

1139

Acuse: 8/611L

AYUNTAMIENTO DE TEGUESTE	
<b>REGISTRO GENERAL</b>	
Fecha:	Num. 5. 2012-005281
SALIDA 07-06-2012	
Número:	297972
COPT:	8378 Hora:

**Ilustre Ayuntamiento de la Villa de  
Tegueste.**

Plaza de San Marcos, 1 - 38280 Tegueste

**ASUNTO:** Informe sobre la “**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE.**  
Documento de de Aprobación Definitiva.

## **1. OBJETO DE ESTE INFORME**

Este informe se redacta para dar cumplimiento al artículo 16.2 de la Ley de carreteras de Canarias que exige que “*En la tramitación de cualquier figura de Planeamiento urbanístico, o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a carreteras de interés regionales e insulares....., el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del planeamiento...disponiendo éstos del plazo de dos meses para devolver informe sobre los aspectos que estimen convenientes...*”.

En este informe preceptivo se analiza la incidencia de la Revisión del Plan General de Ordenación de Tegueste en la red de carreteras. Se analiza el cumplimiento o no de lo pronunciado en el informe de esta Dirección General a la aprobación inicial y provisional, emitido con fecha febrero de 2010 y marzo de 2011.

## **2. ANTECEDENTES**

En informe de este Centro Directivo de fecha de 24 de marzo de 2011, se emite informe al Plan General de Ordenación de Tegueste con pronunciamiento desfavorable. Se transcribe aquel:

*En ausencia de Plan Territorial Especial, el Plan General ha presentado dentro de sus límites, una propuesta de modelo de ordenación territorial (MOT) apoyada en una Variante Norte al núcleo de Tegueste, cuya viabilidad pasa por enmarcarse, con fuerza de contenido, desarrollando lo emanado del PIO.*

*La concepción de la Variante Norte dibujada con carácter indicativo tiene como objetivo, expresado en el PGO, circunvalar la localidad de Tegueste apoyándose o centrando la solución hacia la conectividad de los núcleos de Bajamar – Punta del Hidalgo. Enfoque éste muy parcial y que se aleja de la idea de subanillo marcada en el PIO.*



*En este sentido el subanillo es el que tiene que dar pie y resolver la conectividad hacia bajamar Punta del Hidalgo. Supeditar la solución de la problemática Bajamar-Punta del Hidalgo a la articulación del subanillo es el objetivo y no al contrario.*

*La Variante Norte planteada en el PGO sólo podría ser asumida por las administraciones supramunicipales (Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife) siempre y cuando:*

- 1. Bajo una concepción que tenga como alcance por el Sur el emboquillamiento del túnel dibujado en el PTE, que deberá configurarse de dos tubos de dos carriles, al margen de la cuesta de San Bernabé (Se aporta en términos de colaboración interadministrativa, una posible solución en las fichas) y por el Norte un planteamiento de continuidad de itinerario al subanillo tal y como se refleja en las fichas como una propuesta.*
- 2. Bajo un tratamiento de los enlaces adecuado a la condición de subanillo, con prioridad y continuidad, tal y como se refleja en las fichas.*
- 3. Bajo la concepción de un eje ciudadano que tiene como límite en el Sur la entrega de la calle local Sur a la actual carretera TF-13. Desde este punto y hasta el enlace planteado en las proximidades del emboquillamiento del túnel dibujado en el PTE, la actual carretera TF-13 mantiene el tratamiento como carretera.*

*El carácter indicativo de la misma debe venir acompañado de determinaciones con el objetivo de preservar el carácter del suelo, y resultar vinculantes, por lo que deben trasladarse a las normas del Plan General. Obsérvese que entre suelos urbanos no consolidados y suelos urbanizables el Plan General incorpora cerca de 3.600 nuevos habitantes, que traducidos a generación de viajes resulta (según datos del Avance del Plan Territorial Especial de Transporte de Tenerife) 5.400 nuevos viajes/d. Este valor debe ponerse en juego en su justa medida ya que la IMD de la carretera TF-13 ascendería en el desarrollo de este Plan a valores superiores a 25.000 v/d; valor este de congestión sistemática de la carretera.*

*De los 2,4 viajes por persona y día que realizan los residentes en la isla de Tenerife, 0,6 son viajes a pie y 1,8 motorizados. De los motorizados, 1,5 se corresponden con desplazamientos en que el modo principal ha sido el coche (el 83% de los motorizados) y sólo 0,3 se producen en medios de transporte públicos (17% de los motorizados).*

