

ORDENANZA PROVISIONAL INSULAR DEL COMPLEJO SOCIO-SANITARIO VIRGEN DE LAS NIEVES.

ZONA DE LOMO CENTRO, LA DEHESA. SANTA CRUZ DE LA PALMA



MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

IRALDE SÁNCHEZ SICILIA, S.L.

ORDENANZA PROVISIONAL INSULAR DEL COMPLEJO SOCIO-SANITARIO VIRGEN DE LAS NIEVES.

ZONA DE LOMO CENTRO, LA DEHESA. SANTA CRUZ DE LA PALMA

MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

ÍNDICE

1. MEMORIA INFORMATIVA y JUSTIFICATIVA.....	7
1.1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO.....	7
1.2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO PARA SU REVISIÓN.	11
1.3. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD	12
1.4. ANTECEDENTES.....	14
1.5. OBJETIVOS DE LA ORDENANZA PROVISIONAL INSULAR. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA.....	21
1.6. ANÁLISIS DE LA ORDENACION PROPUESTA	24
1.7. ANALISIS DE LA INTEGRACION PAISAJISTICA	30
1.8. NORMATIVA APLICABLE	32
1.9. RESUMEN EJECUTIVO. DELIMITACION DEL AMBITO Y SUSPENSION DE PLAZOS	32
1.10. INFORME DE EVALUACION DE IMPACTO DE GENERO.	36
1.11. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PUBLICO.....	41
2. ANEJOS.....	51
2.1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO DE ESTADO ACTUAL (VISTAS AEREAS)	53
2.2. ÍNDICE DE PLANOS	65

1.-MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA.

1.1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO.

El Complejo Socio-sanitario Virgen de las Nieves está previsto en el Plan Insular de Ordenación de La Palma, aprobado por Decreto 71/2011, de 11 de marzo (PIOLP) como equipamiento sanitario asistencial a potenciar. En el mismo se han de llevar a cabo actuaciones de ampliación y mejora de las edificaciones existentes, entre ellas, el Centro de Mayores La Dehesa, el antiguo Hospital General de La Palma que se prevé transformar en Hospital de enfermos crónicos y geriatría y el Centro de atención a personas con Alzheimer, las cuales resultan imprescindibles e inaplazables dado el acelerado envejecimiento de la población de la isla.

En el momento en el que se produjo la aprobación del PIOLP, por Decreto 71/2011, de 11 de marzo, la Revisión del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma para su adaptación al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo, se encontraba en un estado avanzado de tramitación e iba a ser el instrumento que estableciera la ordenación pormenorizada del Complejo Socio-sanitario adaptada al PIOLP. Resultaba imprescindible esperar por su aprobación porque en el Plan General de Ordenación Urbana vigente en aquel momento (PGOU 1990) el edificio correspondiente al Centro de Mayores la Dehesa no era conforme con la ordenación establecida en el mismo ya que presentaba 5 plantas y el máximo era de 3, lo cual no hacía posible que se pudieran llevar a cabo obras de ampliación que ya se requerían por aquel entonces.

No obstante, tras la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante LSENPC), la expectativa del Cabildo Insular de confiar en la ordenación que iba a establecer el PGO se truncó. La ordenación pormenorizada de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal pasó a ser competencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 98 de la misma, de los planes insulares de ordenación o de los planes territoriales especiales, sin perjuicio de los nuevos instrumentos que con el fin de afrontar situaciones como la descrita se prevén en la propia LSENPC. De ahí la decisión de tramitar una ordenanza provisional insular la cual, atendiendo a las consideraciones expuestas, se ajusta plenamente al condicionante de extraordinaria y urgente necesidad pública o de interés social de carácter sobrevenido, así como al resto de requisitos establecidos en el artículo 154 LSENPC.

