



Ilustre Ayuntamiento de la Villa de Tegueste



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014 **MODIFICACIÓN MENOR Nº 2**

NUEVO USO DE APARCAMIENTO PÚBLICO EN CALLE CORINO MELIÁN SOTO
AJUSTE DE USO DOTACIONAL PARA VELATORIO EN EL NÚCLEO DE PEDRO ÁLVAREZ
AUMENTO DE OCUPACIÓN EN CANCHAS DEPORTIVAS ANEJAS A CENTROS EDUCATIVOS

DOCUMENTO JUSTIFICATIVO ■ ANEXOS

DO_ANX

MAYO DE 2018



Ilustre Ayuntamiento de la Villa de Tegueste

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN 2014

MODIFICACIÓN MENOR Nº 2

**NUEVO USO DE APARCAMIENTO PÚBLICO EN CALLE CORINO MELIÁN SOTO
AJUSTE DE USO DOTACIONAL PARA VELATORIO EN EL NÚCLEO DE PEDRO ÁLVAREZ
AUMENTO DE OCUPACIÓN EN CANCHAS DEPORTIVAS ANEJAS A CENTROS EDUCATIVOS**

Borrador de plan

DOCUMENTO JUSTIFICATIVO. ANEXOS

Equipo Redactor:

FEDERICO GARCÍA BARBA
CATALINA GARCÍA TRUJILLO

arquitecto director
arquitecta



Consultores de Planeamiento, Paisajismo y Arquitectura

Exp. 1617
Mayo de 2018

C/ del Perdón, 89.
38006 S/C de Tenerife.

**MODIFICACIÓN MENOR Nº 2**
DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014**CAMBIOS EN LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO****DOCUMENTO JUSTIFICATIVO ■ ANEXOS**

(DO_ANX)

A01. ESTUDIO DE MOVILIDAD MUNICIPAL. ALTERACIONES**A01.01.- Exigencias legales en relación a la movilidad municipal**

Para la realización de esta Modificación Puntual del *PGO de Tegueste 2014*, que afecta a dos pequeñas porciones de suelo urbano y una determinación normativa relativa a parcelas dotacionales se ha tenido en cuenta lo exigido por el artículo 35 de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias* (BOC nº 104, 24 de mayo de 2007) que establece que

Artículo 35.- Planificación municipal.

- 1. Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad.*
- 2. El estudio municipal de movilidad es aquél que, en el marco de lo establecido por la planificación autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.*
- 3. El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.*
- 4. La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.*

Teniendo en cuenta que existe un *Estudio Municipal de Movilidad* realizado con carácter complementario al Plan General de Ordenación vigente (elaborado por Trazas Ingeniería con anterioridad a 2008), se ha realizado una valoración de sus medidas propuestas entonces al objeto de proceder a su actualización en relación a las alteraciones que se plantean en este caso como Modificación Puntual *PGO de Tegueste 2014*.



A01.02.- Caracterización de la alteración propuesta y sus consecuencias

En el capítulo 2 del título II de las Normas del *PIO de Tenerife*, se establecen los modelos de ordenación comarcal y en su sección 1ª define el que corresponde al área capitalina donde se engloba el municipio de Tegueste. Ahí, en su artículo 2.2.1.3, se determina que el casco de Tegueste tiene el carácter de área urbana. La alteración propuesta se sitúa en el área urbana del casco de Tegueste respecto a la cual el *PIO de Tenerife* señala lo siguiente y, en particular, establece lo siguiente para Tegueste-Tejina :

la ordenación debe prever la colmatación de los abundantes vacíos interiores y dirigir la expansión hacia la unión de ambos núcleos en un continuo estructurado.

También, y en relación a los equipamientos insulares, *PIO de Tenerife* establece en su artículo 2.2.1.7 que:

1-D. Política de infraestructuras y dotacional: en el marco de los objetivos generales de tender a la recualificación del entorno metropolitano, los criterios de actuación en estas materias, especialmente en el interior de los núcleos urbanos, deben dirigirse hacia el desplazamiento de las infraestructuras insulares de abastecimiento (caso de las funciones de mercancías del puerto y de la refinería), el reequipamiento, sobre todo en usos vinculados al ocio, la desconcentración de servicios y la implementación de programas de recuperación urbana, incluyendo limitaciones al tráfico en las áreas más centrales y la progresiva peatonalización de las mismas.

Y en las Disposiciones Sectoriales referentes a las Dotaciones, en lo que respecta a los criterios de ubicación, localización, dimensionamiento e instrumentos de desarrollo el *PIO Tenerife* establece además lo siguiente:

Art. 3.2.2.1. Criterios generales

1-D Como criterio general de ordenación, las dotaciones deben distribuirse en el territorio formando una red jerarquizada, articulada coherentemente respecto al resto de usos e infraestructuras, especialmente con respecto a la residencia de sus potenciales usuarios. La configuración básica de cada red ha de ser definida a través de planes específicos redactados de acuerdo a lo dispuesto en la sección 4ª de este capítulo.

Art 3.2.2.2. Criterios de ubicación e integración funcional

1-D La ubicación preferente de las dotaciones será en el interior de los núcleos de población a los que hayan de servir, salvo aquellos que deban disponerse de forma aislada en razón de su naturaleza o exigencias funcionales.

2-R De acuerdo con su carácter de servicios públicos, las dotaciones se localizarán en posiciones relevantes de las tramas urbanas de los núcleos, adecuadamente insertos en éstas, de forma que adquieran un carácter representativo capaz de cualificar sus entornos.

Art. 3.2.3.2. Localización de las dotaciones

1-D En base a los conceptos señalados en el artículo anterior, los planes habrán de ubicar las dotaciones, según los distintos niveles de servicio, de acuerdo con los siguientes criterios de localización:

Las dotaciones de 1º nivel habrán de ser ubicados en emplazamientos centrales respecto al modelo de ordenación insular o comarcal correspondiente, con acceso directo e inmediato desde los corredores insulares viarios y de transporte.

Las dotaciones de segundo nivel deberán ubicarse en emplazamientos centrales de la estructura de ordenación municipal, con acceso directo desde los corredores viarios y de transporte principales de la misma.

Las dotaciones de tercer nivel se ubicarán integrados en las tramas urbanas de los barrios o zonas a los que sirven.

2-D Las figuras de planeamiento que determinen las ubicaciones de las dotaciones, justificarán éstas definiendo los ámbitos de servicio de cada espacio dotacional y asegurando que su distribución con respecto a la población servida sea homogénea, de modo que se tienda a la máxima igualdad en el acceso a las prestaciones elementales.

Repercusiones respecto a la alteración A
Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián

El entorno en el que se plantea la alteración A destinada a un nuevo parking se encuentra en la zona denominada por el *Estudio Municipal de Movilidad* como zona de movilidad 116. Concretamente, se halla en el núcleo de población Teguste Casco definida en el punto 4 de dicho documento de información y diagnóstico de la movilidad.

POBLACIÓN POR NÚCLEOS. TEGUESTE. ENERO 2007					
Zona de movilidad	Núcleo de población	Población (hab)	Porcentaje (%)	superficie (km ²)	Densidad de población (hab/km ²)
115	Nombre de Dios	64	0,61	0,38	168
	Padilla Alta	151	1,44	0,48	315
	Padilla Baja	188	1,80	1,06	174
	Portezuelo Alto	796	7,61	0,72	1.106
	Portezuelo Bajo	243	2,32	0,57	426
	Molina	51	0,49	0,55	96
	San Gonzalo	104	0,99	0,18	578
	Santo Domingo	101	0,97	0,63	160
	El Socorro	487	4,66	0,98	497
	2.185	20,89	5,55	394	
116	Los Barrales	104	0,99	0,6	173
	Diseminado	16	0,15	2,07	8
	Lomo las Rías	52	0,50	0,03	1.733
	San Luis	405	3,90	0,53	764
	El Infierno	112	1,07	0,64	175
	El Lomo del Socorro	110	1,05	0,32	344
	El Baldío	965	9,22	1	965
	Los Laureles	0	0,00	0,09	0
	Teguste casco	2.623	25,07	1,93	1.359
	Diseminado	5	0,05	5,34	1
	El Gomeró	684	6,54	0,28	2.443
	Mederos	156	1,49	0,61	256
	El Murgado	188	1,80	0,06	3.133
	La Oliva	84	0,80	0,07	1.200
	Tamarco	420	4,01	0,14	3.000
	Las Toscas	547	5,23	0,16	3.419
		6.471	61,86	13,87	467
117	Bias Núñez	259	2,42	0,87	291
	Las Canteras	141	1,35	0,1	1.410
	La Gorgolana	51	0,49	0,19	268
	La Cruz	98	0,94	0,03	3.267
	Farta	110	1,12	0,09	1.300
	El Lomo de Pedro Álvarez	62	0,47	0,12	408
	El Palomar	188	1,80	1,66	113
	Pedro Álvarez	730	7,05	0,98	753
	San Bernabé	140	1,40	0,13	112
	Diseminado	24	0,23	3,11	8
	1.805	17,25	7,28	248	
	10.461	100,00	26,70	392	

Estudio Municipal de Movilidad del. PGO de Teguste 2014.
Parte I: Información y diagnóstico de la movilidad. Tabla 5.1.1.

En este documento se determinaba que las calles con mayor demanda de plazas de aparcamiento libre en superficie eran el tramo de la Calle Prebendado Pacheco no peatonal, la Calle Nueva, la Calle Esperanto, la Calle El Carmen, el tramo de la Calle Calvo Sotelo (actual calle El Casino) que va desde la Plaza de San Marcos hasta la Calle Manuel González y las calles que bordean la Plaza de San Marcos y se consideraba que con el aparcamiento dispuesto en el espacio reservado a tal fin en la finca Zamora era suficiente para suplir entonces las necesidades de aparcamiento del casco.



Por otra parte el *Estudio Municipal de Movilidad*, extrajo las siguientes conclusiones en su epígrafe 11 de la Parte II, Diagnóstico para el viario urbano local de la zona 116:

Adecuación de las características tipológicas a la funcionalidad de la vía
Es posible ver diferentes tipologías de viario urbano local, por un lado el típico viario de ciudad, con aparcamiento en superficie y también, dada la existencia de urbanizaciones residenciales, la típica vía de urbanización residencial, de amplia sección con acerado.

Dentro de esta zona, hay vías locales de amplia y mediana sección. En general cuenta todas con acerado, si bien de escasa sección, en ocasiones mínima, que conlleva que la atracción para el peatón no sea la deseada. Con respecto las pendientes, el casco es la menores pendientes tiene, menores al 5% en general. Del resto, las paralelas a la TF-13 tienen pendiente elevada y las transversales pendientes suaves.

A pesar de la existencia de un entramado urbano coexistente en el casco, hay varias vías sin salida que parten de la Calle Audiencia, Los Pobres y El Gómero hacia el norte, y desde el Camino Viejo hacia el sur.

El estado del firme, exceptuando ciertos casos puntuales de calles sin salida de acceso a viviendas, es bueno.