*La carretera TF-154 y su planteamiento de variante al núcleo de El Socorro, deberá tener una concepción de sistema general y no podrá ser imputado como carga a ningún sector. Este tratamiento implica también su asignación presupuestaria a un presupuesto público que deberá incorporarse al programa de actuaciones. No tiene sentido que un Plan Parcial proyecte una carretera insular. De hecho y abundando más, el trazado de la misma se ajusta a la propiedad del suelo arrojando un trazado poco orgánico con repercusiones sobre el medioambiente (sobre el paisaje).*

*En general, se incorporarán las limitaciones a la propiedad derivadas de la Ley de carreteras de Canarias y su Reglamento en los ejes viarios ya que de su grafismo depende la viabilidad de la ordenación pormenorizada. Queda a discreción del planificador ampliar estas limitaciones mínimas de la Ley a valores más generosos atendiendo a los criterios empleados en este informe sobre protección, riesgos, paisaje o calidad de vida urbana. Los nuevos desarrollos urbanísticos en el entorno viario deberán adoptar las medidas de protección contra el ruido y la contaminación (Art. 47.2 LCC). Este aspecto deberá preverse en la ordenación pormenorizada y en su caso en las fichas del sector.*

*En los planos de ordenación pormenorizada, y en atención a las limitaciones de la propiedad, se deberá corregir algunas disfunciones. Se representan en las fichas de ordenación y se expresan en este informe. Especial mención merece el asentamiento de El Naciente. Este asentamiento deberá prever cautelas y determinaciones a los efectos preventivos y con objetivos de no suponer una mayor dotación económica en la fase de obtención por expropiación del suelo.*

*A la vista del análisis anterior, y considerando el estado de tramitación del Plan General de Ordenación de Tegueste no puede tener otro pronunciamiento que DESFAVORBALE ya que persisten los defectos de legalidad*



*ya informados en la fase de aprobación inicial del documento y que deberán ser modificados antes de la publicación del Plan General.*

*Este informe preceptivo tiene carácter vinculante en todas aquellas determinaciones en donde esta Administración tiene competencias. La incorporación al Plan General de las determinaciones expresadas en este informe tienen el carácter de vinculantes y deberán constar fehacientemente en el documento de aprobación definitiva.*

Con fecha 2 de marzo de 2012 se presenta en esta Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, el documento de Revisión del Plan General de ordenación de Tegueste e informe de sostenibilidad, para preceptivo informe de esta Consejería, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 16. 2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo de Carreteras de Canarias.

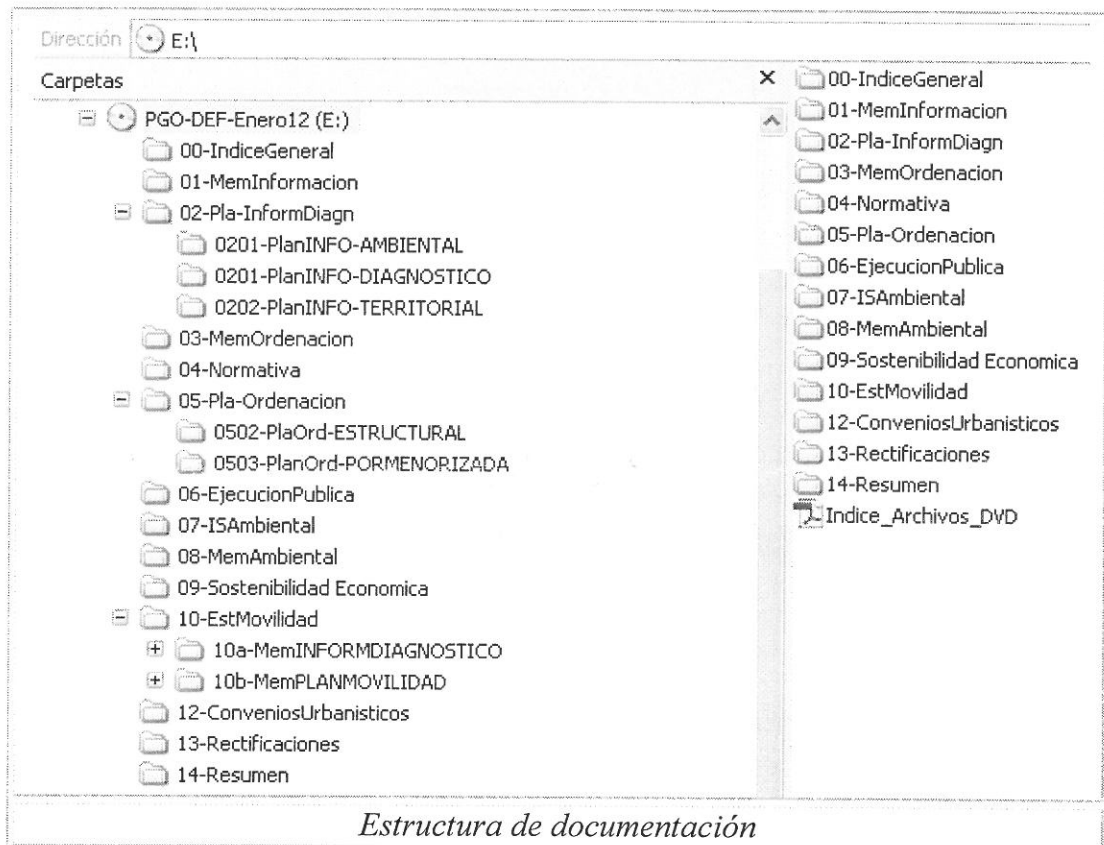
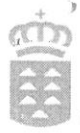
### **3. NORMATIVA Y PLANIFICACIÓN SECTORIAL DE APLICACIÓN**

