del terreno se encuentra incluido en una zona formada por una colada traquítico-fonolítica de los Roques Blancos, de la Serie IV, perteneciente al Haloceno de la era Cuaternaria. Estas lavas son espesas, de gran viscosidad, que no se puede desplazar facilmente, quedando una vez vertidas en la proximidad del cráter, pero ganando en espesor. En su masa se encuentran grandes cristales blanco, rectangulares de sanidita y otros en forma estrellada.

Estas coladas, en aquellos puntos donde no están cubiertas por bancales conservan una buena parte de sus estructuras superficiales, aunque sus malpaíses están bastante degradados por meteorización y parcialmente provistos de cubierta vegetal.

El presente Plan Parcial no afecta a ninguna estructura de interés, por su rareza, buen grado de conservación o espectacularidad. Las coladas en las que se orienta este proyecto son poco notorias y están bastante degradadas por los campos de cultivos, construcciones, bancales, etc.

**2.3.2. CARACTERISTICAS CLIMATICAS DEL TERRITORIO.**

La zona próxima al SAPUR-13 se encuentra englobada, desde el punto de vista climatológico, en el llamado Piso de Costa, al no superar, en altitud, ningún punto de su trazado los 400 m. sobre el nivel del mar.

Las características climáticas del sector están influenciadas por varios factores relacionados fundamentalmente con la situación geográfica del lugar. Hay que reseñar la importancia de la cercanía del mar y la existencia de brisas marinas locales que fluyen de mar a tierra durante el día y a la inversa durante la noche como consecuencia del desigual calentamiento del medio marino y el terrestre, que contribuye a moderar las temperaturas máximas.

Por otro lado, la presencia de los vientos alisios, dominantes en las Islas Canarias, es evidente sobre la zona especialmente en los meses de verano, mientras que en otras

épocas del año toman mayor importancia vientos con otras componentes direccionales.

Las precipitaciones sobre la zona de estudio son escasas, alcanzando una media de 179,1 mm/año según datos de la estación meteorológica de La Orotava. La temperatura media anual de la zona se sitúa sobre los 19,5 °C; siendo los meses de Julio, Agosto y Septiembre los meses más calurosos con valores medios de 22,4; 23,2 y 22,9 °C; respectivamente.

### 2.3.3. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO.

La totalidad de los terrenos de actuación que conforman el SAPUR-13 son de un único propietario, en este caso la entidad mercantil DRAGADOS INMOBILIARIA S.A., entidad que hace las veces de promotora de dicho plan parcial.

### 2.3.4. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

Los terrenos en la actualidad disponen de una mínima infraestructura interior por lo que será realizarla en su totalidad, partiendo de las vías existentes, la C/. El Jardín y la Carretera de La Zamora, donde se encuentran y localizan el resto de servicios. Las redes se acomodarán a lo especificado en la documentación del Plan Parcial.

Por otra parte existen dos edificaciones una con uso residencial y catalogada por las vigentes NN.SS. y que será necesario conservar y otra con uso residencial-industrial, que alberga una carpintería de aluminio, que desaparecerá con el desarrollo del presente Plan Parcial. Existen otras edificaciones de menor entidad en estado ruinoso que se demolerán.

En cuanto a los usos actuales del suelo, la práctica totalidad de la finca está compuesta por parcelas agrícolas abandonadas, permaneciendo pequeñas explotaciones de cultivos para autoconsumo, así como dos pequeñas porciones de platanera y aguacateros, según se especifica en el plano n° 5 del estudio medioambiental.

Las redes se acomodarán a lo especificado en la documentación del Plan Parcial.



DILIGENCIA. Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SEV 2002 por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO



por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO

## 2.4. ESTUDIO DE TRAFICO.

### 2.4.1. Introducción.

El presente estudio se engloba dentro de los documentos necesarios para el desarrollo del Plan Parcial S.A.P.U.R.-13, en el Término Municipal de Los Realejos.

El sector a desarrollar cuenta con una superficie bruta de 35.578,78 m<sup>2</sup>. Los terrenos en su parte Sur están comunicados con el casco urbano principal de Los Realejos y con el resto de la Isla a través de la carretera TF-333, de la Montañeta a Los Realejos, que a su vez comunica con la autopista TF-5. Por el Norte los terrenos conectan con la calle Los Afligidos.

### 2.4.2. Objeto del Estudio.

Del análisis de la planta del viario propuesta para la urbanización, se desprende la necesidad de elaborar un Estudio de Tráfico para los nuevos accesos a la zona residencial desde la carretera anteriormente mencionada.

Se ha propuesto como entrada y salida principal la intersección entre la calle F-N del proyecto y la citada TF-333.

La salida por la zona norte de la urbanización, tiene carácter secundario por las dimensiones previstas y porque se realiza a través de la calle Los Afligidos, por lo que no se prevén afecciones significativas al tráfico que circula por esta vía.

Por lo tanto, el objeto del presente estudio es estudiar el acceso principal a la urbanización desde la carretera TF-333, identificando la situación actual de dicha vía para, posteriormente, analizar la capacidad de los movimientos más comprometidos de la intersección proyectada.

### 2.4.3. Tráfico de la vía de estudio. Prognosis de evolución de la IMD.

Para la elaboración del presente estudio se ha contado con la información aportada por el Servicio Técnico de Carreteras del Cabildo de Tenerife, por medio de los datos de aforos de la Isla de Tenerife de los años indicados.

Para ello se han utilizado las siguientes estaciones de aforo:

- C-603- Ctra. La Montañeta a los Realejos (TF-333).
- C-591- Carretera Los Realejos-La Cruz Santa (TF-324).

**PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO**

La estimación del crecimiento de tráfico se realiza a partir de las características del área de estudio y de las previsiones de crecimiento del tráfico interurbano en la Red del Estado, contenidas en las "Recomendaciones para la evaluación económica de estudio y Proyectos de carreteras", de la Dirección General de Carreteras.

Las hipótesis de crecimiento alto, medio y bajo de tráfico en la Red del Estado, establecidas por la D.G.C., son las siguientes:

HIPÓTESIS DE CRECIMIENTO ANUAL ACUMULATIVO			
	ALTA	MEDIA	BAJA
1995-2000	4,1 %	3,3 %	2,6 %
2000-2010	2,1 %	1,9 %	1,7 %
2010-2022	0,9 %	0,8 %	0,6 %

En consecuencia, la previsión de crecimiento alto, medio y bajo del tráfico en el conjunto de la Red Estatal en el periodo 1995/2022, es respectivamente el 1,9%, 1,7% y el 1,4% anual acumulativo.

El crecimiento de tráfico en el periodo 1995/2000, en la zona de estudio, carreteras TF-333 y TF-324, se refleja en el cuadro siguiente:

		Estación C-603	Estación C-591
IMD 1995	Ligeros	12.320	8.773
	Pesados	600 (4,64%)	300 (3,30%)
	Total	12.920	9.073
IMD 1996	Ligeros	14.394	8.678
	Pesados	616 (4,10%)	422 (4,64%)
	Total	15.010	9.100
IMD 1997	Ligeros		8.528
	Pesados		298 (3,37%)
	Total	13.657	8.826
IMD 1998	Ligeros	13.381	7.731
	Pesados	395 (2,86%)	228 (2,86%)
	Total	13.776	7.959
IMD 1999	Ligeros	11.049	6.902
	Pesados	477 (4,14%)	298 (4,14%)
	Total	11.526	7.200
IMD 2000	Ligeros	12.121	7.202
	Pesados	523 (4,14%)	321 (4,27%)
	Total	12.644	7.523
CRECIMIENTO ANUAL ACUMULATIVO		-0,43 %	-3,67 %



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO

A la vista de los datos de aforos disponibles, se observa un primer periodo de incremento del tráfico entre los años 1995 y 1996, para después comenzar una marcada disminución, posiblemente provocada por la puesta en servicio de la autopista TF-5 que produjo una redistribución del tráfico. Los datos del año 2000 presentan un pequeño incremento respecto de 1999, pero el periodo contemplado (1995-2000) presenta un crecimiento anual acumulativo negativo.