Congestión

El número de vehículos que transitan estas vías es mucho mayor que el de las vías urbanas locales de las zonas 115 y 117. Aún así, salvo en ciertas intersecciones de acceso a vías exteriores o urbanas básicas, y con escaso número de vehículos en cola, la congestión es inexistente.

Usos urbanos en márgenes

La existencia de edificaciones en ambos márgenes de las vías urbanas locales es lo normal en esta zona, aunque tiene acerado que separa las edificaciones de las vías.

Seguridad

Salvo en ciertos puntos específicos, las vías son seguras tanto para vehículos como para peatones. Para estos últimos, como se ha comentado en otros documentos, sería propicio incrementar la sección de acera para aumentar la seguridad y hacer más atractivo el desplazamiento a pie.

Líneas de tratamiento

La actuación de mayor importancia es el incremento de la sección de acerado en la mayor parte de las vías urbanas locales, eliminando de esta manera el que el mobiliario sea un obstáculo. Por otro lado, se deberá establecer el viario con preferencia peatonal, si no peatonalización total de la vía, para favorecer los desplazamientos peatonales.

En aquellas en las que el firme esté en mal estado se propone su rehabilitación.

En cuanto al viario exterior o territorial, en concreto las determinaciones referidas a la TF-13, el epígrafe 11 de la Parte II, Diagnóstico para el viario urbano local de la zona 116 especificó lo siguiente:

Adecuación de las características tipológicas a la funcionalidad de la vía

Tanto la TF-13 como la TF-154 constituyen los ejes de conexión de Tegueste con el exterior y en mayor medida sirven a los tráficos de paso entre los barrios costeros de La Laguna con el centro de La Laguna y Santa Cruz. Los porcentajes del tráfico de paso superan el 70% en la TF-13 y el 60 % en la TF-154 sobre el total.

Tanto la TF-13 como la TF154 tienen edificaciones en sus márgenes que en muchos casos tienen acceso directo a la carretera, un gran número de conexiones con el viario local y atraviesan zonas urbanas donde existen tráficos peatonales en sentido longitudinal y transversal a la vía lo que disminuye los parámetros de calidad del usuario que, se recuerda, en su mayoría no tiene origen ni destino en Tegueste.

En general, la elevada accesibilidad a este viario desde vías urbanas, caminos rurales, fincas y edificaciones en márgenes disminuye notablemente las prestaciones de las mismas. Otro de los aspectos a resaltar que han sido detectados en la caracterización de los elementos de este grupo viario es el mal estado del pavimento y su repercusión negativa sobre la seguridad vial, la contaminación acústica y la percepción del usuario.



Congestión

En ambas vías se han detectado problemas de capacidad generalizados en el caso de la TF-13 entre el Casco y las Canteras, alcanzando la congestión en el entorno del cruce de Las Canteras en horas punta.

En la TF-154 las congestiones son menores que en la TF-13, limitándose a la intersección de la TF-154 con la TF-152 en El Portezuelo alto. Las actuaciones llevadas a cabo para la incorporación de la TF-154 a la TF-152 han reducido en parte las colas que se producían en este punto. La pendiente de la vía incrementa la incomodidad de la cola.

Otro problema, en parte relacionado con la congestión y en parte con el diseño, es la conflictividad en algunas intersecciones, entre las que se pueden citar las siguientes: intersecciones en la TF-13 y la intersección entre la TF-152 y TF-154. La intensidad de las vías supera los 10.000 vehículos diarios (límite para el estudio de soluciones a distinto nivel, Reglamento de Carreteras de Canarias, Decreto 131/1995).

Usos urbanos en márgenes

La TF-13 atraviesa el casco de Tegueste y constituye una barrera para su cohesión y funcionamiento habitual, no significando lo mismo la residencia o localización de actividades en uno u otro margen.

La TF-54 también soporta edificaciones en sus márgenes, sin embargo, al tener una intensidad de tráfico menor no tiene el mismo nivel de conflictividad. En la zona del Portezuelo hay un gran número de vías que cuelgan directamente de la carretera utilizando ésta como articulador de la zona.

La mezcla de usos urbanos con una vía que sirve a tráficos no locales genera peligrosidad, especialmente para los peatones y disminuye las prestaciones del tráfico de paso.

Líneas de tratamiento

Los problemas detectados en las vías incluidas en este grupo alcanzan una evaluación de grave o moderada.

La congestión y las relaciones de viaje que utilizan este viario obliga a líneas de tratamiento relacionadas con actuaciones de rango, a nivel comarcal- insular aunque las congestiones puntuales pueden tener líneas de tratamiento más modestas.

Las relaciones de viajes servidas se materializan en tratamiento consistente en mejorar las prestaciones a base de un aumento la velocidad media de la vía, limitación de accesos y especificación de diseño de los mismos así como eliminar los usos que cuelguen directamente de la carretera.

La titularidad de todas las vías de este grupo es del Cabildo Insular de Tenerife, aspecto que ha de tenerse en cuenta para la coordinación de las líneas de tratamiento.

El Estudio Municipal de Movilidad en el punto 7 de la Fase II, Propuesta para la zona 116. Tegueste Casco, definió para el viario local de la zona 116 las siguientes conclusiones:

7. PROPUESTAS PARA LA ZONA 116. TEGUESTE CASCO

La zona 116, Tegueste casco, es la zona de mayor producción de viajes y la que atrae los viajes del resto del municipio al constituir la cabecera municipal y alojar la mayor parte de los usos atractores como comercios, centro de salud, ayuntamiento, biblioteca, teatro, instituto, etc.

La estructura viaria se compone de varios elementos formando el conjunto urbano más extenso del municipio y capaz de alojar unas 6.000 personas:

- Casco histórico
- Zona residencial al norte del casco histórico y contigua
- TF-13 como eje vertebrador y seccionador
- Nueva zona urbana al sur de la zona, en el núcleo de El Baldío
- Zona residencial de baja densidad en la zona de Tamarco

El 40% de los viajes realizados en el casco de Tegueste tienen origen y destino el propio casco y de ellos casi la mitad se hacen a pie. Los realizados con el área metropolitana suponen casi el 30% y con la zona costera de La Laguna el 10% aproximadamente. Ello supone que de los vehículos que usan la TF-13, una vía exterior que atraviesa en municipio como travesía con una IMD de más de 20.000 vehículos, sólo una cuarta parte son viajes realizados por residentes en Tegueste hacia el exterior pero sin embargo es una vía que por



su elevado tráfico de paso condiciona la vida de Tegueste y la relación entre los diferentes barrios del casco, especialmente entre la zona situada al sur de la TF-13 y la situada al norte de esta vía, configurándose como una vía peligrosa sobre todo para los peatones.

Actualmente, la TF-13, vía exterior, con tramos de travesía, es la vía obligatoria de conexión de la zona 116 con el exterior. Asimismo, es la principal vía de acceso a los diferentes barrios del casco. Desde ella se articula todo un entramado de vías urbanas locales. La ausencia de otras entradas al casco obliga que esta vía sea sobreutilizada, no sólo por el tráfico de paso sino para acceder a la zona norte y sur del casco.

El eje calle Audiencia, Los Pobres y El Gomero, vía urbana básica, es accesible a través del casco para la Calle Audiencia y en el resto a través de la TF-13.

La otra vía urbana básica en el casco, el Camino Viejo, es de un solo sentido, hacia La Laguna, y tan solo es accesible desde la TF-13.

La primera fase de actuación del plan de Movilidad propuesto corresponde con la transformación de la TF-13 en Travesía.

9.1. FASE I. TRANSFORMACIÓN DE LA TF-13 EN TRAVESÍA

Su transformación en travesía conlleva por un lado la introducción de elementos identificatorios en los extremos del tramo de travesía así como de elementos que ayuden a reducir la velocidad de los vehículos. Con ellos se prevé un incremento de la seguridad tanto de los vehículos como de los peatones, considerándose que actualmente la TF-13 a su paso por el casco es una vía especialmente peligrosa para el peatón.

Además, esta actuación favorecerá la relación de los barrios que se disponen al sur y al norte de la TF-13.

9.5. FASE IV. TRANSFORMACIÓN DE LA TF-13 EN CALLE DE COEXISTENCIA.

La reducción del tráfico en la TF-13 favorecerá que el tramo desde el antiguo surtidor del casco de Tegueste hasta donde se localiza la actual estación de servicio se convierta en vía urbana local de coexistencia.

Esta actuación se entiende fundamental para que la mejora de las relaciones entre la zona sur de la TF-13 (El Baldío) y la zona norte (Casco) sea una realidad. Se dispondrá de un espacio específico por donde el peatón pueda desplazarse sin peligro, incluyendo zonas estanciales.

Asimismo, contará con un carril bici, pese a tener en ciertos tramos pendientes poco propicias para este modo de transporte.

Tal como se planteó en sus orígenes, todo esta propuesta de transformación se fundamentaba en la realización de una vía exterior que supusiera la desviación del tráfico de largo recorrido tal y como prevé el **PIO de Tenerife**.

En las conclusiones establecidas por el Estudio Municipal de Movilidad-Diagnóstico del Viario, en las que se determina que en general las vías urbanas locales cuentan con acerado de escasa sección que dificulta la atracción del peatón. Por ello, sería propicio incrementar la sección de las aceras para aumentar la seguridad del peatón y hacer más atractivo el desplazamiento a pie. En las líneas de tratamiento del estudio se propone establecer el diseño del viario otorgando preferencia a los recorridos peatonales; y en algunos casos la peatonalización total de la vía, para favorecer el desplazamiento de las personas en las distancias cortas.

En las conclusiones del Estudio Municipal de Movilidad, la Calle del Carmen así como sus colindantes, las actuales Calle del Casino (antigua Calle Calvo Sotelo) y Calle del Pino (antigua calle General Franco) entre otras, se encuentran dentro de los ejes con preferencia peatonal.



En cuanto al eje de conexión TF-13 el Plan de Movilidad plantea necesario mejorar los parámetros de calidad del usuario y atenuar la peligrosidad de la vía. Para ello propone, entre otras actuaciones, evitar los usos que cuelguen directamente de la carretera, ampliar la dimensión del acerado, regular el aparcamiento y calmar el tráfico que circula por la misma.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, al llevar a cabo la propuesta del Plan de Movilidad sería necesario eliminar muchas de las plazas de aparcamiento existentes. Por otra parte el centro del municipio ha sufrido un importante crecimiento comercial y económico y se han implantado nuevas dotaciones con posterioridad al desarrollo del Estudio Municipal de Movilidad.

Se considera que la demanda de aparcamiento en la actualidad no está abastecida y no es suficiente con las previsiones que se propusieron en su momento en el Estudio Municipal de Movilidad. En consecuencia, la alteración A trata de corregir estos problemas y déficits de aparcamiento detectados.



Repercusiones respecto a la alteración B
Ajuste de uso dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez

El entorno en el que se plantea la alteración B destinada a ampliación de edificio dotacional en el entorno denominado por el *Estudio Municipal de Movilidad* como zona de movilidad 117. Concretamente, se halla en el núcleo de población Pedro Álvarez definida en el punto 4 de dicho documento de información y diagnóstico de la movilidad.