El Plan General de Ordenación de Tegueste documento de Revisión, debe ser conforme por lo que se refiere a carreteras a:

- Ley 19/2003, de 14 de abril, por las que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, (B.O.C. 73, de 15.4.03) en lo que a su Título V; Capítulo V, se refiere.
- Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, de 8 de mayo (B.O.C. 63, de 15.5.91)
- Ley 13/2007, de 17 de mayo de ordenación del transporte por carreteras de Canarias.
- Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias (B.O.C. 109, de 21.8.95)
- Orden, de 27 de diciembre de 1999 por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.
- Orden, de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio de carreteras.
- Plan Territorial Especial del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife. Aprobado por el Cabildo Insular de Tenerife. BOP 145; 19/11/2003.
- Ley 6/2009, de 6 de mayo de medidas urgentes.....

### **4. BASES DOCUMENTALES APORTADAS**

- Un ejemplar diligenciado, con fecha enero de 2012, del documento de Revisión según correcciones de la COTMAC de fecha 18 de octubre de 2011, del Plan General de Ordenación de Tegueste redactado por CPPA Consultores de planeamiento, paisaje y arquitectura en formato digital cuyo contenido es el siguiente:



## 5. ANÁLISIS DEL PLAN GENERAL

El cumplimiento o no desinforme vinculante y preceptivo de este centro es resumido por el Ayuntamiento de la siguiente manera:

### **Cuestiones solicitadas:**

1.- La propuesta de la variante Norte a la carretera TF-13, establecida por el Plan General de Ordenación de Tegueste (PGO de Tegueste), pretende cubrir la parte que discurre por el municipio de Tegueste de la vía que forme parte del Subanillo Guajara Tacoronte establecido en el Plan Territorial de Ordenación Especial del Sistema Viario del Área Metropolitana, aprobado por el Cabildo Insular de Tenerife (PTEO Viario del Área Metropolitana) publicado en (BOP 145, 19/11/2003).

Este planteamiento debe tener la suficiente fuerza en su concepción y desarrollo y debe corregir algunos aspectos de detalle. Entre ellos definir una plataforma adecuada y proponer limitaciones a la propiedad en sus bordes que supongan una defensa del viario (pg.08).

2.- La propuesta de variante a la carretera TF-154 a su paso por el núcleo del Socorro, establecida por el PGO de Tegueste, que supone una alternativa a los problemas que presenta la actual travesía

Se debe de corregir el diseño de trazado propuesto en este caso para evitar accesos in necesarios de las urbanizaciones colindantes (pg.10).

3.- Clasificación de bordes de la variante Norte como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, señalando el límite de edificación (pg.11).

4.- Incorporar a la definición normativa del suelo urbano y urbanizable vinculado a itinerarios preferentes de transporte público el establecimiento de condiciones específicas que garanticen la funcionalidad y los servicios asociados (pg.16).