Con estos antecedentes no parece desacertado adoptar para el cálculo de los firmes y del incremento de tráfico la hipótesis de crecimiento baja de la establecidas por la Dirección General de Carreteras de Ministerio de Fomento para el conjunto de la Red Estatal, de esta forma quedará asumido el crecimiento de la futura vía, fruto de la implantación de la Urbanización que es objeto del presente proyecto.

Ambas carreteras son de dos carriles, con lo que para estimar la categoría del tráfico, según la Norma 6.1-I.C y 6.2-I.C. "En calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación, incide sobre cada carril la mitad de los vehículos pesados", con lo que para la prognosis se aplicará la mitad de la IMD.

Se estima como fecha de puesta en servicio de la Urbanización el año 2006 (plena ocupación de las parcelas) y se considerará el año 2025 como año horizonte.

La asignación de la IMDp se ha hecho a partir de las IMD de vehículos totales por aplicación de los porcentajes que se deducen de las estaciones próximas.

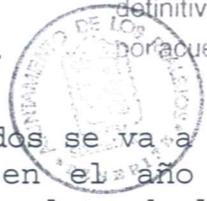
En los años 1999 y 2000, el porcentaje de pesados en la estación C-603 fue de 4,14%.

CARRETERA	IMD 2000	%Vp	IMDp 2000	1,7%	0,6%	CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO	
				IMDp 2006	IMDp 2025	2006	2025
TF-333	6.322	4,14	262	285	321	T2	T2

Del mismo modo se puede obtener la IMD para el año de puesta en servicio y el año horizonte, con el criterio expuesto:

CARRETERA	IMD 2000	1,7%	0,6%
		IMD 2006	IMD 2025
TF-333	12.644	13.756	15.504

2.4.4. Nivel de servicio.



EL SECRETARIO

Con los datos obtenidos se va a obtener el nivel de servicio de la carretera TF-333 en el año 2006, fecha en la que se considera el desarrollo completo de la urbanización. De este modo se estimarán las condiciones del tráfico principal en el momento de la entrada en servicio de la intersección.

Según el Manual de Capacidad de Carreteras, la fórmula general que define el funcionamiento de la circulación en la carretera de dos (2) carriles es:

$$I_{si} = 2800 \times (I/C)_i \times f_R \times f_A \times f_{vp}$$

La relación entre la intensidad y la capacidad ideal para el nivel de servicio  $(I/C)_i$  se obtiene de la tabla 8-1 del manual con la que se tienen los siguientes valores:

Nivel de servicio	A	0,07
"	B	0,19
"	C	0,34
"	D	0,59
"	E	1,00

El factor de ajuste para el reparto de la circulación por sentido  $(f_R)$  es para todos los niveles de servicio 1, suponiendo un reparto de 50/50.

Para el factor de ajuste de la anchura de carriles y arcenes  $(f_A)$  se utiliza la tabla 8-5 del Manual, que proporciona los siguientes valores:

Nivel de servicio	A	0,68
"	B	0,68
"	C	0,68
"	D	0,68
"	E	0,81

El factor de ajuste debido a la presencia de vehículos pesados se obtiene mediante la expresión:

$$f_{vp} = 1 / (1 + P_c (E_c - 1))$$

$P_c$  = Proporción de camiones en la circulación.

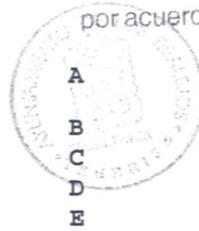
$E_c$  = Equivalente de camiones. (Tabla 8-6 del Manual).

Para la proporción de camiones se tomará un valor del 4,14%, a la vista de los datos disponibles. Se considera englobado en este valor el porcentaje correspondiente a los vehículos de recreo y guaguas.

Los valores resultantes son:

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

Nivel de servicio  
 " "  
 " "  
 " "  
 " "



EL SECRETARIO  
 0,88  
 0,85  
 0,85  
 0,85  
 0,85

A partir de los datos calculados, se puede obtener la capacidad de la carretera para cada nivel de servicio.

Nivel de Servicio	Vehículo hora	(I/C) <sub>i</sub>	f <sub>R</sub>	f <sub>A</sub>	f <sub>V</sub> R	Intensidad I <sub>S</sub> i
A	2800	0,07	1	0,68	0,88	117
B	2800	0,19	1	0,68	0,85	307
C	2800	0,34	1	0,68	0,85	550
D	2800	0,59	1	0,68	0,85	955
E	2800	1,00	1	0,81	0,85	1.929

La Intensidad Media Diaria de la TF-333 calculada para el año 2.025 es de 13.756 vehículos / día.

Para el cálculo de la capacidad interesa el dato de la Intensidad horaria punta. Dado que no se disponen de datos horarios, se supone un porcentaje de la IMD. La práctica americana, seguida de numerosos países, es la de escoger como representativa de la demanda la intensidad horaria que sólo excede durante 30 horas al año, llamada intensidad en la hora 30.

Para el tipo de vía que nos ocupa se puede considerar un porcentaje del 10% de la IMD, equivalente a la intensidad horaria del Proyecto.

Por tanto:

$$I = 0,1 \times 13.756 = 1.376 \text{ veh/h}$$

Para comparar la intensidad de Servicio con las intensidades existentes o proyectadas, los volúmenes horarios deben convertirse a intensidades horarias para la punta de 15 minutos.

Para ello se afecta a la intensidad horaria con el factor de hora punta (FHP) obtenido de la tabla 8-3 del Manual de Capacidad. El valor resultante es FHP = 0,94.

$$I = \frac{1376}{0,94} = 1.464 \text{ veh/h}$$

Este resultado sitúa el nivel de servicio de la carretera para el año de puesta en servicio entre los niveles D y E, resultado previsible dada la elevada intensidad de tráfico que soporta la vía en la actualidad.

Este resultado corresponde con una situación en la que todos los vehículos han de regular su velocidad teniendo en cuenta la marcha de los vehículos precedentes. La intensidad de tráfico está cerca de alcanzar la capacidad de la carretera, formándose largas colas ya que resulta muy difícil adelantar a otros vehículos. La circulación se aproxima a la inestabilidad ya que cualquier incremento de la intensidad de tráfico puede dar lugar a la detención de la circulación.

#### 2.4.5. Tipología del acceso.

La situación analizada en el apartado anterior no parece la más idónea si se tiene además en cuenta la construcción del acceso principal a la urbanización en el año considerado. Parece claro que, en estas condiciones, la circulación en el entorno del acceso se verá entorpecida considerablemente por la intercepción de flujos de tráfico en sentido contrario motivados por los distintos movimientos, necesarios en la intersección.

Por este motivo se plantea una remodelación de la carretera TF-333 en el tramo de influencia de la nueva intersección. Se trata de crear una zona con tres carriles, 1 por sentido de circulación, y un tercero central que permita resolver los distintos movimientos sin entorpecer el avance de vehículos circulando por la vía principal, asegurando así la continuidad de la misma.

Esta remodelación permitirá que el tráfico generado por la nueva urbanización no perjudique el flujo de vehículos por la carretera TF-333, y que la intensidad de servicio no empeore respecto de la situación analizada en el apartado anterior.

#### 2.4.6. Visibilidad.

Un aspecto fundamental a considerar a la hora del Proyecto de la intersección es la seguridad. A este respecto, la Instrucción de Trazado de Carreteras (Norma 3.1-IC) indica que en todas las intersecciones se dispondrá al menos de la visibilidad de cruce en los accesos, de modo que se tenga una visibilidad de cruce superior a la distancia de cruce mínima. Se considera como visibilidad de cruce, la distancia que precisa ver el conductor de un vehículo para poder cruzar otra vía que intercepta su trayectoria, medida a lo largo del eje de su carril.