POBLACIÓN POR NÚCLEOS. TEGUESTE. ENERO 2007					
Zona de movilidad	Núcleo de población	Población (hab)	Porcentaje (%)	superficie (km2)	Densidad de población (hab/km2)
115	Nombre de Dios	64	0,61	0,38	168
	Padilla Alta	151	1,44	0,48	315
	Padilla Baja	188	1,80	1,08	174
	Portezuelo Alto	796	7,61	0,72	1.106
	Portezuelo Bajo	243	2,32	0,57	426
	Molina	51	0,49	0,53	96
	San Gonzalo	104	0,99	0,18	578
	Santo Domingo	101	0,97	0,63	160
	El Socorro	487	4,66	0,98	497
	2.185	20,89	5,55	394	
116	Los Barriales	104	0,99	0,6	173
	Diseminado	16	0,15	2,07	8
	Lomo las Rías	52	0,50	0,03	1.733
	San Luis	405	3,87	0,53	764
	El Infierno	112	1,07	0,64	175
	El Lomo del Socorro	110	1,05	0,32	344
	El Baldío	965	9,22	1	965
	Los Laureles	0	0,00	0,09	0
	Teguete casco	2.623	25,07	1,93	1.359
	Diseminado	5	0,05	5,34	1
	El Gomero	684	6,54	0,28	2.443
	Mederos	156	1,49	0,61	256
	El Murgado	188	1,80	0,06	3.133
	La Oliva	84	0,80	0,07	1.200
	Tamarco	420	4,01	0,14	3.000
	Las Toscas	547	5,23	0,16	3.419
		6.471	61,86	13,87	467
117	Bias Nuñez	253	2,42	0,87	291
	Las Canteras	141	1,35	0,1	1.410
	La Gorgolana	51	0,49	0,19	268
	La Cruz	98	0,94	0,03	3.267
	Faria	117	1,12	0,09	1.300
	El Lomo de Pedro Álvarez	49	0,47	0,12	408
	El Palomar	188	1,80	1,66	113
	Pedro Álvarez	738	7,05	0,98	753
	San Bernabé	146	1,40	0,13	112
	Diseminado	24	0,23	3,11	8
	1.805	17,25	7,28	248	
		10.461	100,00	26,70	392

Estudio Municipal de Movilidad del. PGO de Teguete 2014.
Parte I: Información y diagnóstico de la movilidad. Tabla 5.1.1.

A este respecto, el Estudio Municipal de Movilidad en la Parte II relativa a la Información del diagnóstico del viario y aparcamientos, determinó en sus epígrafes 6. La Red Urbana Local y 7. Aparcamientos que no existe problema de aparcamiento para la zona 117:

Las vías urbanas locales de la zona 117, Las Canteras – Pedro Álvarez, tienen una disposición muy parecida a las de la zona 115. De las vías principales, TF-13 y TF-141 – Calle El Medio y Camino Hondo, salen vías transversales sin ninguna conexión entre sí cuya función es posibilitar el acceso hasta las viviendas o fincas agrícolas.

De las vías principales que sirven de soporte a estas vías, la más importante por el número de calles que parten de ella es la TF-141 y su continuación por la Calle El Medio y Camino Hondo. Algunas son Caminos, Las Lajas, Farias, Las Piteras, Mazapé o Los Barriales, calles asfaltadas sin acerado y de estricto uso residencial o de acceso a fincas agrícolas.

**MODIFICACIÓN MENOR Nº 2 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014**

Anexo

Las vías urbanas locales transversales a la TF-13 son menos numerosas, destacando principalmente la Calle El Palomar. De la misma forma, son calles sin acerado y de acceso a viviendas y fincas agrícolas.

Por lo tanto, el general el número de vías urbanas locales en esta zona es bajo y disperso y la función del viario es de acceso a viviendas o fincas agrícolas. El viario en general tiene una escasa sección, sin acerado y sólo algunos de los caminos que se disponen como viario urbano local no cuentan con alumbrado.

La situación actual del aparcamiento difiere según la zona de movilidad. Las Zonas 115 y 117, menos pobladas y donde la tipología edificatoria se corresponde con la vivienda unifamiliar, se caracterizan porque las propias viviendas están provistas de aparcamiento privado prácticamente para la totalidad de vehículos con que cuenta la familia. Así ocurre en las viviendas en los márgenes de la TF-141 o la TF-154.

Sin embargo, a pesar de que lo comentado en el párrafo anterior hay ciertas áreas donde las calles, sin estar provistas y delimitadas para plazas de aparcamiento en superficie, son ocupadas por vehículos incluso en márgenes donde claramente se prohíbe el aparcamiento.

Generalmente se trata de vehículos de residentes que a pesar de contar con garaje propio por comodidad aparcan en la vía pública dado la escasa intensidad de vehículos y constituyendo obstáculos para el tránsito de peatones. El problema está más acentuado en la zona 115, debido a la escasa sección transversal disponible y la elevada pendiente.

En ambas zonas, a pesar de los puntuales problemas que se produce por el aparcamiento en superficie en los márgenes de vías urbanas locales y dado que no hay limitación en la utilización de la vía se puede decir que no hay problema de oferta de aparcamiento. Aun considerando una futura reordenación de las vías no se constata una presión excesiva en la demanda de aparcamiento en la zona.

Por otra parte el Estudio Municipal de Movilidad, definió las siguientes conclusiones en su punto 11 de la Parte II, Diagnóstico para el viario urbano local de la zona 117:

Adecuación de las características tipológicas a la funcionalidad de la vía

Las vías urbanas locales de la zona 117 se caracterizan por su elevada pendiente y escasa sección. Son vías que conectan diferentes tramos de la TF-13, la TF-141, la Calle El Medio o el Camino Hondo.

Estas vías urbanas locales tienen como objeto el acceso a viviendas, siendo en su mayor parte calles sin salida. En general no cuentan con acerado y con respecto al firme hay de todo, algunas lo han rehabilitado y otras lo tienen en muy malas condiciones.

Congestión

El objeto de estas vías, dar acceso a las viviendas elimina cualquier posible congestión. De hecho, el tráfico que soportan es muy limitado.

Usos urbanos en márgenes

La existencia de edificaciones en ambos márgenes de las vías urbanas locales es lo normal en esta zona.

Seguridad

A pesar de no contar con acerado, el escaso tráfico de estas vías reduce la inseguridad, pudiendo decirse que son vías seguras.

Líneas de tratamiento

Las actuaciones deberán ir dirigidas a la mejora del firme en aquellas vías que lo tengan en malas condiciones y dotarlas de acerado.

Por todo lo anterior, y teniendo en cuenta el escaso tamaño del ajuste que se propone, se considera que la alteración referida a la ampliación del edificio dotacional existente no afecta a las previsiones del *Estudio Municipal de Movilidad*.



Repercusiones respecto a la alteración C
Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones

Teniendo en cuenta que el planeamiento vigente admite ya el uso que se pretende ajustar en las parcelas dotacionales, ello no va a suponer un aumento de usuarios significativo. En consecuencia, se considera que lo que se propone no tendrá repercusiones a los efectos de la movilidad general y de las necesidades de transporte público al no incrementarse la demanda de acceso ni el tráfico rodado.



A01.03.- Idoneidad de alternativas elegidas de localización y dimensionamiento

En las Disposiciones Sectoriales referentes a las Dotaciones, en lo que respecta a los criterios de ubicación, localización, dimensionamiento e instrumentos de desarrollo el *PIO de Tenerife* establece lo siguiente:

Art. 3.2.3.3. Dimensionamiento de las dotaciones

1-R El planeamiento determinará las dimensiones de las dotaciones en base al tamaño de la población a servir y a los indicadores usuales de la frecuencia de uso de cada categoría dotacional. El tamaño de la población de servicio en base al cual se dimensiona el equipamiento deberá ser justificado con los siguientes criterios:

Por referencia al ámbito territorial que se pretenda que cubra el equipamiento; a tales efectos, y salvo razones justificadas, el ámbito de cada equipamiento de nivel tres será como máximo de un barrio o área urbana (o rural) continua de dimensiones tales que permita el acceso peatonal a la dotación en un tiempo corto; los ámbitos territoriales de las dotaciones de nivel 2 y 1 serán, para cada una, los formados por la agregación de los ámbitos territoriales de las dotaciones de nivel inferior a los cuales complementen en la red.

Por referencia a las determinaciones del planeamiento urbanístico en cuanto a la capacidad poblacional máxima; tal criterio se aplicará a efectos de hacer la suficiente reserva para el espacio dotacional, pero no implicará necesariamente que el equipamiento se ejecute con tal dimensión (si bien permitirá contar con la suficiente flexibilidad para futuras ampliaciones).

4-D Para favorecer una distribución de dotaciones equilibrada y adecuada a las necesidades de cada núcleo se seguirán los siguientes criterios de distribución de los estándares mínimos exigidos por la legislación vigente:

En cada núcleo urbano o asentamiento rural se preverán jardines y/o plazas públicas en proporción mínima de 5 m²/habitante; cada uno de estos elementos dará servicio a un ámbito territorial máximo de 1.000 habitantes. En todo núcleo de más de 2.500 habitantes se dispondrán parques urbanos, cuyo ámbito territorial máximo será de 10.000 habitantes.

En todos los núcleos de más de 2.500 habitantes se dispondrán espacios deportivos con un ámbito máximo de servicio de 10.000 habitantes. La superficie conjunta de los espacios deportivos de nivel 3 de un municipio deberá al menos mantener la proporción de 2 m²/habitante.

En todos los núcleos de más de 1.000 habitantes se dispondrán dotaciones con destino cultural cuyo ámbito máximo de servicio será de 10.000 habitantes. La superficie conjunta de todas las parcelas con destino cultural de nivel 3 de un municipio mantendrá, al menos, la proporción de 2,5 m²/habitante.

5-R En el establecimiento de dimensiones mínimas de las parcelas dotacionales (tanto en términos absolutos como por relación a la población de servicio), las figuras de planeamiento competentes tendrán en cuenta, junto a los requisitos funcionales que correspondieran, las características de la futura edificación y las necesidades de aparcamiento. En relación al primer aspecto, y salvo justificación expresa en contra por razones de integración arquitectónica o imposibilidad material, la edificación dotacional no podrá ocupar más del 40% de la superficie de la parcela. De otra parte, en el interior de la parcela se reservará aparcamiento con capacidad mínima de una plaza cada 100 m² edificados; este indicador habrá de ser diferenciado (y, en su caso, incrementado) por categorías y niveles dotacionales a través de los planeamientos competentes.

Art. 3.2.4.1. Instrumentos de desarrollo

1-E El desarrollo de los criterios de ordenación que se establecen en el presente capítulo debe concretarse a través de tres tipos de instrumentos:

-Instrucciones técnicas y disposiciones normativas sectoriales, que han de regular condiciones específicas para cada categoría dotacional en cuanto a su implantación, niveles de servicio, dimensiones, etc.

-Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Dotaciones, con el alcance y contenido que sobre estas figuras se establece en la sección 5ª del capítulo 2 del Título I del presente documento.