Además del Centro de Mayores La Dehesa y del Centro de atención a personas con Alzheimer, el antiguo Hospital General de La Palma se encuentra ocupado parcialmente en la actualidad por la Facultad de Enfermería de la Universidad de La Laguna, aunque de manera inminente, va a ser reformado para ser destinado, en su mayor parte, a Hospital especializado en enfermos crónicos y geriatría. Además, está prevista la construcción de un edificio central que albergue la cocina y lavandería de todos los centros anteriormente mencionados.

Los espacios interiores del área Sociosanitaria, se pretenden utilizar para crear espacios libres evitando la circulación de vehículos para mayor seguridad de los mismos y bienestar de los residentes.

Hoy en día, existe una pequeña zona de aparcamientos que apenas cubre 50 plazas, a todas luces insuficientes para la cantidad de personal, estudiantes y familiares de residentes que se van a concentrar en la zona.

La totalidad de las edificaciones tendrán una capacidad para aproximadamente unos 400 usuarios y se estima que el personal necesario para la atención y servicios de esos usuarios en el turno más numeroso, puede alcanzar en torno a las 140 personas simultáneamente, además de los visitantes y estudiantes del área universitaria.

En la zona periférica al Complejo Sociosanitario Virgen de Las Nieves, no existen zonas de aparcamiento y la población más próxima, está muy alejada de este núcleo.

La creación de nuevos aparcamientos, se hace totalmente imprescindible, atendiendo a las razones anteriormente expuestas.

Existen cuatro zonas anexas al Complejo Sociosanitario Las Nieves donde se podría plantear la ubicación de dicho aparcamiento, a saber:

Nº1.-Parcela propiedad del Cabildo Insular de la Palma, situada junto a los actuales aparcamientos pero que debido a su pronunciada pendiente, hace muy costoso la realización de los aparcamientos, concretamente un edificio que, si bien es viable técnicamente, económicamente se trata de una inversión de 1.500.000 €, distribuidos en una planta de sótano y tres sobre rasante, a los efectos de obtener unas 150 plazas de aparcamiento.

Nº2.-Parcela propiedad privada que se sitúa también junto a los actuales aparcamientos pero su pendiente es prácticamente nula ya que se encuentra preparada en la actualidad para la agricultura, con una cota muy próxima a los actuales aparcamientos, requiriendo un pequeño movimiento de tierras que permitiría sin construir un edificio, ubicarlos así como conectar ahora o a futuro con la parcela nº1, aumentando el número de plazas que sería solo con ella de unos 145 aparcamientos y con una inversión de unos 400.000 €, aparte de la compra de los mismos que se prevé en unos 500.000 €. La presente parcela también tiene en su interior una vivienda en buenas condiciones de mantenimiento que se puede aprovechar para destinarla a fines sociales.

Nº3.- Parcela propiedad privada que se sitúa en condiciones similares a la Nº2 y anexa hacia el sur que presenta una configuración que permitiría un aprovechamiento en cuanto al número de aparcamientos similar pero que no se encuentra anexa a los actuales aparcamientos. Sin embargo, el coste de acondicionamiento de la misma, es superior pues se encuentra en una cota superior, por lo que las obras a realizar para que los peatones puedan transitar hasta el complejo y su acondicionamiento (desmante).

Nº4.- Parcela propiedad del Cabildo Insular de La Palma que se encuentra dividida en tres banales, con unos costes estimados en unos 350.000 € para su acondicionamiento y creando unas 75 plazas de aparcamiento. Sin embargo, es la parcela que se encuentra más alejada, con una distancia aproximada al complejo de unos 500 m., además de presentar un desnivel topográfico con pendiente al 12%, lo que el uso de la misma para personas con discapacidad o mayores, se hace complicada. Las obras precisas para suavizar dichas pendientes, aumentarían aún más la distancia o recorrido al Complejo y el coste económico.