La distancia de cruce es la longitud recorrida por ese vehículo sobre la vía preferente durante el tiempo que otro

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002

emplea en atravesar la vía por acuerdo del Pleno

La distancia de cruce se obtiene mediante la expresión:

$$D_c = \frac{v \cdot t_c}{3,6} \text{ donde}$$

v = velocidad (Km/h) de la vía preferente. Se tomará v = 40 Km/h  
t<sub>c</sub> = tiempo en segundos que se tarda en realizar la maniobra de cruce.

$$t_c = t_p + \sqrt{\frac{2(3 + l + w)}{9,8 \cdot j}}$$

Siendo:

t<sub>p</sub> = tiempo de reacción = 2 seg

l = longitud del vehículo que atraviesa la vía principal, se toma 5 m para vehículos ligeros

w = anchura total de los carriles de la vía principal = 7 m

j = aceleración del vehículo que realiza la maniobra de cruce = 0,15 para vehículos ligeros.

$$t_c = 2 + \sqrt{\frac{2(3 + 5 + 7)}{9,8 \times 0,15}} = 6,5 \text{ sg}$$

$$D_c = \frac{40 \times 6,5}{3,6} = 72 \text{ m}$$

En la intersección proyectada se dispone de suficiente visibilidad, siendo superior en ambos sentidos a la distancia de cruce obtenida.

#### 2.4.7. Conclusión.

A la vista de las comprobaciones efectuadas se puede concluir que es viable la construcción de la intersección de la Urbanización del S.A.P.U.R.-13 con la carretera TF-333, cumpliéndose los requisitos necesarios en cuanto a seguridad, visibilidad y circulación en la vía principal, comprobándose además que esta no se ve perjudicada por la puesta en servicio de la intersección.

Puerto de la Cruz, a 20 de febrero de 2001.

El Arquitecto:

Fdo: D. FERNANDO HERNANDEZ GARCIA.  
Colegiado n° 1.290 del C.O.A.C.



**DILIGENCIA.** - Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET 2002 por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

*[Handwritten signature in blue ink]*

**CAPITULO 3:  
MEMORIA DE ORDENACION.**

CAPITULO 3. MEMORIA DE ORDENACION por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

3.1. ZONIFICACION Y VIARIO.

La zonificación establece la asignación de usos y sus niveles de intensidad, de conformidad a lo prevenido al efecto en la vigente Ley del Suelo. El cumplimiento de los criterios y objetivos del Plan Parcial, condiciona la situación de las distintas tipologías de edificación, la localización de las dotaciones públicas y los trazados viarios principales, conforme se expone a continuación.

En relación con el viario, cabe decir que se compone de:

- Una vías en dirección N-S que se adaptan en la medida de lo posible a las curvas de nivel existentes, que conectan con el Sistema General Viario conformado por la Autopista TF-5 por el norte, y con la carretera general de La Zamora TF-333 por el sur.
- Seis vías en dirección E-W, una de ellas, la mas situada mas al norte, la conforma la actual C/. El Jardín, que se ve mejorada en su trazado; a continuación se sitúa la prolongación de la actual C/. El Ciprés, y finalmente el sistema de cuatro vías que conectado con las ya mencionadas anteriormente con apoyo en otra transversal N-S, delimita las parcelas edificables del plan.

La operación de zonificación se reduce a destinar a Edificación Alineada a vial con o sin jardín delantero los espacios privados con uso lucrativo, los cuales se ubican en las zonas de pendiente más reducida para evitar en la medida de lo posible un fuerte impacto de la edificación que en ellos se construya.

Los Espacios Libres se sitúan en dos manzanas ubicadas, una de ellas en el lindero norte del sector y la otra entre la carretera TF-333 y la prolongación de la calle El Ciprés.

Las dotaciones (Centro Docente y Servicios) y el equipamiento social-cultural se localizan en la parcela "I" y en la "E" respectivamente, esta última se propone en la casona existente, catalogada de acuerdo con lo señalado en la Memoria de las Normas Subsidiarias de Los Realejos.

3.2. CAPACIDAD DEL PLAN.

La cuantificación de las superficies totales de cada zona, de sus capacidades de densidad y aprovechamiento y la adecuación

de acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO

de las dotaciones públicas se recoge en este apartado mediante el análisis por zonas de los distintos usos de dominio privado y su posterior correlación con las zonas de dominio público, coincidiendo el parcelario con unidades completas de manzanas, que se fragmentan en todo caso en función de los usos asignados.

### 3.2.1. ZONAS DE DOMINIO PRIVADO.

#### 3.2.1.1. Zona de Edificación Alineada a vial.

Corresponde a la edificación alineada a calle, con la posibilidad de optar por la posibilidad del jardín delantero o realizar la edificación alineada al borde interior de la acera, siempre en base a las edificabilidades planteadas para el sector. La parcela mínima será de 70 m<sup>2</sup>. Estará adosada por los linderos laterales y podrá ocupar el 100% de la parcela. La anchura mínima del solar será de 6 m. y el fondo máximo de 20 m. Las parcelas zonificadas con esta tipología son las B, C, F, G, H, J, K, y L.

La superficie bruta de las parcelas que integran esta zona es de 14.228,20 m<sup>2</sup>, distribuidos en ocho parcelas.

La edificabilidad media permitida será de 1,71 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de suelo neto edificable con las pormenorizaciones que se establecerán a continuación.

Las condiciones de uso vienen reguladas en el Título Tercero de las Normas Urbanísticas de las Normas Subsidiarias.

### 3.2.2. DOTACIONES PUBLICAS.

#### 3.2.2.1. Zona Equipamiento Social-Cultural.

Está ubicada en la parcela "E". En una edificación tradicional a conservar catalogada con el n° 90, según las vigentes Normas Subsidiarias municipales, con los condicionantes indicados sus Normas Urbanísticas, con una superficie en planta de unos 142 m<sup>2</sup>. Se ubica en una parcela de 593,37 m<sup>2</sup> donde se admite una superficie total construida de 593,37 m<sup>2</sup>. No se prevé actuación alguna en dicha casona, que en cualquier caso pasará a ser propiedad municipal.

Se prevé en la parcela "I" el establecimiento de un Equipamiento Público con uso a definir por el ayuntamiento en función de sus necesidades con una superficie de 1.407,42 m<sup>2</sup>. En dicha parcela se admite la tipología edificatoria alineada a vial con un 100 % de ocupación con dos plantas de altura máxima. Por

otro lado se prevén los Espacios Libres en proporción suficiente a la población de la zona.



EL SECRETARIO

### 3.2.2.2. Espacios Libres.

El sistema de Espacios Libres, de recreo y expansión, de dominio público, se compone de dos parcelas que a continuación se relacionan.

La parcela "A", situada en el linde norte del sector, entre las calles El Jardín y prolongación de calle El Ciprés, con una superficie de 3.358,03 m<sup>2</sup>, y la parcela "D", situada entre las calle prolongación de C/. El Ciprés y la carretera TF-333, con una superficie de 4.554,97 m<sup>2</sup>, destinándose a Jardines ubicando dentro de esta última un Área de Juego y Recreo. Dichas parcelas presentan una superficie total de 8.162,43 m<sup>2</sup>.

### 3.2.2.3. Zona de Servicios.

Se encuentra ubicada en la parcela "A" y en ella se concentrarán con carácter provisional la Unidad de Depuración (Depuradora y Pozo Absorbente), necesaria para el funcionamiento del sector. La Fosa Séptica se ejecutará bajo rasante, a fin de no perturbar el uso principal de la parcela.

Una vez conectada la urbanización a la red de alcantarillado municipal integrada dentro del Plan de Saneamiento Integral del Valle de La Orotava, hoy en ejecución, la estación depuradora será desmontada, manteniendo el uso de Espacio Libre.