5.- Considerar las nuevas propuestas viarias que afecten a carreteras insulares, dibujadas en la ordenación pormenorizada como meras directrices remitiendo el diseño final al proyecto específico que concrete el viario (pg.18).

6.- Se señala la necesidad de dar una solución a la insuficiencia funcional del tramo de la TF-13 en la Cuesta de San Bernabé para albergar el tramo correspondiente a





Tegueste del subanillo Guajara Tacoronte.

### 03.-MEMORIA DE ORDENACIÓN 25

7.- La propuesta de variante de la carretera TF-154 en el núcleo del Socorro deberá concebirse como Sistema General y el suelo implicado no ser imputado como carga a ningún sector colindante.

#### Argumentos

1.- La vía reflejada en el documento del PGO de Tegueste no se adecua a las necesidades técnicas que serían necesarias.

De acuerdo al Art. 73.2.b del Reglamento de Carreteras de Canarias que dice que Artículo 73.- 1. Los accesos no previstos que se autoricen se construirán de acuerdo con la normativa e instrucciones vigentes, y las condiciones particulares que se fijen en la autorización.

2.- El cruce de algún carril o calzada de una carretera se efectuará a distinto nivel en los casos siguientes:

a) Si se trata de cruzar una autopista.

b) En cualquier carretera, cuando la intensidad media diaria de circulación supere los 10.000 vehículos, o bien la intensidad media diaria a un horizonte de 20 años supere los 15.000 vehículos.

Según DOG 86.4 que señala que:

4. (ND) Los instrumentos de ordenación establecerán las áreas de protección de las infraestructuras que, por sus características, sean incompatibles con la residencia humana, estableciendo las condiciones y el régimen al que quedarán sujetas las edificaciones en tales áreas.

3.- Es aplicable también en este caso el criterio establecido Art. 73.2.b del Reglamento de Carreteras de Canarias.

4.- Se considera una recomendación

5.- Se considera una recomendación

6.- No puede aceptarse el cambio propuesto

7.- Se considera una recomendación

#### Cambios a realizar

1.- Eliminar cruces a nivel en su recorrido. Establecer limitaciones a la propiedad en todo su recorrido

2.- Eliminar accesos a urbanizaciones limítrofes y posibles pasos de peatones.

3.- Ya se han incorporado sendas bandas de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras. Éstas se ampliarán para contemplar las distancias mínimas de servidumbre y afección establecidas para este tipo de vía en el Reglamento de Carreteras de Canarias.

4.- Incorporar una referencia en el articulado normativo.

5.- Incluir en la normativa un epígrafe que explicita con claridad el carácter indicativo del diseño viario grafiado, correspondiendo al proyecto ejecutivo la concreción de la solución específica.

### 03.-MEMORIA DE ORDENACIÓN 26

6.- Se corregirá y ampliará en la medida de lo posible la sección viaria en este tramo viario para poder cumplir el papel asignado por el PTEO Viario del Área Metropolitana, en el que el trazado previsto discurre precisamente por este recorrido. No se puede cambiar la situación ya que se incurriría en una modificación que afecta a lo previsto por el propio PTEO.

7.- La mayor parte del suelo ya es de propiedad pública o ha sido transferido por medio de convenios ya suscritos. En aquellos puntos en los que el suelo siga siendo privado se eliminará como carga imputable a los distintos ámbitos.

## 5.1. SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES

5.1.1. Carácter indicativo de la Variante TF-13

5.1.2. Carretera TF-154

5.1.3. Grafismo de las limitaciones a la propiedad

5.1.4. Determinaciones contra el ruido y contaminación

5.1.5. Compatibilidad variante-asentamiento rural El Naciente

5.1.6. Varios

### 5.1.1. Carácter indicativo de la Variante TF-13

No existe ninguna norma estructural en relación a la protección del suelo correspondiente a la carretera TF-13. No se desprende de la norma de ordenación pormenorizada ninguna

determinación cautelar a la futura variante de la carretera Tenerife-13. El Plan opta por mantener la actual carretera TF-13 como estructura soporte de la movilidad y transporte de bienes y personas con el Área Metropolitana.



Con todo, el modelo territorial de futuro del municipio de Tegueste queda condicionado, limitado a y por la capacidad del sistema Tenerife-13.