De lo expuesto anteriormente parece concluirse con meridiana claridad que la parcela Nº2 es la más apropiada para la ubicación de los aparcamientos precisos para el Complejo, desde el punto de vista económico y de condicionantes técnicos, dada la conexión directa con los actuales aparcamientos, la posibilidad de conectar con el Complejo, reducción de costes, mayor proximidad a dicho Complejo Sociosanitario Virgen de Las Nieves, mayor posibilidad de instalar un acceso controlado, creación de 145 plazas aproximadamente así como la inclusión en la solución, de una vivienda existente para dedicarla a fines sociales.

La parcela expuesta como ventajosa frente a las demás, tiene como referencia catastral 38037A004002740000SH (parcela Nº2) que contiene una construcción principal (00506700BS27F0001UU), con una superficie según certificación catastral de 5.297 m², Calle Lomo Centro nº71.

De manera más específica, se precisa modificar de manera urgente la ordenación vigente en el Área Especializada de Infraestructuras y Equipamientos Centro Sociosanitario (CSS) por los siguientes motivos:

-Adecuar la ordenación del suelo ocupado por el CSS de manera que permita la implantación, desarrollo y evolución del equipamiento, con criterios concretos que den respuesta a las necesidades de funcionamiento del centro socio-sanitario ante la necesidad de actuaciones inmediatas (nuevas edificaciones, ampliaciones y dotar de conformidad urbanística con la nueva ordenación a todas las edificaciones existentes).

-Dar respuesta al requerimiento del Servicio de Acción Social relativo a la necesidad de crear nuevos aparcamientos ampliando el suelo incluido en el área especializada.

Se plantea este expediente, por tanto, como un instrumento administrativo que contribuya junto a otros, a la consecución de los objetivos, en materia social, y en concreto los relativos a paliar los problemas asistenciales y de toda índole que padece la tercera edad de nuestra isla.

Atendiendo a razones de manifiesto interés general, y especialmente social, de utilidad pública y a la urgencia de contar con un centro hospitalario en geriatría de carácter supramunicipal especializado, es preciso remodelar el antiguo Hospital General de La Palma para destinarlo en su mayor parte a dicha finalidad, manteniendo en algunas de sus dependencias, la actual Escuela de Enfermería de La Palma, ampliar el Centro de Mayores La Dehesa, disponer de recinto específico donde albergar la actual carencia de instalación centralizada de gases medicinales, instalaciones varias como cocina general, aparcamientos para personal y visitantes, reforma de la urbanización interior de la parcela, etc.

Dado que lo expuesto anteriormente, no se puede acometer y responder en plazo por el procedimiento ordinario de modificación menor de planeamiento, se opta por la Ordenanza Provisional Insular prevista en el artículo 154 de la LSENPC, en este caso por iniciativa del propio Cabildo Insular de La Palma como entidad que ostenta intereses legítimos representativos por el procedimiento de aprobación de normas reglamentarias establecido en la legislación de régimen local.

El mencionado artículo 154 de la LSENPC, no hace referencia al trámite de evaluación ambiental de las ordenanzas provisionales, no obstante y dado que el objeto de esta ordenanza provisional coincide con el de una modificación menor del Plan Insular de Ordenación de la isla de La Palma, como determinan los artículos 163 y 164 de la LSENPC, lo que implicaría de acuerdo con el artículo 5.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante Ley 21/2013), su sometimiento a evaluación ambiental estratégica simplificada, en los términos del artículo 6.2, a) y b) de la referida Ley 21/2013, al ser una zona de reducida extensión y modificación menor del plan.

En cuanto a las limitaciones se deberá tener en cuenta que estas ordenanzas provisionales no podrán reclasificar suelo (artículo 154.2 de la Ley 21/2013) y que su vigencia será hasta tanto se adapten los instrumentos de ordenación correspondientes (artículo 93.2 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, en adelante

RPC), debiendo limitarse a establecer aquellos requisitos y estándares mínimos que legitimen las actividades que correspondan.