## 3.3. INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE URBANIZACION.

### 3.3.1. RED VIARIA.

Expuestas ya en el apartado 3.1. las características estructurales del sistema viario, solo resta hacer referencia a la composición de las distintas secciones empleadas y la remisión a los planos de ordenación n° 9, 10 y 11 para su localización y fijación de rasantes.

- Vía Tipo 1: Constituida por la actual C/. El Jardín-Los Afligidos, con anchura total de 10,00 m., con calzada de 7,20 m. y aceras de 1,40 m.

- Vía Tipo 2: Constituidas básicamente por las vías interiores de la urbanización, con una anchura total de 8,00 m., con calzada de 5,20 m. y aceras de 1,40 m.

- Vía Tipo 3: Constituida por la Calle que comunica la

por acuerdo del Pleno.

Carretera General de La Zamora TF-333 con la autopista TF-5. Presenta una anchura total de 12,00 m., con calzada de 9,00 m. y aceras de 1,50 m, resolviendo el encuentro con la TF-333 a través de la ejecución de un tercer carril de entrada-salida, que evite los giros a la derecha directamente.

- Vía Tipo 4: Constituida por la prolongación de C/. El Ciprés, con anchura total de 10,00 m., con calzada de 7,20 m. y aceras arboladas a un lado de 1,40 m.

- Vía Tipo 5: Constituida por la actual carretera general de La Zamora en su encuentro con la urbanización, con calzada de unos 10,00 m. y aceras de 5,00 m., según consta en la documentación gráfica de las NN.SS. y a fijar, no obstante, por el Servicio de Carreteras del Cabildo.

### 3.3.2. ABASTECIMIENTO DE AGUA.

En el ámbito del SAPUR-13 el consumo de agua puede cifrarse en 350 l./hab./día, más 5 l./m<sup>2</sup>/día, para conservación y riego de las zonas verdes públicas. Ello, supuesta una población máxima teórica de 800 habitantes, supone:

$$\begin{aligned} - 800 \text{ hab.} & \times 0,35 \text{ m}^3 & = & 280,00 \text{ m}^3 \\ - 8.162,43 \text{ m}^2 & \times 5 \text{ l./m}^2 & = & 40,81 \text{ m}^3 \end{aligned}$$

Ello supone unas necesidades de reserva de 320,81 m<sup>3</sup>/día que serán garantizados por la red de abastecimiento municipal.

La red de distribución, representada en el plano número 14 de ordenación, prevé la conexión a la red municipal en la C/. El Jardín, en el punto que señale el servicio municipal de aguas. Desde allí conecta una tubería de fundición dúctil que constituye la red principal. Esta línea deriva en una red secundaria de polietileno de alta densidad que abastece a las manzanas, facilitando las acometidas domiciliarias y configurando un sistema homogéneo y con un alto nivel de garantía, aún en condiciones desfavorables.

La red se completará con los elementos accesorios para su correcta explotación, tales como válvulas de corte, y bocas de riego e incendios.

Las bocas de incendio se acoplarán a la red principal y han de situarse en las aceras, en las intersecciones de calles. La distancia entre dos bocas consecutivas siempre será inferior a doscientos metros (200 m.). Cada boca dispondrá de una válvula de cierre.

Las bocas de riego se acoplarán a la red secundaria. La distancia entre dos bocas consecutivas nunca será superior a 50 m. En las zonas verdes se colocarán próximas a las zonas de paso. Cada boca dispondrá de una válvula de cierre.

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO

### 3.3.3. RED DE ALCANTARILLADO.

En el SAPUR-13 la red de saneamiento será unitaria, es decir, las aguas pluviales y las fecales discurrirán por la misma tubería hasta desembocar en la estación depuradora que deberá ser de tipo industrial, dada la envergadura de la actuación a realizar, previa al pozo absorbente.

La red de saneamiento será de PVC reforzado. A lo largo de las vías y por el centro de las mismas se sitúa la red principal. La pendiente mínima de dicha red será del 1% y la profundidad mínima de 1,50 m.

Las redes secundarias se instalarán bajo las aceras, con tuberías según cálculo, y a una profundidad aproximada de 60 cm. de la rasante de la acera.

Se realizarán pruebas de estanqueidad en cada tramo de la red, no aceptándose aquellos en los que se detecten fugas antes de 3 horas.

A cada lado de la calzada, junto al bordillo se colocarán los imbornales, conectados directamente al pozo de registro más próximo.

Los pozos de registro se situarán en los encuentros de varios ramales, acoplés de sumideros, cambios de dirección de la red, y a una distancia máxima entre cada uno de 50 m.

### 3.3.4. SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA Y ALUMBRADO PUBLICO.

En el SAPUR-13 la potencia estimada para las instalaciones o redes de distribución de energía eléctrica a los distintos puntos de demanda, así como la instalación de alumbrado en la red viaria y los espacios libres de uso y dominio público resulta de:

- 213 viv.	x 5.000 w	=	1.065 kw
- 3.408,21 m <sup>2</sup> c de Equipamiento	x 50 w/m <sup>2</sup>	=	157 kw
- Alumbrado Público			10 kw
	<b>SUMA</b>		<b>1.232 kw</b>

Estimando un coeficiente de simultaneidad de 0,5 se obtendrá un resultado total de potencia simultánea de 616 KVA, para lo cual será necesario construir un centro de transformación, ubicado en las proximidades de la casona existente, con punto de enganche según indicaciones de la compañía suministradora (UNELCO), a la que se dará, y partir de la cual se dará servicio en baja tensión.

El alumbrado público discurrirá por las aceras del sistema

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

viario, los peatonales y las zonas verdes, cuyos niveles de intensidad previstos serán:

- Calles
- Espacios Libres



EL SECRETARIO

16 lux.  
10 lux.

### 3.3.5. RED DE TELEFONIA.

En el SAPUR-13 la red de telefonía discurrirá por las aceras del sistema viario con acometidas a nivel de manzana, de donde se accede a las parcelas, y se diseñará siguiendo la normativa de la compañía suministradora, en este caso Telefónica.

### 3.4. CALCULO DE COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACION.

Las Normas Subsidiarias vigentes establecen una serie de coeficientes que se definen como Coeficientes de Ponderación, asimilables al concepto de Coeficiente de Homogeneización entre las distintas tipologías previstos por el citado planeamiento, previendo en la ficha urbanística de las NN.SS. un coeficiente de de A./A.V. = 1,25.

En el caso que nos ocupa, el uso de las parcelas lucrativas es el residencial, con tipología edificatoria alineada a vial, sin diferencias notables dentro del ámbito ordenado. Por ello no se considera necesario el establecimiento de una ponderación de usos y tipologías diferenciadas para cada parcela o manzana, considerando a todas ellas como un solo sector, ámbito o una sola área geográfica, por lo que el coeficiente de homogeneización será único para todas las parcelas, tomando el valor uno (1) a los efectos de no interferir en las operaciones tendentes a obtener el aprovechamiento medio.

#### 3.4.1 Aprovechamiento Medio.

El coeficiente de aprovechamiento urbanístico de cada área diferenciada será el resultado de dividir el aprovechamiento lucrativo (24.354,55 m<sup>2</sup>c) entre la superficie de las parcelas edificables (14.228,20 m<sup>2</sup>), resultando una edificabilidad media de 1,71 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s.

Como se indicaba en el apartado anterior referido al Aprovechamiento Tipo, se consideran todas las parcelas lucrativas como único sector. El aprovechamiento urbanístico, según el art. 60 del LOTCEN., será el resultado de la siguiente operación:

Sup. Lucrativa x Edificabilidad. x Coef. Homogeneización

Au = 14.228,20 m<sup>2</sup>s x 1,71 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s x 1 = 24.354,55 uda.