**MODIFICACIÓN MENOR Nº 2 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014**
Anexo

-Figuras de ordenación urbanística, que tienen por objeto precisar los suelos destinados a albergar las dotaciones de primer nivel definidos por el PIOT o por los Planes de dotaciones ©pertinentes, definir los elementos de segundo nivel que formen la red municipal de cada categoría dotacional o establecer las condiciones con qué deben ser ordenados a través de figuras de desarrollo, y regular las condiciones de admisibilidad en el territorio de las intervenciones de dotaciones de tercer nivel.

Por todo lo anterior y concretamente como consecuencia de las determinaciones del Art. 3.2.3.3. 5-R y el artículo 3.2.4.1. del **PIO de Tenerife**, es necesario considerar lo establecido por el **PGO de Tegueste 2014** en sus Normas Urbanísticas-Ordenación Estructural:

Art. 01.03.09.- Usos comunitarios

1.- *Son usos comunitarios los propios de los espacios destinados a la prestación de los servicios que tienen un carácter básico en la sociedad.*

2.- *Los usos comunitarios se pormenorizan en las siguientes categorías:*

- *Los usos comunitarios educativos, de titularidad pública o privada, excepto academias privadas.*

- *Los usos comunitarios culturales, como bibliotecas, museos, casas de la cultura, etc.*

- *Los usos comunitarios sanitarios, de titularidad pública o privada, excepto las consultas privadas en despachos profesionales.*

- *Los usos comunitarios deportivos, de titularidad pública.*

- *Los usos comunitarios asistenciales, como centros de la tercera edad, casas de acogida, guarderías, etc.*

- *Los usos comunitarios de esparcimiento corresponden a los espacios libres de titularidad pública.*

- *Los usos comunitarios de administración pública, como son las dependencias de servicios del Estado, Comunidad Autónoma, Cabildos y Ayuntamientos, las de la administración de justicia, los centros oficiales, las oficinas de correos, etc.*

- *Los usos comunitarios de defensa, seguridad y mantenimiento, como son cuarteles, cárceles, parques de bomberos, servicios de obras, de limpieza o jardinería de titularidad pública, etc.*

- *Como otros usos comunitarios, están todos aquellos que no tengan cabida en ninguna categoría anterior, por ejemplo: centros religiosos, cementerios, centros de visitantes, centros de investigación y desarrollo, centros de apoyo productivo, centros de abastecimiento, perreras, etc.*

3.- *En las parcelas destinadas a Usos Comunitarios será obligatorio dotar a las edificaciones que se sitúen en ellas la siguiente reserva mínima de plazas de aparcamiento: 1 plaza cada 50 m² de techo o fracción.*

Art. 01.03.13.- Usos terciarios

1.- *Son usos terciarios los propios de espacios donde se prestan servicios al público adscritos a los sectores económicos del comercio minorista, la hostelería, los servicios financieros, inmobiliarios, empresariales, profesionales, agencias de viajes, mensajerías, etc.*

2.- *Los usos terciarios se dividen en las siguientes categorías:*

- *Comercio minorista son aquellos espacios en los cuales se realizan actividades de venta al pormenor al público en general de bienes materiales para ser usados o consumidos fuera de los mismos. También se incluyen en esta categoría los locales donde se prestan servicios personales al público y que no son oficinas, como por ejemplo: peluquerías, revelado de fotografías, reprografía, alquiler de vehículos, etc.*

- *Hostelería son aquellos espacios en los cuales se realizan actividades de preparación y servicio de comidas y bebidas para ser consumidas en su interior por el público.*

- *Oficinas son aquellos espacios en los que se realizan actividades de prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de información, etc, mediante la gestión y transmisión de información.*

3.- *En Tegueste, se admiten el uso de comercio minorista hasta un máximo de 2.500 m² de superficie útil de exposición y venta, tal y como lo ha establecido la legislación comercial*



específica. Los usos de hostelería y oficinas se admiten en edificios exclusivos hasta un máximo de 1.000 m² de superficie construida.

4.- En los usos terciarios será obligatorio dotar a las edificaciones situadas en parcelas mayores de 150 m² con la siguiente reserva mínima de plazas de aparcamiento:

Edificio Exclusivo 1 plaza cada 40 m² de techo o fracción

Superficies de Uso Mixto 1 plaza cada 50 m² de techo o fracción

Idoneidad de la alternativa elegida para la alteración A Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián

El Casco Urbano de Tegueste dispone de diversos usos comunitarios existentes en su zona centro, los principales son los siguientes: Ayuntamiento de Tegueste, Oficina del INEM, Juzgado de Paz, Oficina Turismo, Centro de Interpretación Casa Los Zamorano, Escuela Taller de Servicio rural, Tanatorio, Correos, Centro de 3^a Edad, Centro de Salud, Campos de Bola Canaria, Colegio Primaria Teófilo Pérez, Museo de la Romería, Teatro Príncipe Felipe, Terrero de Lucha Mencey de Tegueste, Parque de Bomberos, Centro Cultural Jesús Amador, Espacio Deportivo las Toscas, Colegio de Primaria Carmen Fernández Melián.

También se ha producido un crecimiento notable de la oferta comercial en el conjunto del núcleo, tomando como directriz de expansión el eje de la carretera TF-13 hacia el Oeste. Este hecho ha inducido la necesidad de ampliar la reserva de aparcamiento.



Áreas de influencia de las superficies de aparcamiento existentes y previstas



La mayoría de las dotaciones existentes no tienen espacio destinado a aparcamiento en el interior de sus recintos. Debido a la escasez detectada y para mejorar la dotación de aparcamientos se destinó un espacio en la parcela anexa a la Casa de Los Zamoranos con 125 plazas de aparcamiento en el centro de la Villa. Sin embargo, se ha constatado que actualmente ese servicio no es suficiente. Y, teniendo en cuenta en que es preciso cumplir las exigencias de dotación de aparcamientos que se establecen en el *PIO de Tenerife* y el *PGO de Tegueste 2014*.

Ante esta necesidad perentoria, el Ayuntamiento ha decidido implantar nuevos espacios destinados a aparcamientos públicos que permitan atender esta demanda latente. Se han concentrando en una nueva localización las plazas de estacionamiento que necesitan los usos comunitarios existentes en el centro del municipio y, en concreto, en el entorno de la calle del Carmen, esta modificación se encuentra actualmente en proceso de tramitación.

A la demanda existente, se añade el fenómeno de expansión de usos terciarios que se está produciendo hacia el oeste del centro del municipio se considera necesaria una tercera implantación destinada a uso de aparcamientos para suplir las necesidades existentes y futuras en el entorno de la TF-13 en su tramo por áreas urbanas de Los Pobres y Camino Viejo.

Se ha entendido que las exigencias de estándar que establece el *PGO de Tegueste 2014* se refieren exclusivamente a los edificios de nueva construcción y a los usos terciarios de nueva implantación. Al mismo tiempo se ha considerado oportuno garantizar la satisfacción de la demanda, como mínimo, del número de plazas de aparcamientos exigidas por el *PIO de Tenerife*. Todo ello con el objetivo de mejorar la accesibilidad general del núcleo, concentrar los aparcamientos en disponibilidad y favorecer el desplazamiento a pie. Se trata de apoyar la peatonalización ya realizada y facilitar la ampliación de aceras que recomienda y propone el *Estudio Municipal de Movilidad* de Tegueste.

La nueva dotación de aparcamiento propuesta tiene una capacidad máxima de 105 nuevas plazas de aparcamiento, pudiendo en una primera fase establecerse la mitad con el acondicionamiento superficial de la parcela. Todas ellas estarían destinadas principalmente a cubrir la demanda de usos terciarios, dotaciones y equipamientos ubicados en el entorno de las áreas urbanas de Los Pobres y Camino Viejo.

En conclusión, la alteración propuesta supone una mejora sustancial de la accesibilidad a esta parte del municipio y corrige problemas no considerados ni resueltos por el vigente *PGO de Tegueste 2014*.



Idoneidad de la alternativa elegida para la alteración B
Ajuste de uso dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez

Para esta alteración del Plan vigente será necesario tener en cuenta la demanda de aparcamiento exigida para los usos comunitarios en el *PGO de Teguste 2014* en sus Normas Urbanísticas-Ordenación Estructural, artículo 01.03.09. Para la redacción del proyecto del nuevo edificio habrá que considerar la reserva mínima de plazas de aparcamiento para los edificios de uso comunitario: 1 plaza cada 50 m² de techo o fracción.

Repercusiones e idoneidad respecto a la alteración C
Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones

Con esta alteración de las determinaciones del plan vigente lo que se pretende es permitir la posible ampliación en la ocupación y edificabilidad de dotaciones escolares y deportivas, hoy ya utilizados como canchas deportivas abiertas, sin incrementar su edificabilidad potencial. Ello con el objetivo de mejorar la calidad de uso de espacios al servicio colectivo para que pueda realizarse el mismo tipo de actividad a cubierto del sol y la lluvia.

Por ello, dado su escaso tamaño y la ausencia de generación de nueva demanda de accesibilidad a efectos de tráfico sobre las actuales condiciones de uso, la incidencia sobre la red viaria del ajuste que se propone, se considera no tienen repercusiones que afecten sustancialmente al tráfico rodado y el aparcamiento. En consecuencia, la estrategia de movilidad estudiada y/o planificada como parte integrante el *PGO de Teguste 2014* no necesita ajustes apreciables.



MODIFICACIÓN MENOR Nº 2 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014

CAMBIOS EN LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO

A.02.- MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA. ALTERACIONES PROPUESTAS

A02.01.- Objeto de la memoria de viabilidad económica

La presente memoria de Viabilidad Económica se realiza al objeto de cumplir el mandato establecido en el artículo 22.5 del *TrLSRU* en lo que se refiere a la Modificación Puntual Ordinaria nº2 del del *PGO de Teguste 2014*. Dicho artículo establece que

5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación, y contendrá, al menos, los siguientes elementos:

a) Un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar. La memoria analizará, en concreto, las modificaciones sobre incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

b) Las determinaciones económicas básicas relativas a los valores de repercusión de cada uso urbanístico propuesto, estimación del importe de la inversión, incluyendo, tanto las ayudas públicas, directas e indirectas, como las indemnizaciones correspondientes, así como la identificación del sujeto o sujetos responsables del deber de costear las redes públicas.

c) El análisis de la inversión que pueda atraer la actuación y la justificación de que la misma es capaz de generar ingresos suficientes para financiar la mayor parte del coste de la transformación física propuesta, garantizando el menor impacto posible en el patrimonio personal de los particulares, medido en cualquier caso, dentro de los límites del deber legal de conservación.

El análisis referido en el párrafo anterior hará constar, en su caso, la posible participación de empresas de rehabilitación o prestadoras de servicios energéticos, de abastecimiento de agua, o de telecomunicaciones, cuando asuman el compromiso de integrarse en la gestión, mediante la financiación de parte de la misma, o de la red de infraestructuras que les compete, así como la financiación de la operación por medio de ahorros amortizables en el tiempo.

d) El horizonte temporal que, en su caso, sea preciso para garantizar la amortización de las inversiones y la financiación de la operación.

e) La evaluación de la capacidad pública necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la Administración, así como su impacto en las correspondientes Haciendas Públicas.”