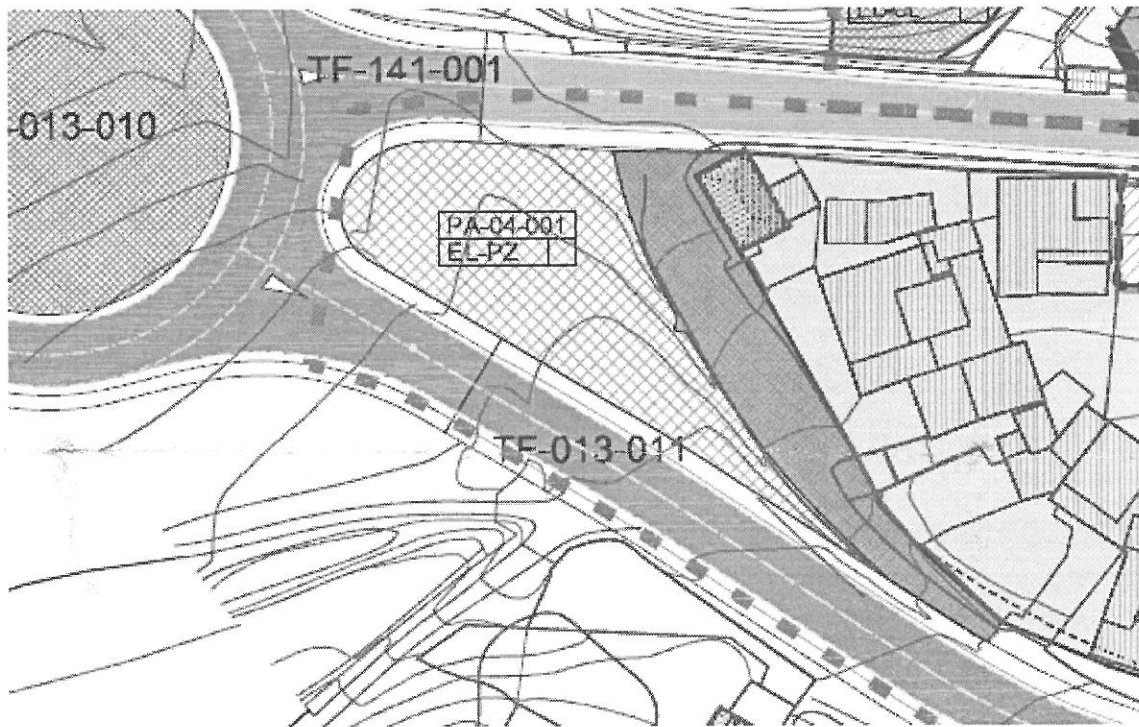
Al mantener la actual carretera TF-13 como eje que sustenta toda la actividad de la Comarca, sobre éste se debería garantizar su funcionalidad (accesos, limitaciones a la propiedad:....) e incluso prever un aumento de capacidad. En particular, las determinaciones sobre los asentamientos rurales no reconocen la ilegalidad de aquellas construcciones emplazadas en dominio público viario; Cuesta San Bernabé. Art 55.b.5 y 62.5 a del Texto Refundido.

#### 5.1.2. Carretera TF-154

Se mantiene un planteamiento urbanístico y no territorial sobre la carretera Insular TF-154. Con ello, se diseña desde la óptica de la urbanización y no de carretera y en definitiva se presenta una clara disfunción que conllevaría a un nuevo planteamiento de variante sobre variante que no acabará nunca. Se incumple por tanto desde la concepción territorial hasta el diseño.

#### 5.1.3. Grafismo de las limitaciones a la propiedad

No se representan las limitaciones a la propiedad emanadas de la Ley de carreteras de Canarias. En consecuencia no queda sujeto a deberes ni derechos los suelos colindantes con las carreteras, cuestionándose entonces aspectos como estándares de espacios libres, aprovechamientos, etc...



#### 5.1.4. Determinaciones contra el ruido y contaminación

No existe ninguna determinación en las normas de protección contra el ruido de los nuevos frente a la carretera. En los nuevos desarrollos urbanísticos que lindan con carreteras, las fichas de ordenación deberán incluirlo. Art 47.2 de la Ley de carreteras de Canarias.