El aprovechamiento urbanístico medio es, según el artículo 60 ya citado, el resultado de dividir el aprovechamiento urbanístico por la superficie total del ámbito a ordenar, es decir

$$Am = 24.354,55 \text{ uda.} / 35.578,78 \text{ m}^2\text{s} = 0,685 \text{ uda/m}^2$$

### 3.5. DESGLOSE DE SUPERFICIES, TIPOLOGIAS Y USOS.

Se resumen en el cuadro siguiente todas las superficies de manzanas, con usos tipologías y aprovechamientos de cada una de ellas.

A continuación del cuadro indicado se describen las distintas superficies globales asignadas por el Plan Parcial a dotaciones, equipamientos y espacios libres y se comparan con las superficies exigidas por las Normas Subsidiarias, Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo (R.P.) Y Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (LOTENC) para dichas parcelas de uso público.

Respecto a la dedicación del 20 % del suelo útil a un destino prioritario de edificación de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, tal y como establece el art. 71.1.a) del LOTENC, se ubicará en las manzanas F y G.

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002

por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO

PLAN PARCIAL S.A.P.U.R.-13

MANZANA (N°)	SUPERF. DE SUELO (m²)	OCUPACION (%)	EDIFIC. (m²/m²)	SUPERF. DE TECHO (m²)	COEF. DE HOMOGENEIZACION (m²/m²)	SUPERFICIE HOMOGENEIZADA (m²)	TIPOLOGIA EDIFICATORIA	USO	N° VDAS.
A	3.358,03	-----	-----	-----	----	-----	-----	ESP. LIBRE	----
B	2.085,06	100,00	1,72	3.586,30	1,00	3.586,30	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	32
C	1.719,00	100,00	1,72	2.956,68	1,00	2.956,68	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	26
D	4.554,97	-----	-----	-----	----	-----	-----	ESP. LIBRE	----
E	593,37	100,00	1,00	593,37	----	-----	AISLADA	EQUIP.S-C	----
F	1.940,28	100,00	1,72	3.337,28	1,00	3.337,28	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	28
G	1.880,66	100,00	1,76	3.300,74	1,00	3.300,74	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	28
H	1.880,66	100,00	1,76	3.300,74	1,00	3.300,74	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	28
I	1.407,42	100,00	2,00	2.814,84	----	-----	ALIN.VIAL	EQUIP.GRAL.	----
J	2.260,45	100,00	1,68	3.800,00	1,00	3.800,00	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	36
K	381,67	100,00	1,80	687,01	1,00	687,01	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	6
L	1.968,49	100,00	1,72	3.385,80	1,00	3.385,80	ALIN.VIAL	RES.PRIVADO	29
VIALES	11.548,72	-----	-----	-----	----	-----	-----	VIARIO	----
TOTAL	35.578,78			27.762,76		24.354,55			213

MANZANAS USO PRIVADO	14.228,20			24.354,55		24.354,55			213
----------------------	-----------	--	--	-----------	--	-----------	--	--	-----

MANZANAS USO PUBLICO	9.741,82			3.408,21					
----------------------	----------	--	--	----------	--	--	--	--	--

TOTAL MANZANAS	23.970,02			27.762,76		24.354,55			213
VIARIO PUBLICO	11.608,76							VIAS	

Por tanto el número máximo de viviendas de dos o más dormitorios del Plan parcial es de 213 unidades.

SAPUR-13	Sup. Total Has	Viviendas N°	Equip. Has.	Esp.libres	Calles y Aparcam.
NORMAS SUBSIDIARIAS	3,63	215	0,20	0,36	----
PLAN PARCIAL	3,56	213	0,20	0,79	1,16

\* El número de viviendas por manzana se considera aproximado y vendrá determinado por la tipología edificatoria final a implantar.



de acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO

DOTACIONES EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES	PLAN PARCIAL SAPUR-13 SUPERFICIE TOTAL = 35.578,78 m <sup>2</sup> s SUPERFICIE CONSTRUIDA TOTAL (RES) = 24.354,55 m <sup>2</sup> c NÚMERO TOTAL DE VIVIENDAS = 213 uds.		
	REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO	LOTENC	PLAN PARCIAL
JARDINES	3.557,88 m <sup>2</sup> s	≥ 4.870,91 m <sup>2</sup> s	7.913,00 m <sup>2</sup> s
AREA DE JUEGO Y RECREO			
DOTACIÓN DOCENTE	2.003,00 m <sup>2</sup> s	≤ 4.870,91 m <sup>2</sup> s	1.407,42 m <sup>2</sup> s
EQUIP. SOCIAL-CULT.	406,00 m <sup>2</sup> c		593,37 m <sup>2</sup> c
PLAZAS DE APARCAMIENTO	244	213	369

### APROVECHAMIENTO URBANISTICO.

Según art. 71.2.a de la LOTCEN., los propietarios de suelo urbanizable ordenado tienen derecho al aprovechamiento urbanístico resultante de la aplicación a la superficie de sus respectivas fincas originarias o iniciales del 90 por ciento del aprovechamiento urbanístico medio del sector

Según lo indicado el 10 % de aprovechamiento al que no se tiene derecho, se concretaría de la forma siguiente, considerando una edificabilidad total de 24.354,55 m<sup>2</sup>c:

Edif. Residencial alineada a vial..... 24.354,55 m<sup>2</sup>c

Aprovechamiento administración: 10 % s/ 24.354,55 = 2.435,45 m<sup>2</sup>c

Equivalencia en suelo: 2.435,45 m<sup>2</sup>c ÷ 1,72 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s = 1.415,96 m<sup>2</sup>s

El 10 % de aprovechamiento urbanístico, se materializa en la Parcela 1 de la manzana "F", con una superficie de 1.416,06 m<sup>2</sup>s, donde se admite una tipología alineada a vial con dos plantas de altura.

### 3.6. DETERMINACIONES ESPECIALES DEL PLAN PARCIAL DEBIDAS A SU CARACTER DE "PLAN DE INICIATIVA PARTICULAR".

Las determinaciones y documentos complementarios que han de completar de modo preceptivo las generales establecidas en el art. 45 y concordantes del R.P.U., son las que establece el art. 46 del Reglamento. Cuando los planes parciales tienen por objeto urbanizaciones de iniciativa particular, dado que primariamente obedecen a intereses privados, el ordenamiento jurídico incorpora a las exigencias generales otras de carácter específico tendentes a proteger el interés público.

Estas determinaciones especiales son las siguientes:



EL SECRETARIO

**a) Memoria justificativa de la necesidad o conveniencia de la urbanización.**

La ejecución de este Plan Parcial se justifica en la necesidad de suelo urbano edificable, debidamente urbanizado, que actualmente existe en la zona en la que el mismo se desarrolla.

Las Normas Subsidiarias vigentes clasificaron el terreno incluido dentro del SAPUR-13 como Suelo Apto para Urbanizar con la intención de que una vez cumplidos los deberes de cesión, equidistribución y urbanización los propietarios de dicho suelo lo incorporaran al mercado para su posterior edificación.

La tipología edificatoria propuesta en la totalidad de las manzanas de uso lucrativo del Plan Parcial, Edificación Alineada a Vial, es la apropiada para la ejecución de un tipo de vivienda de un tamaño medio destinada al usuario mas habitual de la zona.

**b) Nombre, apellidos y dirección de los propietarios afectados.**

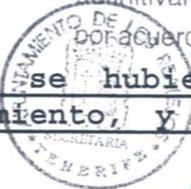
La relación de propietarios, y por tanto, de las fincas correspondientes, incluidas en el sector cuya ordenación y subsiguiente urbanización se proponga, y cuya aportación se requiere al promotor, constituye una exigencia ordenada a efecto del procedimiento de aprobación del plan, en cuyo trámite de información pública han de ser citados personalmente aquellos, y a efecto también de la ulterior fase de ejecución del plan mediante el correspondiente sistema de actuación.