En consecuencia, se procede a realizar este anexo que contempla lo siguiente en relación a las alteraciones urbanísticas que se proponen:

- Comparación de parámetros urbanísticos
- Determinación de las repercusiones económicas
- Análisis y justificación de la inversión
- Evaluación de la capacidad financiera pública



A02.02.- Estudio comparado de los parámetros urbanísticos

Este estudio comparado se realiza en cumplimiento del apartado a del artículo 22.5 de la *TrLSRU*. A este respecto las características urbanísticas de la ordenación se han reflejado en detalle en el epígrafe 3.1 y siguientes del Documento de Información-Memoria Informativa correspondiente a cada una de las alteraciones propuestas.

En cuanto a las características urbanísticas de las alteraciones propuestas se han reflejado en el apartado 2.- Descripción de la Propuesta del Documento de Ordenación-Memoria Justificativa.

Esas características que se analizan en los citados epígrafes se refieren a los parámetros relativos a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias

Parámetros urbanísticos relativos a la alteración A Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melán

En este caso, se trata exclusivamente de la modificación del uso principal que afecta a una parcela con una superficie de 1.298 m²s, situada en el casco urbano del núcleo de Tegueste. Ese uso principal es actualmente el de residencial y pasaría a incluir también el de aparcamiento. En cuanto a la tipología edificatoria y edificabilidad se pasa de un tipo Irregular Horizontal en 2 plantas con una edificabilidad conjunta de 1,65 m²c/m²s a un tipo edificatorio de Edificación Adosada Cerrada en 2 plantas con una edificabilidad de 3,90 m²c/m²s.

Parámetros urbanísticos relativos a la alteración B Ajuste de uso dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez

Se incorpora una nueva superficie dotacional de 118 m² en Pedro Álvarez mediante la reducción de una superficie despacio libre similar colindante.

El tipo edificatorio aplicable es el de Edificación Adosada Cerrada en 2 plantas con una edificabilidad de 3,90 m²c/m²s.

Parámetros urbanísticos relativos a la alteración C Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones

La alteración que se propone pretende aumentar la ocupación al 85% de las parcelas dotacionales en la tipología de Volumetría Irregular Horizontal (IR-HO d). se permite una altura máxima mayor hasta 9 mts.



A02.03.- Determinación de las repercusiones económicas

Esta determinación se realiza en cumplimiento del apartado **b** del artículo 22.5 de la *TrLSRU*. En consecuencia, se han hecho las estimaciones pertinentes requeridas.

Las implicaciones económico financieras que se derivan de esta alteración son las que corresponden a la adquisición del suelo y la ejecución del proyecto de adecuación para tener disponibilidad del servicio dotacional que se prevé.

A estos efectos, se ha efectuado un cálculo del valor de la actuación teniendo en cuenta los criterios que exige el artículo 22 del *Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo (BOE 270 de 9 de noviembre de 2011)*

1. El valor en situación de suelo urbanizado no edificado, o si la edificación existente o en curso sea ilegal o se encuentre en situación de ruina física, se obtendrá aplicando a la edificabilidad de referencia determinada según lo dispuesto en el artículo anterior, el valor de repercusión del suelo según el uso correspondiente, de acuerdo con la siguiente expresión:

$$VS = \sum E_i \cdot VRS_i$$

Siendo:

VS = Valor del suelo urbanizado no edificado, en euros por metro cuadrado de suelo.

E_i = Edificabilidad correspondiente a cada uno de los usos considerados, en metros cuadrados edificables por metro cuadrado de suelo.

VRS_i = Valor de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados, en euros por metro cuadrado edificable.

En relación a lo anterior, y teniendo en cuenta que se plantea un único uso, se ha determinado un valor de suelo urbanizado no edificado de 120 €/m². Para su determinación de ese parámetro se ha seguido el método residual estático.

Los costes unitarios de ejecución se han referido a los previstos en el documento vigente que están referidos a 1998. En el caso de espacios libres es de 150 €/m² mientras que para edificios se estima en 600 €/m². Los cuales se han estimado teniendo en cuenta los valores aplicados realmente en experiencias previas y también, comparativamente, otros datos contrastados y bases de precios estandarizados ofrecidos por la Fundación CIEC (Centro de Información y Economía de la Construcción).

El cálculo de los costes de la transformación que se propone se ha realizado sobre la base de la ausencia de apoyo de otras administraciones externas al Ayuntamiento. Sin perjuicio de que en un futuro puedan establecerse al respecto líneas de colaboración financiera y subvención específicas.

**A02.04.- Análisis y justificación de la inversión prevista**

Esta valoración inversora se realiza en cumplimiento del apartado **c** del artículo 22.5 de la *TrLSRU*. En este sentido, no se prevé repercusión directa sobre particulares más allá de la transacción que se pueda efectuar para la adquisición del suelo necesario.

Inversión prevista para la alteración A**Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián**

Teniendo en cuenta que la superficie destinada al uso comunitario que se prevé es de 1.298 m²s, el coste de adquisición de la parcela es de 155.760 € y se estima un coste de ejecución previsto es de 150 €/m², por lo que el presupuesto de la obra de acondicionamiento en superficie se estima en 194.700 €uros. Finalmente añadiendo los costes de proyecto, el conjunto de la actuación incrementa el total de inversión previsto para la gestión y ejecución de los sistemas locales proyectado por el plan en **350.460 €uros**.

Inversión prevista para la alteración B**Ajuste de uso dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez**

Teniendo en cuenta que la superficie destinada al aparcamiento público que se prevé es de 118 m²s, el coste de adquisición de la parcela es de 14.160 € y se estima un coste de ejecución previsto es de 600 €/m², por lo que el presupuesto de la obra de acondicionamiento en superficie se estima en 70.800 €uros. Finalmente añadiendo los costes de proyecto, el conjunto de la actuación incrementa el total de inversión previsto para la gestión y ejecución de los sistemas locales proyectado por el plan en **89.208 €uros**.

Inversión prevista para la alteración C**Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones**

Dado que no se prevé una inversión concreta en las parcelas dotacionales escolares y deportivas, sino que se establece la posibilidad futura de su ejecución no se calcula la repercusión económica en este caso.

El desglose de todas estas nuevas actuaciones se incorporan como nuevos epígrafes de inversión añadido a la tabla de estimación pormenorizada del coste de las acciones correspondientes a Sistemas Locales prevista en el punto **06.- Organización de la ejecución pública del Plan**, sustituyendo a la previa existente (se acompaña como documento adjunto).

No se prevé la participación de empresas de rehabilitación, de servicios energéticos, de abastecimiento de agua, y/o de telecomunicaciones.



A02.05.- Evaluación de la capacidad financiera pública

Esta evaluación se realiza en cumplimiento del apartado d del artículo 22.5 de la *TrLSRU*. Teniendo en cuenta, los costes estimados de la actuación que se han explicitado en el punto anterior, se puede efectuar un análisis comparativo de lo que se propone en relación a la capacidad financiera del municipio.

Repercusión de la alteración A sobre la capacidad financiera Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián

A estos efectos hay que considerar que el último presupuesto municipal correspondiente a 2016 ascendió a 8.818.000 €uros y que el proyecto para 2017 supone un aumento a 9.090.000 €uros, previéndose destinar 700.000 €uros para inversiones en el desarrollo de proyectos.

En consecuencia, la actuación se considera factible y razonablemente viable desde la propia esfera municipal mediante un esfuerzo plurianualizado a 15 años, lo que podría tener una repercusión de 24.000 €uros/año. O lo que es lo mismo, de 3,4% sobre el capítulo de inversiones para 2017.

Lo cual es perfectamente viable financieramente. Al efecto, deberá preverse y aprobarse en una partida presupuestaria. Y a asumir su plasmación en los presupuestos que corresponden a la propia administración pública municipal.

En lo referente a costes de mantenimiento, se considera que tendrá una incidencia muy baja en los costes de mantenimiento relacionados con la limpieza viaria y gastos de iluminación del espacio público.

Repercusión de la alteración B sobre la capacidad financiera Ajuste de uso dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez

Teniendo en cuenta la realidad presupuestaria actual señalada anteriormente, la actuación se considera factible y razonablemente viable desde la propia esfera municipal mediante un esfuerzo plurianualizado a 15 años, lo que podría tener una repercusión de 6.000 €uros/año. O lo que es lo mismo, de 0,85 % sobre el capítulo de inversiones para 2017.

Lo cual es perfectamente viable financieramente. Al efecto, deberá preverse y aprobarse en una partida presupuestaria. Y a asumir su plasmación en los presupuestos que corresponden a la propia administración pública municipal.

En lo referente a costes de mantenimiento, se considera que tendrá una incidencia muy baja en los costes de mantenimiento relacionados con la limpieza viaria y gastos de iluminación del espacio público.

Repercusión de la alteración C sobre la capacidad financiera Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones

No se valora la repercusión financiera dado que no se prevé una actuación concreta.



MODIFICACIÓN MENOR Nº 2 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014

CAMBIOS EN LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO

A03.- AJUSTES AL INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

A03.01.- Objeto de los ajustes relativos sostenibilidad económica

Este estudio comparado se realiza en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22.4 y en consonancia el 7.2 de la *TrLSRU*. Y también el artículo 3.1 del *Reglamento de Valoraciones* que señalan que

Esta memoria de sostenibilidad económica se refiere a las alteraciones propuestas al *PGO de Teguste 2014*. Se realiza con el objetivo de analizar las repercusiones que esas nuevas actuaciones de transformación urbanística van a generar, así como su posible impacto en las haciendas públicas afectadas. A estos efectos, se considera tanto la posible implantación de nuevas infraestructuras y su mantenimiento en el tiempo. Así como la suficiencia del suelo destinado a esos usos junto a la valoración de los costes de prestación de determinados servicios en el futuro.

Todo ello, en cumplimiento de lo exigido por el artículo 22.4 del *TrLSRU* cuyas exigencias se contemplan de acuerdo a lo exigido.

En base a dicha disposición legal todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, siempre que comporten la obtención de suelo público destinado a infraestructuras o equipamientos deberán ser sometidos a evaluación económica además de, en su caso, a la ambiental.

Artículo 22. TRLSRU.-

Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano.

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.“



Artículo 7. TRLSRU.-

Actuaciones de transformación urbanística y actuaciones edificatoria.

2. Siempre que no concurran las condiciones establecidas en el apartado anterior, y a los solos efectos de lo dispuesto por esta ley, se entiende por actuaciones edificatorias, incluso cuando requieran obras complementarias de urbanización:

a) Las de nueva edificación y de sustitución de la edificación existente.

b) Las de rehabilitación edificatoria, entendiéndose por tales la realización de las obras y trabajos de mantenimiento o intervención en los edificios existentes, sus instalaciones y espacios comunes, en los términos dispuestos por la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.”

Artículo 3. Reglamento de Valoraciones:

Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad económica y ambiental.