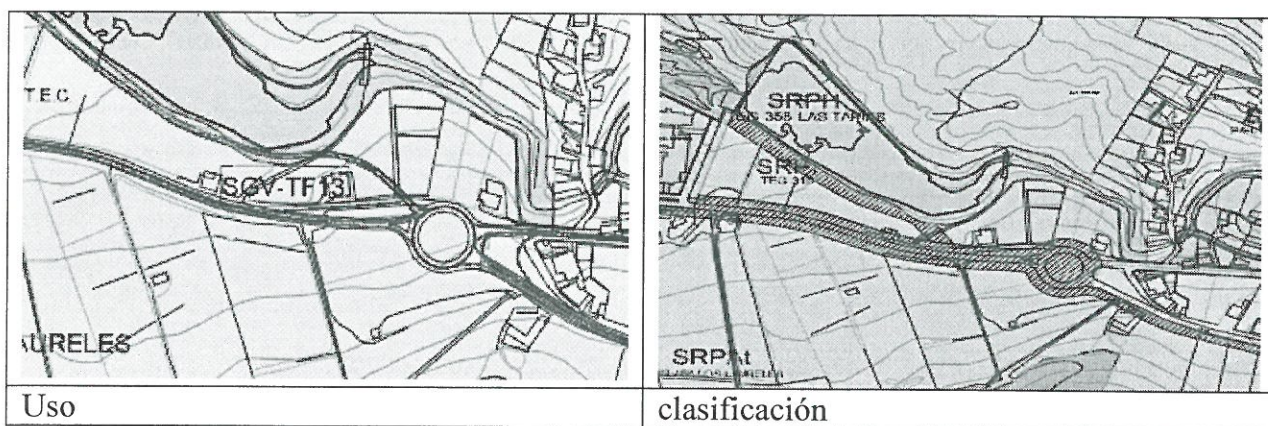
#### 5.1.5. Compatibilidad variante-asentamiento rural El Naciente

Ya se ha dicho que el Plan opta por trasladar a las administraciones territoriales o sectoriales su desarrollo. No obstante, toda vez que no existe ninguna determinación sobre la variante norte con carácter indicativo, no se protege a la misma de ningún nuevo uso sobre su indicativo trazado. Con ello, se promovería un aumento del valor del suelo en el momento de su expropiación y con ello un aumento del coste público para la obtención de ese suelo.

#### 5.1.6. Varios

Se propone por el Plan General en esta fase un nuevo sistema general que afecta a la clasificación de suelo Plano E01Ord Gral 01; El sistema TEG 310 con relación viaria a la carretera TF-13. En la figura adjunta se observa los esfuerzos de la Administración viaria en implantar un elemento de relación viaria (glorieta) que para el PGO resulta a todas luces estéril proponiendo a tan solo 50 metros uno nuevo. No se justifica en el PGO este hecho por lo que se informa desfavorablemente esta nueva propuesta. No obstante en el plano de usos, sí se recoge una solución viaria. Esto conduciría a una contradicción entre documentos (clasificación y ordenación pormenorizada frente a usos) del Plan que deberá ser subsanada.





Dado que existe informe del Cabildo Insular favorable en líneas generales al trazado viario propuesto como variante Norte como solución más idónea a los problemas actuales de la carretera TF-13 y, a su vez, informe sobre la red viaria del PGO de Tegueste de la Dirección General de Carreteras en el que se señala la conveniencia de aceptar el trazado tal y como se ha previsto en este documento no es conveniente proceder a la eliminación de esa nueva vía estructurante, tal y como propone el Ayuntamiento de La Laguna.

En virtud del artículo 16.4 este informe no traslada al Gobierno de Canarias ningún compromiso presupuestario. Con ello, las asignaciones que el Plan expresa en el documento de ejecución pública deben entenderse como una voluntad sujeta a convenios de desarrollo y/o ejecución en su momento. No obstante, de la observación del Convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras se observa que la denominada Variante de La Laguna se enmarca en el denominado Anexo II.

## 6. PRONUNCIAMIENTO

Se traslada este informe a la Dirección General de Ordenación del territorio, expresando que no se han incorporado al Plan las cláusulas vinculantes y preceptivas que emanaron del informe de este Centro Directivo a la aprobación inicial. Con ello, se mantiene el pronunciamiento de DESFAVORABLE al mismo.

En Santa Cruz de Tenerife, a 31 de mayo de 2012

El Viceconsejero de Infraestructuras y Planificación




Gerardo Hernández Rodríguez