A este efecto, en el caso que nos ocupa se trata de propietario único, en este caso la entidad mercantil DRAGADOS INMOBILIARIA S.A. con C.I.F. A-28137941, y domicilio social en C/. Villalba Hervás nº 5-2ª, Santa Cruz de Tenerife.

**c) Modo de ejecución de las obras de urbanización y previsión sobre la futura conservación de las mismas.**

Este Plan Parcial ha de determinar el modo de ejecución de las obras de urbanización y, en concreto, el sistema de actuación.

Como se trata de promotor único, titular del 100 % de la superficie, y a fin de facilitar la operatividad de la urbanización, conforme al art. 158 y concordantes del R.G.U. el sistema de Actuación elegido para la gestión urbanística del SAPUR-13 es el de Compensación, que es además el previsto por las Normas Subsidiarias municipales. No obstante lo anterior si el propietario del suelo no cumpliera su deber de urbanizar en los plazos fijados en el Plan de Etapas contenido en este Plan Parcial la Administración Municipal podrá sustituir el Sistema de Compensación por el de Cooperación o el de Expropiación.



d) Compromisos que se hubieren de contraer entre el urbanizador y el Ayuntamiento, y entre aquel y los futuros propietarios de solares.

El art. 46 b) del R.P.U. establece que los citados compromisos han de referirse fundamentalmente a la ejecución y conservación de la urbanización, y en concreto a los siguientes aspectos:

- Plazos de ejecución de las obras de urbanización e implantación de los servicios, en su caso, y construcción, en su caso, de edificios destinados a dotaciones comunitarias de la urbanización, no incluidas entre las obligaciones generales impuestas por la Ley:

Los plazos de presentación de los Proyectos de Compensación y de Urbanización, computados desde la entrada en vigor del Plan Parcial, determinación de las obras de urbanización y de solicitud de recepción provisional de las obras contados desde la aprobación definitiva de los Proyectos de Urbanización y de recepción definitiva contada a partir de la fecha de recepción provisional serán los siguientes:

UNIDAD DE EJECUCION	PLAZOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE DEBERES URBANISTICOS EN EL S.A.P.U.R. n°13			
	PROY. DE COMPENSAC.	PROY. DE URBANIZAC.	TERMINACION DE OBRAS	
	a partir de entrada en vigor de Plan Parcial		a partir de aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización	
SAPUR-13	6 meses	18 meses	(Etapa I) 36 meses	(Etapa II) 96 meses

- Conservación de la urbanización, expresando si correrá a cargo del Ayuntamiento, de los futuros propietarios de parcelas o de los promotores, con indicación en estos dos últimos supuestos del período de tiempo al que se extenderá la obligación de conservación.

Se trata de un aspecto de especial importancia para evitar la situación de abandono en que, en no pocas ocasiones, quedan urbanizaciones promovidas y realizadas por iniciativas privadas, por falta de adecuadas precisiones en el Plan sobre este punto.

definitivamente en fecha 30 SET. 2002

por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO

Una vez efectuadas las correspondientes cesiones de terrenos para viales, jardines, equipamientos, etc. al Ayuntamiento será quien, como titular, deberá tomar a su cargo su conservación o mantenimiento, a través de sus propios servicios técnicos o mediante empresas privadas o públicas contratadas al efecto.

La recepción provisional de la urbanización se producirá una vez tramitado el certificado de fin de obra de cada etapa de urbanización, y la recepción definitiva transcurrido un año de la provisional.

No obstante lo anterior, hasta que dichas obras sean recogidas por la Administración Municipal, según los plazos legalmente establecidos, quedan sujetos los promotores y los adquirentes sucesivos de las correspondientes parcelas, a efectuar la conservación de las obras de urbanización, constituyendo, a este objeto, sendas entidades urbanísticas de conservación.

Para que sea operativo el cumplimiento de los compromisos de urbanización en las Escrituras de Compensación que se otorguen para cada una de las Unidades de Ejecución se hará constar la obligación de conservación de las obras de urbanización que contraen los promotores y por subrogación los futuros adquirentes de las parcelas en tanto no sean recibidas las citadas obras por la Administración Municipal.

**e) Garantías del exacto cumplimiento de dichos compromisos.**

Los promotores se comprometen al exacto cumplimiento de estos plazos, ya indicados en cuadros adjuntos, según establece el Art.46 del R.P., pudiendo prestarse las garantías del exacto cumplimiento de dichos compromisos, por importe del 6 % del coste que resulta para la implantación de los servicios y ejecución de las obras de urbanización, garantía que podrá prestarse en metálico, valores públicos o mediante aval bancario, si fuera necesario.

La constitución de la garantía debe realizarse en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente de la notificación del requerimiento que con esta finalidad formule la Administración Municipal, una vez adoptado el acuerdo de aprobación definitiva del proyecto de urbanización correspondiente.

Las garantías constituidas por los promotores se cancelarán o se devolverán cuando se acredite en el expediente la entrega de todos los terrenos que sean de cesión (obligatoria y gratuita), las obras de urbanización, instalaciones y dotaciones cuya ejecución estuviera prevista en el Plan Parcial. Si son

sustituídos en sus obligaciones por una entidad urbanística colaboradora de compensación o de conservación, no se cancelarán ni se devolverán las garantías hasta que la mencionada entidad no las haya constituido de manera conveniente.

f) Medios económicos de toda índole con que cuente el promotor o promotores para llevar a cabo la actuación.

El promotor de este Plan Parcial DRAGADOS INMOBILIARIA S.A. garantiza con su reconocida solvencia garantiza la necesaria aportación económico-financiera para llevar a cabo la proyectada urbanización, según las etapas establecidas para su ejecución y con medios propios, sin perjuicio de que se vayan generando con créditos, ventas, etc.

Puerto de la Cruz, a 20 de febrero de 2001.

El Arquitecto:

Fdo: D. FERNANDO HERNANDEZ GARCIA.  
Colegiado nº 1.290 del C.O.A.C.



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO



**CAPITULO 4:  
ORDENANZAS.**

**DILIGENCIA.** - Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET 2002 por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

*[Handwritten signature in blue ink]*

#### 4. ORDENANZAS.

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO

#### 4.1. DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL.

##### Art.1.- Finalidad de las ordenanzas.

De acuerdo con lo que se establece en la LOTCEN, y en las Normas Subsidiarias del Término Municipal de Los Realejos, las presentes Ordenanzas reguladoras tienen como finalidad la reglamentación del uso de los terrenos en cuanto a volumen, destino, condiciones sanitarias, estéticas, etc.

Las siguientes disposiciones se refieren a aquellas zonas concretas destinadas a albergar construcciones de uso residencial, reglamentadas en los arts. 144 y siguientes de las Normas Urbanísticas de las Normas Subsidiarias de Planeamiento General de Los Realejos.

##### Art.2.- División del territorio.

El territorio que comprende este Plan Parcial se divide en las siguientes zonas según su uso y condiciones de edificabilidad:

###### Espacios edificables

- A.- Residencial edificación alineada a vial.
- B.- Edificios públicos y servicios singulares en edificación alineada a vial o abierta.

###### Espacios libres

- C.- Recreativos y zonas verdes.
- D.- Protección de carreteras.

##### Art. 3.- Disposiciones legales. Referencia a planeamiento de desarrollo (Estudios de Detalle, Proyectos de parcelación, Proyectos de urbanización)

Serán de aplicación cuantas disposiciones legales correspondieren, sean estatales, autonómicas o municipales, además de las que se relacionan en los artículos siguientes.

Respecto al planeamiento de desarrollo, se atenderá a lo dispuesto al respecto en las Normas Urbanísticas de las NN.SS. y para Edificación alineada a vial (Parcela mínima, frente mínimo a vías, fondos edificables etc.), y lo dispuesto en los Art. 43 y

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

siguientes del R.P.