*1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.4 del texto refundido de la Ley de Suelo, la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir **un informe o memoria de sostenibilidad económica**, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

Específicamente y en relación con el impacto económico para la Hacienda local, se cuantificarán los costes de mantenimiento por la puesta en marcha y la prestación de los servicios públicos necesarios para atender el crecimiento urbano previsto en el instrumento de ordenación, y se estimará el importe de los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, en función de la edificación y población potencial previstas, evaluados en función de los escenarios socio-económicos previsibles hasta que se encuentren terminadas las edificaciones que la actuación comporta.”

En consecuencia, la presente Memoria de Sostenibilidad Económica justifica las siguientes cuestiones exigidas de acuerdo a lo anterior:

- Ponderación del impacto de la actuación en las haciendas públicas.
- Estimación de costes e ingresos presupuestarios derivados de la puesta en marcha

A03.02.- Ponderación del impacto de la actuación en las haciendas públicas

Las características urbanísticas de la alteración que se propone se ha reflejado en el apartado 2.1.- Contenido del ajuste que se propone del Documento de Ordenación-Memoria Justificativa.

Las consecuencias e impacto de la alteración que se propones obre las haciendas públicas se limitan a las que se refieren al presupuesto plurianual municipal en el capítulo 4 de inversiones y mantenimiento (producción de bienes de carácter social) del presupuesto de gastos. Y también, una posible incidencia en el presupuesto de ingresos en su capítulo 3 dedicado a tasas y otros ingresos.

Se refieren a los costes de mantenimiento por la puesta en marcha y la prestación de los servicios públicos necesarios para atender el crecimiento urbano previsto en el instrumento de ordenación.

El cálculo de las repercusiones anualizadas, en el gasto derivadas de la alteración que se propone ya han sido estimadas en el Anexo 3.- Memoria de Viabilidad Económica.

La incidencia que se prevé afecta exclusivamente al Ayuntamiento de Teguste.



A03.03.- Estimación de los efectos presupuestarios derivados

También, una posible incidencia en el presupuesto de ingresos en su capítulo 3 dedicado a tasas y otros ingresos.

Se refiere a la estimación de los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, en función de la edificación y población potencial previstas, evaluados en función de los escenarios socio-económicos previsibles hasta que se encuentren terminadas las edificaciones que la actuación comporta.

El cálculo de las repercusiones anualizadas en el ingreso, derivadas de la alteración que se propone ya han sido estimadas en el Anexo 3.- Memoria de Viabilidad Económica.

A03.04.- Análisis de los efectos de la nueva ordenación

En cumplimiento del Acuerdo de Consejo Autonómico de 21 de diciembre de 2009 se ha realizado una valoración de los efectos que la nueva ordenación propuesta tiene sobre las determinaciones vigentes.

Dado que la alteración que se propone se refiere al uso principal de una parcela situada en Suelo Urbano Consolidado y que se pretende destinar a uso principal infraestructural de aparcamientos y viario, los efectos que se producen son los siguientes:

- Limitación del aprovechamiento residencial actual de la parcela mediante la transformación del uso.
- Dado que se pretende la adquisición municipal de la parcela implicada para su integración en el patrimonio municipal, no generará otro tipo indemnizaciones. En consecuencia, no hay implicaciones de responsabilidad que afecten a otras administraciones. En todo caso, las responsabilidades subsidiarias que pudieran surgir serán asumidas por el propio Ayuntamiento de Tegueste.



MODIFICACIÓN MENOR Nº 2 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE 2014

CAMBIOS EN LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO

A04.- RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ALTERACIONES DEL PLAN

Este resumen ejecutivo del instrumento de ordenación que se realiza, se presenta como un epígrafe documental independiente. Todo ello, en cumplimiento de lo exigido por el artículo 25.3 del *TrLSRU* que determina lo siguiente:

3. En los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

- a) Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.*
- b) En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.*

A esos efectos se incluye el presente Resumen Ejecutivo de este instrumento de planeamiento que explicita lo siguiente:

A04.1.- Objeto del presente conjunto de alteraciones del planeamiento vigente

Se trata de realizar varios ajustes a la ordenación vigente del *PGO de Tegueste 2014*. Estas alteraciones se refieren a la modificación de lo siguiente:

- Alteración A. Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián
- Alteración B. Ajuste de uso dotacional para tanatorio en el núcleo de Pedro Álvarez
- Alteración C. Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones educativas y deportivas



MODIFICACIÓN MENOR Nº 2 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGESTE 2014
Anexo

Situación sobre la Ortofoto actual

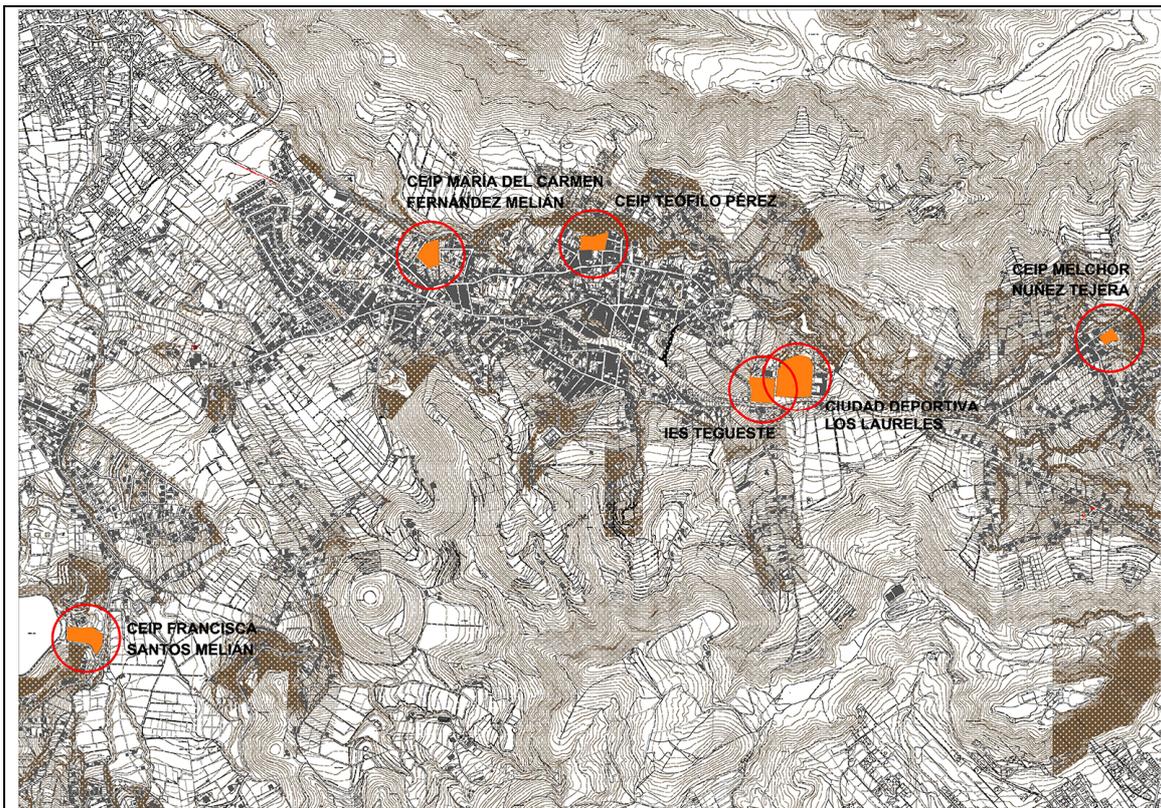


Alteración A. Situación del ámbito afectado. Cartografía del municipio, GrafCan

Situación sobre la Ortofoto actual



Alteración B. Situación del ámbito afectado. Cartografía del municipio, GrafCan



Alteración C. Situación del ámbito afectado. Cartografía del municipio.

A04.2.- Localización de los ámbitos en los que se suspende la ordenación vigente

Los ámbitos territoriales afectados por la nueva ordenación proyectada se concretan en las siguientes localizaciones:

Alteración A. Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián

Afecta a tres propiedades cuyos números de identificación catastral son los siguientes:

8857301 CS6585N0001LD
8759465 CS6585N0001KD

Las direcciones postales de las parcelas afectadas son Carretera General a Punta Hidalgo 228, 38280, Tegueste, Santa Cruz de Tenerife y Calle Corino Melián Soto 20, 38280, Tegueste, Santa Cruz de Tenerife.

Esa pieza de suelo queda identificada claramente en los planos de situación y delimitación anteriores.



Alteración B. Ajuste de uso dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez

Afecta a tres propiedades ubicadas en la misma parcela cuyos números de identificación catastral son los siguientes:

1157830 CS7515N0000XL

1157830 CS7515N0001MB

1157830 CS7515N0002QZ

Las dirección postal de la parcela afectada es calle Camino del Monte 11(A), Pedro Álvarez, 38280, Tegueste, Santa Cruz de Tenerife.

Esa pieza de suelo queda identificada claramente en los planos de situación y delimitación anteriores.

Alteración C. Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones

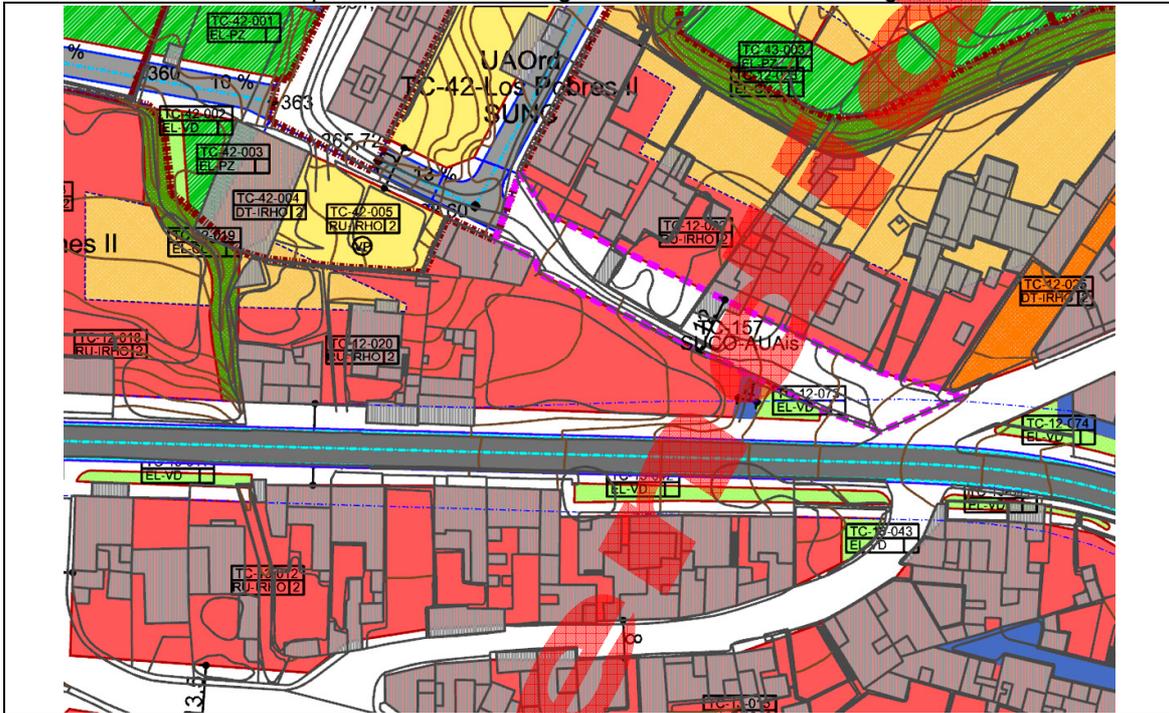
Esta alteración no se concreta para una ubicación específica.