EL SECRETARIO

**Art. 4.- Actos sujetos a licencia. Plazos para la edificación. Denegación de licencia**

Estarán sujetas a la previa obtención de la licencia municipal según lo especificado en el Art. 73. de la LOTCEN, todos los actos de edificación, las parcelaciones, las obras de nueva planta, las modificaciones de estructuras o aspecto exterior de las existentes, los movimientos de tierra, la primera utilización de los edificios, las modificaciones objetivas de uso de los mismos, la demolición de construcciones y cuantas otras impliquen un cambio de lo existente, otorgándose de acuerdo con las previsiones de la legislación y planeamiento vigentes.

Las obras de edificación, jardinería, y cerramientos que se ejecuten se ajustarán en todo momento al proyecto aprobado, y que deber ser redactado por técnico competente, pudiendo los Técnicos Municipales comprobar en cualquier momento que la obra corresponda al proyecto aprobado facilitando esta inspección el propietario.

Los plazos para la edificación se adecuaran a lo especificado en las ordenanzas de las Normas Subsidiarias de Planeamiento General de Los Realejos (art. 182 y sgttes. De las Normas Urbanísticas).

Podrá denegarse la licencia:

- A.- Por no ajustarse a las disposiciones generales vigentes en la materia.
- B.- Por no ajustarse a las disposiciones particulares del presente Plan Parcial y NN.SS. de Los Realejos.

**Art. 5.- Tipo de ordenación.**

El tipo de ordenación para las distintas manzanas edificables será la denominada por las NN.SS. como edificación alineada a vial, permitiéndose en promociones conjuntas para manzanas completas la alineada a vial con jardín delantero desde la alineación oficial en todo el perímetro de la manzana considerada. Las edificabilidades máximas serán las consignadas en la memoria y planos correspondientes, siendo de aplicación el articulado contenido en las Normas Urbanísticas de las NN.SS. para esta tipología edificatoria, desarrollada en los artículos 17 a 51, y complementada con las presentes ordenanzas.

Se podrán realizar transferencias de aprovechamientos de unas

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

manzanas a otras dentro del ámbito del plan, sin sobrepasar la edificabilidad máxima y alturas permitidas por el mismo.

**Art. 6.- Solar edificable y alineación oficial.**

A los efectos de este artículo se atenderá a lo especificado en el art. 17 de las Normas Urbanísticas de las NN.SS. La alineación será la especificada en los planos correspondientes.

**Art. 7.- Altura de la edificación.**

La altura máxima para la edificación residencial será de 7,00 m. para las manzanas señaladas con dos plantas en los planos de alineaciones, rasantes y alturas. Serán de aplicación el resto de condicionantes establecidos en el art. 28 de las NN.UU. de las NN.SS.

**Art. 8.- Construcciones por encima de la altura máxima.**

Se prohíbe toda edificación por encima de la altura máxima reguladora, excepto los pabellones de acceso a azoteas y los elementos técnicos de las instalaciones, que en ningún caso ocuparán más del 15 % de la superficie total de cubierta y deberán estar comprendidas por debajo del plano de 45 % que partirá desde el borde de la fachada correspondiente y que coincidirá con la altura máxima permitida. Se completará este artículo con las indicaciones del art. 29 de las NN.UU. de las NN.SS.

**Art. 9.- Ocupación máxima de la parcela.**

La ocupación máxima de la parcela será del 100 %.

**Art. 10.- Edificabilidad de la parcela.**

La edificabilidad máxima de cada parcela será la indicada en el cuadro correspondiente de la memoria, en su apartado 3.5.

**Art. 11.- Cuerpos volados.**

Será de aplicación el art. 31 y concordantes de las NN. UU.



EL SECRETARIO

**Art. 12.- Retranqueos.**

Las separaciones de las edificaciones en el caso de que se realicen como alineadas a vial con jardín delantero serán fijadas por manzanas completas sobre las alineaciones establecidas.

Estos retranqueos serán de aplicación a las plantas situadas en sótano. Se aplicará del mismo modo el art. 56 de las NN.UU.

**Art. 13.- Construcciones auxiliares.**

Será de aplicación el art. 41 de las NN.UU.

**Art. 14.- Sótanos y semisótanos.**

Los sótanos deberán ser totalmente subterráneos. Los semisótanos sólo podrán sobresalir en cada punto un metro y veinte centímetros (1,20 m.) desde el terreno inmediato a la edificación hasta la cara inferior del forjado que se sitúe por encima del mismo. Estas construcciones no deberán invadir en su caso la zona de retranqueos obligatorios. Reunirán los condicionantes de los art. 34 y 35 de las NN.UU.

**Art. 15.- Alineaciones.**

Las alineaciones exteriores son las definidas en el correspondiente plano del presente Plan Parcial y las establecidos para las vías de titularidad autonómica.

**Art. 16.- Patios.**

Serán de aplicación los art. 37 y siguientes de las NN.UU.

**Art. 17.- Cerramiento de parcela.**

En caso de existir será de aplicación el art. 62 de las NN.UU.

**Art. 18.- Condiciones uso residencial. Acceso a las edificaciones**

En caso de realización de viviendas las mismas reunirán las condiciones de habitabilidad exigidas por el Decreto 47/1991, de 25 de Marzo, de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas

del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias, y se deberán acomodar a la normativa urbanística de las NN.SS. de Los Realejos. No se podrán realizar accesos directos para vehículos desde las edificaciones a la carretera TF-333, debiéndose resolver a través de las vías internas de la urbanización.

**Art. 19 Condiciones uso de equipamientos.**

Será de aplicación la normativa citada para el uso residencial en edificación alineada a vial o abierta, contenida en las presentes ordenanzas y en las NN.UU. de las NN.SS.

**Art. 20.- Condiciones estéticas.**

Será de aplicación el Capítulo VI, Sección 1ª de las NN.UU. de las NN.SS., arts. 130 a 135.

**4.2.- DISPOSICION FINAL.**

**Art. 21.- General.**

En cuanto a las condiciones de uso y en todo lo no previsto en estas Ordenanzas regirán las normas contenidas en las Normas Urbanísticas de las Normas Subsidiarias de Planeamiento General del Municipio de Los Realejos (se adjunta a las presentes ordenanzas copia de las NN.UU. para Edificación Alineada a vial), y demás disposiciones legales que sean de aplicación.

Puerto de la Cruz, a 20 de febrero de 2001.

El Arquitecto:

Fdo: D. FERNANDO HERNANDEZ GARCIA.  
Colegiado nº 1.290 del C.O.A.C.



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET 2002 por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

**CAPITULO 5:  
PLAN DE ETAPAS**

**DILIGENCIA.** - Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SEI. 2002 por acuerdo del Pleno.



EL SECRETARIO

*[Handwritten signature in blue ink]*

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

5. PLAN DE ETAPAS.



EL SECRETARIO

5.1. DEFINICION Y OBJETIVOS.

El Plan de Etapas que constituye el documento número cinco del presente Plan Parcial tiene por objeto cumplimentar lo dispuesto en el artículo 54 del Reglamento de Planeamiento. Su finalidad es, de acuerdo con el citado artículo, establecer los plazos a que han de ajustarse las actuaciones previstas para completar la urbanización en el sector de suelo apto para urbanizar.

5.2. DURACION.

Las obras de urbanización a ejecutar en el ámbito del SAPUR-13 se realizarán en dos etapas, simultaneadas con la construcción de las edificaciones a realizar, según lo preceptuado en el art. 72.4 de LOTCEN., ejecutándose en cada etapa las obras de urbanización contempladas en el ámbito de cada una de las etapas delimitadas en el plano nº 15, si bien dentro de la primera de ellas se deberán ejecutar todas las infraestructuras comunes a ambas. Se contemplarán en cada momento las medidas ambientales propuestas en el estudio anexo a este documento.

No podrán ser entregadas las obras de edificación en tanto no estén finalizadas las de urbanización.