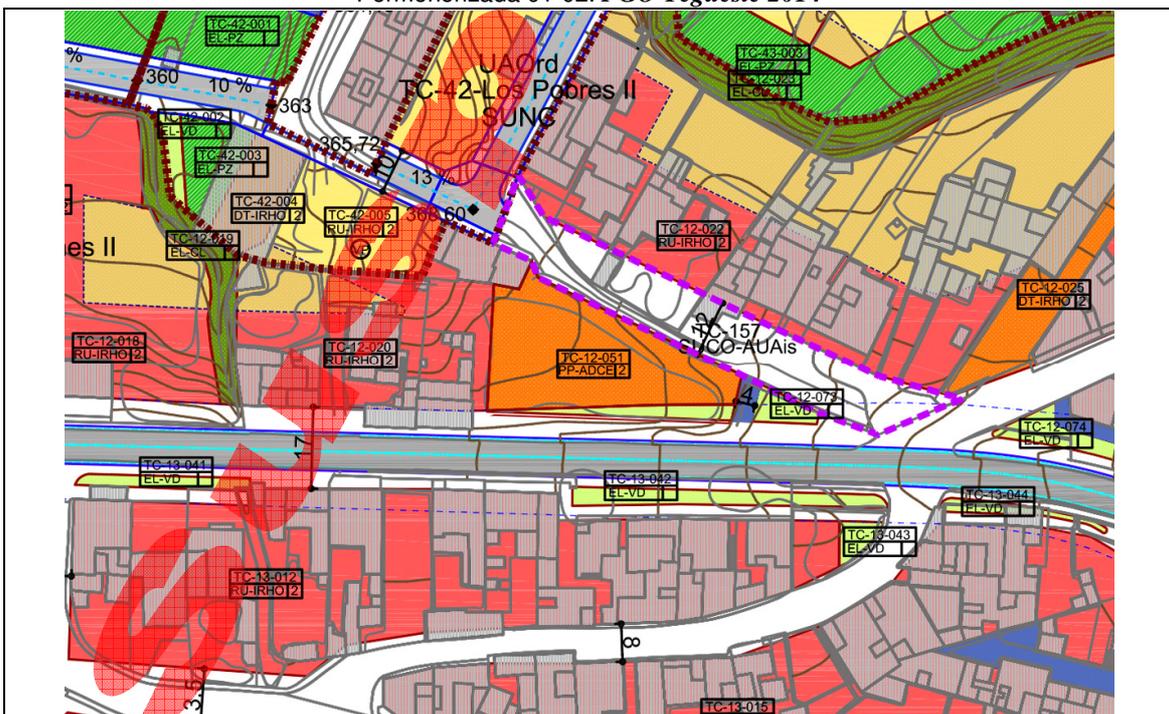
A04.3.- Alcance y ámbitos de la ordenación proyectada

Como ya se ha señalado las alteraciones que se proponen se refieren a las siguientes cuestiones:

Alteración A. Nuevo uso de aparcamiento público en calle Corino Melián
Se circunscribe a una pieza de suelo integrada en el núcleo de Tegueste.



Ordenación Urbanística Pormenorizada Vigente. Extracto del plano de Categorización y Gestión. Ordenación Pormenorizada 01-02. *PGO Tegueste 2014*



Alteración propuesta. Delimitación del ámbito afectado. Plano OP-01 02 Categorización y Ámbitos de Gestión



Alteración C. Aumento de ocupación en canchas deportivas anejas a dotaciones

Se circunscribe a varias piezas de suelo de uso dotacional deportivo o educativo en la tipología Irregular Horizontal

A04.4.- Afección de las alteraciones propuestas a los procedimientos relacionados

Dado que se trata de ajustes en la ordenación relativo a espacios específicamente señalados y que las piezas de suelo que se modifican se encuentra en suelo urbano consolidado, se ha comprobado que no existe ningún procedimiento de gestión en marcha, ni tampoco existen otro afecciones al respecto.

A04.5.- Duración de la suspensión de la ordenación vigente

La duración de la suspensión de la ordenación vigente en los ámbitos afectados por las alteraciones propuestas será el de UN AÑO prorrogable a otro por nuevo acuerdo municipal al respecto.



A05. PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL INSTRUMENTO MODIFICADO

A05.01.- Objeto del proceso de ajustes

Como consecuencia del proceso de evaluación ambiental estratégica, el Ayuntamiento de Tegueste aprobó el borrador del plan o instrumento urbanístico denominado Plan General de Ordenación de Tegueste 2014, Modificación Puntual nº 2 en abril de 2016. Era el inicio del procedimiento que suponía su remisión al órgano ambiental correspondiente. Este instrumento plantea las siguientes cuestiones: un nuevo uso de aparcamiento público en la calle Corino Melián Soto, el ajuste dotacional para velatorio en el núcleo de Pedro Álvarez y el aumento de la ocupación en canchas deportivas anejas a centros educativos.

Teniendo en cuenta los cambios que se proponen, tal y como establece el artículo 18 de la Ley de Evaluación Ambiental, en este caso solo es necesario una evaluación ambiental estratégica simplificada. Al objeto de iniciar esta evaluación, la documentación correspondiente al borrador del plan junto con el documento ambiental estratégico fue remitida el 26 de abril de 2016 a la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias. Con ello, se inicia el procedimiento de aprobación de esta Modificación del

Tras las correspondientes supervisiones, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en su sesión de 20 de abril de 2018, en su condición de órgano ambiental, emitió un dictamen al respecto en el que se señalaron una serie de observaciones a este instrumento de planeamiento en tramitación.

El objeto de este epígrafe concreto consiste en la justificación de los ajustes realizados para cumplimentar y corregir las observaciones efectuadas a lo largo del proceso de evaluación ambiental estratégica. En una primera fase de evaluación se justifican los ajustes realizados como consecuencia de las observaciones realizadas en el dictamen específico del órgano ambiental. aquél que corresponde al inicio del procedimiento evaluador.



A05.02.- Observaciones realizadas

1ª Fase de Evaluación Ambiental Estratégica

En primer lugar, hay que señalar que las conclusiones que establece el dictamen de 20 de abril de 2018 de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias establece que en aplicación de los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, y a afectos de la aplicación de su artículo 31, se concluye que es previsible

AUSENCIA DE EFECTOS SIGNIFICATIVOS:

sobre el medio ambiente en las modificaciones que se pretende realizar al vigente Plan General de Ordenación de Tegueste, aprobado definitivamente en 2014.

No obstante, tal y como se ha señalado, el dictamen ha desgranado una serie de observaciones que condicionan la tramitación futura de la presente modificación. Dichas observaciones que se enumeran en el dictamen aprobado se especifican detalladamente a continuación:

OBSERVACIONES DERIVADAS DEL INFORME EMITIDO POR EL SERVICIO TÉCNICO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO OCCIDENTAL.

*1. **Respecto a la alteración B.** La superficie afectada son 118 m², tal y como se especifica en el documento. No obstante se ha de justificar que la pieza PA-06-044, de nueva creación para el mantenimiento de la misma superficie de espacios libres, cumple con los requisitos de misma extensión y similares condiciones topográficas.*

B) OBSERVACIONES DERIVADAS DEL INFORME EMITIDO POR EL SERVICIO JURÍDICO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO OCCIDENTAL.

*2. **Respecto a la alteración A.** En el epígrafe 2.1 de la memoria justificativa se afirma que “se modifica la alineación adaptándola al retranqueo obligatorio que se exige debido a la consideración como travesía urbana del tramo de la carretera TF-13 (...)” Sin embargo, de la comparativa de los planos del PGO vigente y de la alteración propuesta no se aprecia que se produzca una alteración de la alineación hacia la TF-13. A ello se añade que en la nueva tipología propuesta es obligatoria la alineación establecida, prohibiéndose los retranqueos con carácter general, con lo que la edificación invadiría la línea límite de edificación reflejada en los propios planos. De conformidad con el artículo 56.1 del Reglamento de carreteras, desde la línea límite de edificación y hasta la carretera se prohíbe cualquier tipo de obra de construcción.*

*3. **Respecto a la alteración A.** Si la previsión es convertir un suelo de titularidad privada en una parcela de uso dotacional, debería reflejarse con la misma traza de color naranja que en el PGO vigente señala los suelos dotacionales.*

*4. **Respecto a la alteración B.** Tanto en la rúbrica de la alteración B como en su justificación de la conveniencia y oportunidad, se plantea la necesidad de contar con un velatorio en este núcleo poblacional; mientras, en el epígrafe 2.3 de la memoria justificativa y en el documento “organización de la ejecución pública del plan” se afirma que lo pretendido es la implantación de un nuevo tanatorio: y, por otro lado, en el epígrafe 2.1 de la memoria justificativa se afirma que el uso propuesto es el comunitario “sin concretar una categoría específica”.*



La pieza PA-06-20 se destina en la actualidad a un centro de enseñanza medioambiental. No se especifica si lo pretendido es unir los 118 m²s al edificio dotacional existente y reconvertirlo todo en uso comunitario con destino velatorio o tanatorio; o crear dos parcelas independientes. Pero esta cuestión es relevante a los efectos del cumplimiento del Reglamento de Sanidad Mortuoria, aprobado por Decreto 132/2014, de 29 de diciembre. Según esta normativa, el tratamiento de los tanatorios difiere de los velatorios.

Los tanatorios requieren para su ubicación de un edificio singular, de uso exclusivo y acceso exclusivo, con área de garaje específica para coches y furgones fúnebres; los cadáveres deben contar un acceso desde la calle, separado e independiente del de la familia y público en general. Por su parte, los velatorios pueden, motivadamente, exceptuarse de su ubicación en edificios singulares, permitiéndose su ubicación en locales de edificios destinados a otros usos.

Si se plantea que la nueva dotación comunitaria en parcela de 118 m²s sea en parcela diferenciada del centro de enseñanza medioambiental, y teniendo en cuenta la exigencia para los tanatorios de un acceso exclusivo para cadáveres, con área de garaje específica para coches y furgones fúnebres, el acceso al tanatorio no podrá realizarse por el espacio libre, dado que el artículo 02.11.03 de la normativa de ordenación pormenorizada del PGO vigente prohíbe el acceso rodado a parcelas edificables a través de los espacios libres.

5. A las anteriores, se añaden las siguientes observaciones:

5.1. La presente alteración de planeamiento ha de tramitarse atendiendo a las normas procedimentales contenidas en la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, pero atendiendo al cumplimiento de las normas sustantivas o materiales contenidas en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, con excepción de aquellas determinaciones que tengan previsto un régimen transitorio específico.