Los plazos de presentación de los Proyectos de Compensación y de Urbanización, computados desde la entrada en vigor del Plan Parcial, de terminación de las obras de urbanización serán los siguientes:

UNIDAD DE EJECUCION	PLAZOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE DEBERES URBANISTICOS EN EL S.A.P.U.R. nº13			
	PROY. DE COMPENSAC.	PROY. DE URBANIZAC.	TERMINACION DE OBRAS	
	a partir de entrada en vigor de Plan Parcial		a partir de aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización	
SAPUR-13	6 meses	18 meses	(Etapa I) 36 meses	(Etapa II) 96 meses

Puerto de la Cruz, a 20 de febrero de 2001.  
El Arquitecto:

Fdo: D. FERNANDO HERNANDEZ GARCIA.  
Colegiado nº 1.290 del C.O.A.C.



DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

ÉL SECRETARIO



**CAPITULO 6:  
ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO.**

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno.

**6. ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO.**



EL SECRETARIO

**6.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS.**

El Estudio Económico y Financiero, que constituye el documento número 6 del presente Plan Parcial tiene por finalidad cumplimentar lo dispuesto en el artículo 55 del Reglamento de Planeamiento, en cuanto hace referencia a la evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización previstas.

**6.2. CONTENIDO.**

Las especificaciones requeridas conforme al Reglamento de Planeamiento se desarrollan en orden a lo siguiente:

- a) Se fijan los módulos o precios unitarios de aplicación a las distintas obras o servicios.
- b) Se determina el coste aproximado de las obras a precios actuales, con expresión de su distribución en cada una de las etapas previstas.

**6.3. EVALUACION DE LOS MODULOS UNITARIOS.**

Las obras de urbanización que prevé esta Modificación del P.G.O.U se englobarán en los capítulos siguientes, cuyos módulos unitarios se expresan asimismo a continuación:

- a) Movimiento de tierras.  
Comprende el movimiento de tierras necesario para el cajeadado de toda la red viaria, incluso las pequeñas obras de fábrica precisas para su contención.  
Coste estimado ..... 600,00 ptas/m<sup>3</sup>
- b) Aceras.  
Comprende las obras de acabado de las mismas, en hormigón, bases, bordillos, pavimento.  
Coste estimado ..... 4.100 ptas/m<sup>2</sup>
- c) Calzadas y aparcamientos.  
Incluye las obras de base y rodadura en la formación de calzadas de viales y aparcamientos.  
Coste estimado ..... 3.200 ptas/m<sup>2</sup>

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprueba definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno  
El SECRETARIO

d) Red de agua potable y riego.  
Corresponde a todas las obras de excavación y relleno de zanjás, pozos, tuberías, piezas especiales, arquetas, acometidas domiciliarias o hidrantes.

Coste estimado ..... 2.700 ptas/ml

e) Estación depuradora tipo industrial, pozo absorbente y aliviadero.

Coste estimado ..... 8.000.000 ptas.

f) Red de saneamiento unitaria.

Análogamente supone las obras precisas para el estudio de la red.

Coste estimado ..... 8.700 ptas/ml

g) Electricidad. Canalización de M.T.

Metro lineal de canalización de M.T. con una tubería de 200 mm. de diámetro, con p.p. de sótanos, arquetas y líneas de M.T.

Coste estimado ..... 23.000 ptas/ml

h) Electricidad. Transformador y acometida.

Coste estimado ..... 5.000.000 ptas.

i) Electricidad. Canalización B.T.

Metro lineal de canalización de B.T. con dos tuberías de 160 mm. de diámetro, con p.p. de arquetas, cuadros de distribución, acometidas y cableado:

Coste estimado ..... 6.600 ptas/ml

j) Electricidad. Canalización Alumbrado Público.

Metro lineal de canalización de A.P. con una tubería de 110 mm. de diámetro, con p.p. de báculo, luminarias, arquetas, cableado, cuadros y protección.

Coste estimado ..... 5.900 ptas/ml

k) Canalización telefónica.

Supone las obras correspondientes a las canalizaciones por las que la C.T.N.E. efectuará posteriormente el tendido de la red propiamente dicha.

Coste estimado ..... 2.000 ptas/ml

l) Zonas verdes y medidas ambientales correctoras.

Forman este capítulo los movimientos de tierra, plantación de especies vegetales, alumbrado público y ornamentación y pavimentación en las áreas de recreo y jardines.

Coste estimado ..... 3.100 ptas/m<sup>2</sup>

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha 30 SET. 2002 por acuerdo del Pleno

EL SECRETARIO

6.4. IMPORTE DE LAS OBRAS DE URBANIZACION.

a) Movimiento de tierras:				
	25.539,00 m <sup>3</sup>	x	600,00 ptas/m <sup>3</sup>	= 15.323.400 ptas.
b) Aceras:				
	2.500'00 m <sup>2</sup>	x	4.100 ptas/m <sup>2</sup>	= 10.250.000 ptas.
c) Calzadas y aparcamientos:				
	7.700'00 m <sup>2</sup>	x	3.200 ptas/m <sup>2</sup>	= 24.640.000 ptas.
d) Red de agua potable y riego:				
	2.300'00 ml	x	2.700 ptas/ml	= 6.210.000 ptas.
e) Estación Depuradora industrial, pozo absorbente y aliviadero:				
	1 ud.	x	8.000.000 ptas.	= 8.000.000 ptas.
f) Red de saneamiento unitaria:				
	1.800'00 ml	x	8.700 ptas/ml	= 15.660.000 ptas.
g) Electricidad. Canalización de Media Tensión:				
	250'00 ml	x	23.000 ptas/ml	= 5.750.000 ptas.
h) Electricidad. Transformador y traslado de torre de A.T.:				
	1 ud.	x	5.000.000 ptas.	= 5.000.000 ptas.
i) Electricidad. Canalización de Baja Tensión:				
	2.100'00 ml	x	6.600 ptas/ml	= 13.860.000 ptas.
j) Electricidad. Canalización de Alumbrado Público:				
	1.300'00 ml	x	5.900 ptas/ml	= 7.670.000 ptas.
k) Canalización telefónica:				
	2.100'00 ml	x	2.000 ptas/ml	= 4.200.000 ptas.
l) Zonas verdes y medidas ambientales:				
	8.162,43 m <sup>2</sup>	x	3.100 ptas/m <sup>2</sup>	= 25.303.533 ptas.
SUMA TOTAL .....				141.866.933 ptas.
G.G + B.I. (20%).....				28.373.387 ptas.
I.G.I.C. 5 %.....				8.512.016 ptas.
GASTOS GESTIÓN Y HONORARIOS.....				7.500.000 ptas.
<u>TOTAL SAPUR-13.....</u>				<u>186.252.336 ptas.</u>
<u>TOTAL SAPUR-13.....</u>				<u>1.119.399,08 €.</u>

Asciende el presupuesto total de la urbanización a la cantidad de UN MILLÓN CIENTO DIECINUEVE MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (1.119.399,08.-).

## 6.5. PARTICIPACION ECONOMICA.

En la Unidad de Ejecución el Sistema de Actuación elegido ha sido el Sistema de Compensación. Por tanto, corresponde a los particulares la gestión de dicho suelo, para lo cual habrán de formular los correspondientes Proyectos de Compensación y de Urbanización en los plazos establecidos en el Plan de Etapas de este Plan Parcial.

El aprovechamiento susceptible de apropiación será el 90 por 100 del aprovechamiento medio resultante de la Unidad de Ejecución respectiva.

Puerto de la Cruz, a 20 de febrero de 2.001.

El Arquitecto:

Fdo: D. FERNANDO HERNANDEZ GARCIA.  
Colegiado nº 1.290 del C.O.A.C.

DILIGENCIA.- Este expediente/proyecto se aprobó definitivamente en fecha **30 SET. 2002** por acuerdo del Pleno.

EL SECRETARIO