Debido a la fecha que consta en la redacción de esta modificación puntual (noviembre 2016)

no se ha podido tener en cuenta la derogación de las distintas leyes que se ha producido con

la entrada en vigor de la L4/2017, por lo que el documento hace referencia, con carácter

general, a legislación derogada (Directrices de Ordenación General y del Turismo, TRLOTENC, Ley 6/2009).

5.2. Debido a la fecha que consta en la redacción de esta modificación puntual (noviembre 2016) no se ha podido tener en cuenta que la modificación del artículo 02.03.16 de la normativa de ordenación pormenorizada del PGO vigente ya se encuentra en la normativa vigente en virtud de otra modificación aprobada definitivamente por el ayuntamiento en pleno en fecha 25 de julio de 2017 (BOC n.º 183, de 21 de septiembre de 2017 y BOP n.º 96, de 11 de agosto de 2017).

6. Se han detectado los siguientes errores materiales:

- En la leyenda del plano de zonificación n.º OP-02-02, se identifica la tipología AdosadaCerrada en color cyan, que no se corresponde con el color empleado en el plano para la parcela de referencia.*

Adosada Cerrada AD-CE



- *Si bien se propone como uso principal en la zona Adosada Cerrada el de aparcamiento público (en las parcelas señaladas al efecto), en la tabla del art. 02.10 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada modificadas no aparece recogido dicho uso.*
- *En la página 54 del pdf, dentro del epígrafe 1.6 de la memoria justificativa, se afirma que “no es necesaria la realización de Evaluación Ambiental Estratégica, pudiendo solicitarse la exclusión al órgano ambiental responsable”; sin embargo, esta exclusión no es posible con la L21/2013, afirmándose acto seguido en el mismo documento que “solo es necesaria la realización de una Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.”*
- *Se detecta el siguiente error material: en el epígrafe A02.04, al hacer referencia a la alteración B, se afirma
“Teniendo en cuenta que la superficie destinada al aparcamiento público que se prevé es de 118 m2s”.*

Se entiende que debe decir:

“Teniendo en cuenta que la superficie destinada al uso comunitario que se prevé es de 118 m2s”.

- *En el epígrafe 2.3 de la memoria justificativa, al tratar la alteración C, se afirma que la rúbrica del artículo 02.06.02 de la normativa de ordenación pormenorizada es “Condiciones de los usos”; sin embargo, la rúbrica que consta en ese artículo en el PGO vigente es “Condiciones de los solares edificables”.*
- *En la página 37 del pdf, dentro del epígrafe 2.1 de la alteración C, debería figurar una imagen sobre la localización de las dotaciones afectadas por esta alteración que, sin embargo, aparece en blanco.*



A05.03.- Correcciones efectuadas

1ª Fase de Evaluación Ambiental Estratégica

Teniendo en cuenta todo lo señalado anteriormente en el dictamen de 20 de abril de 2018 de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, se ha procedido a efectuar los ajustes exigidos en cada uno de las observaciones señaladas en el dictamen de acuerdo a la siguiente justificación:

1. Respecto a la alteración B.

En cumplimiento de lo observado a continuación en el mismo dictamen se ha incluido un nuevo párrafo explicativo y justificativo en el epígrafe 4.3 de la Memoria Justificativa de la Ordenación (DOMJO pg. 26)

2. Respecto a la alteración A.

De acuerdo a lo que se manifiesta en la observación, se ha procedido a ajustar los planos de ordenación pormenorizada OP-01-01-CatGest y OP-02-02-Catgest para corregir las disfunciones señaladas. Se ha modificado la alineación ajustándola a la línea límite de edificación prohibiéndose todo tipo de edificación en ese espacio intermedio, de conformidad con lo expresado en el art. 56.1 del Reglamento de Carreteras de Canarias.

3. Respecto a la alteración A.

De acuerdo a lo que se manifiesta en la observación, se ha procedido también a ajustar los planos de ordenación pormenorizada OP-01-01-CatGest y OP-02-02-Catgest en lo que respecta a su definición con el mismo color naranja que el resto de dotaciones públicas.

4. Respecto a la alteración B.

Se ha sustituido la palabra "tanatorio" por la de "velatorio" en el punto 2.3 de la Memoria Justificativa de la Ordenación (DOMJO pg. 13).

Así mismo, se ha procedido a la modificar el mismo término en la tabla del documento de Organización de la Ejecución Pública del Plan con código de identificación DTpb-PA-501. De esa manera, se considera que es factible y justificado legalmente la realización del servicio de velatorio. (DOOEP Tablas finales)

También se han tenido en cuenta las observaciones expuestas en el dictamen en su punto SEGUNDO apartado 5 del dictamen. En particular, lo siguiente:

5.1.

La alteración de planeamiento se tramitará atendiendo a las normas procedimentales contenidas en la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, pero atendiendo al cumplimiento de las normas sustantivas o materiales contenidas en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, con excepción de aquellas determinaciones que tengan previsto un régimen transitorio específico.



5.2.

Se procede a subsumir la modificación del artículo 02.03.16 de la normativa ya vigente.

En cuanto a los errores materiales señalados a continuación en el en el punto 6 del dictamen de 20 de abril de 2018 de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, se ha procedido a su subsanación. En relación a ello, se han hecho los siguientes ajustes concretos:

A. Se ha cambiado el color al que corresponde a la nueva zona planteada en el plano OP-02-02 correspondiente.

B.- Se ha procedido a incluir el uso de "aparcamiento público" en la tabla del art. 02.10 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada. (DONOP pg. 109)

C.- Se ha eliminado el párrafo redundante que se señala estableciendo la redacción correcta. en el epígrafe 1.6 de la memoria justificativa (DOMJO pg. 9).

D.- Se ha procedido a sustituir en el párrafo la definición de aparcamiento público por la de "uso comunitario" (DOANX pg. 19).

E.- Se ha cambiado la descripción expresada en el epígrafe 2.3 poniendo "Condiciones de los solares edificables". (DOMJO pg. 14).

F.- Se ha insertado un nuevo gráfico donde se localizan ámbitos dotacionales a los que podrá aplicarse la alteración normativa propuesta. (DOMJO pg. 11).

**A05.04.- Resultado de la consultas interadministrativas y trámite de participación****1ª Fase de Evaluación Ambiental Estratégica**

Mediante Resolución del Viceconsejero de Política Territorial n.º 155/2017, de 18 de mayo, resolvió iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, sometiendo la documentación presentada al trámite de consultas de las administraciones públicas afectadas y abriendo el proceso a la participación de las personas interesadas.

Como consecuencia de ello, se abrió un período de información pública por un plazo de 45 días hábiles, remitiéndose la documentación de esta alteración de planeamiento para consulta a las siguientes entidades: ADENA-WWF, ATAN y FEDERACIÓN BENMAGEC. No se recibió contestación o alegación al respecto.

También se remitió a las siguientes administraciones públicas que no emitieron pronunciamiento o lo hicieron en referencia a cuestiones diversas no relacionadas con la evaluación ambiental estratégica:

- MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
Dirección General de Patrimonio del Estado
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
- CONSEJERÍA DE HACIENDA
Dirección General de Patrimonio y Contratación
- CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E IGUALDAD
Dirección General de Telecomunicaciones y Nuevas Tecnologías
- CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E IGUALDAD
Instituto Canario de Igualdad
- CONSEJERÍA DE SANIDAD
- CONSEJERÍA DE TURISMO, CULTURA Y DEPORTES
Dirección General de Infraestructura Turística
- CONSEJERÍA DE HACIENDA
Instituto Canario de Estadística
- CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y AGUA
- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, INDUSTRIA, COMERCIO Y CONOCIMIENTO
Vice-Consejería de Industria, Energía y Comercio
- CONSEJERÍA DE EMPLEO, POLÍTICAS SOCIALES Y VIVIENDA
Vice-Consejería de Medio ambiente / Dirección General de Protección de la Naturaleza / Servicio de Impacto Ambiental
- CABILDO DE TENERIFE
- CONSEJO INSULAR DE AGUAS
- AYUNTAMIENTO DE LA LAGUNA



Así mismo, emitieron informe favorable los siguientes administraciones públicas:

- MINISTERIO DE DEFENSA
- MINISTERIO DE FOMENTO
Dirección General de Aviación Civil / Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea
- CONSEJERÍA DE TURISMO, CULTURA Y DEPORTES
Vice-Consejería de Cultura y Deportes
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS
Vice-Consejería de Infraestructuras y Planificación

Y con carácter desfavorable se han pronunciado las siguientes administraciones u organismos públicos:

- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO
Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información

En este caso, se hace un cuestionamiento al conjunto del Plan General de Ordenación de Tegueste que es actualmente vigente desde 2014. A este respecto hay que señalar que lo que se pretende alterar o modificar no afecta a lo establecido en el artículo 35.2 de la Ley 9/2014 que se señala como causa para el pronunciamiento desfavorable.

**A05.05.- Alcance de los ajustes realizados como consecuencia del dictamen**

Finalmente, se señala el conjunto de documentos que componen este instrumento de planeamiento que han sido modificados como consecuencia de lo planteado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en su sesión de 20 de abril de 2018.

TEG_PGO2014_MM02_DIMIU

Memoria Informativa Urbanística de la Modificación Menor nº 2 del Plan General de Ordenación de Teguete 2014

No se ha modificado

TEG_PGO2014_MM02_DOMJO

Memoria Justificativa de la Ordenación de la Modificación Menor nº 2 del Plan General de Ordenación de Teguete 2014

Se ha ajustado las páginas afectadas.

TEG_PGO2014_MM02_DOANX

Anejos al documento justificativo de la Modificación Menor nº 2 del Plan General de Ordenación de Teguete 2014

Se ha ajustado las páginas afectadas y se ha añadido un nuevo epígrafe relativo al desarrollo del procedimiento de evaluación ambiental estratégico.

TEG_PGO2014_MM02_DONOP

Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada del Plan General de Ordenación de Teguete 2014

Se ha ajustado las páginas afectadas

TEG_PGO2014_MM02_DOOEP

Organización de la Ejecución Pública del Plan General de Ordenación de Teguete 2014

Se ha ajustado las páginas afectadas

TEG_PGO2014_MM02_DOPOP_OP0102

Plano OP 0102 de Ordenación Pormenorizada de Plan General de Ordenación de Teguete 2014

Se ha redibujado la pieza para adaptar a la observación del dictamen

TEG_PGO2014_MM02_DOPOP_OP0202

Plano OP 0202 de Ordenación Pormenorizada de Plan General de Ordenación de Teguete 2014

Se ha redibujado la pieza para adaptar a la observación del dictamen.

Nota: Para este ajuste documental se ha seguido el criterio de codificación de documentos digitales avanzado por Grafcan para los instrumentos de planeamiento, denominado Norma Técnica de Planeamiento, Sistematización Informática y Documental (NTP-SID en su versión v.01.25).

En Santa Cruz de Tenerife, Mayo de 2018.