El vigente Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma (*aprobado definitivamente y de manera parcial por la Junta de Gobierno Local celebrada el 31 de julio de 2023 y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, Anexo al Número 98, el lunes, 14 de agosto de 2023, con publicación posterior en el Boletín Oficial de Canarias, Número 173-3013, el viernes 1 de septiembre de 2023, anuncio de 22 de agosto de 2023, relativo a la aprobación definitiva parcial del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma*), clasificó como suelo urbano consolidado, con la calificación de equipamiento sanitario-asistencial (ES), el suelo reservado por el PIOLP para este equipamiento. El suelo correspondiente a la parte que se amplía en la presente ordenanza hacia el oeste fue clasificado y categorizado como suelo rústico de protección agraria.

Una intervención de la importancia y calado que se pretende, debe disponer de un amplio y claro margen de actuación para que el proyecto o proyectos de remodelación de las edificaciones existentes permitan alcanzar de forma suficiente el ambicioso programa funcional que se promueve.

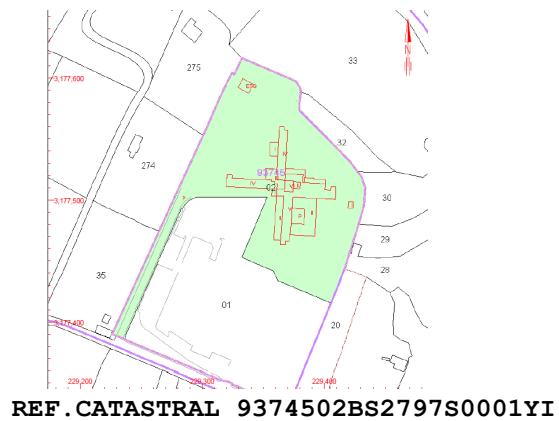
1.2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO PARA SU REVISIÓN.

El ámbito de ordenación que nos ocupa, se circunscribe a cuatro (4) parcelas catastrales contiguas situadas en la zona denominada Lomo Centro (La Dehesa) del término municipal de Santa Cruz de La Palma, con cuatro (4) zonas diferenciadas y establecidas en las ficha de ordenación en función de la clasificación del suelo según el vigente Plan General, puntualizando que la parcela Nº2 (parcela catastral 38037A002740000SH), es la única que dispone de la clasificación de suelo rustico, con una superficie de 5.403,14 m², mientras que las demás, disponen de la clasificación de suelo urbano consolidado como hemos mencionado anteriormente. En este ámbito de ordenación global, se sitúan dos conjuntos edificatorios que después de remodelados se pretenden convertir en el Complejo Sociosanitario de referencia para la isla de La Palma.

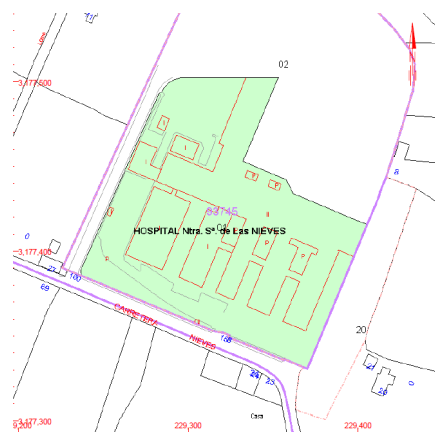
El ámbito de actuación como ya hemos explicado anteriormente, se concreta en cuatro (4) parcelas sitas en Carretera de Las Nieves (LP-101), número 160. Una de ellas, con referencia catastral 9374502BS2797S0001YI, con una superficie de 17.624 m², que actualmente se encuentra ocupada por el Centro de Mayores La Dehesa; otra, con referencia catastral 9374501BS2797S0001BI, una superficie de 18.597 m², ocupada por dependencias del antiguo Hospital General de La Palma; otra con referencia catastral 38037A00400020, superficie de 10.294 m² y adquirida a posterior de las anteriores; y por último la parcela expuesta como ventajosa frente a las demás para albergar el aparcamiento que tiene como referencias catastrales 38037A004002740000SH, con una superficie de 5.297 m², En total, el ámbito de actuación dispone de una superficie de 51.812 m².

1.3. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

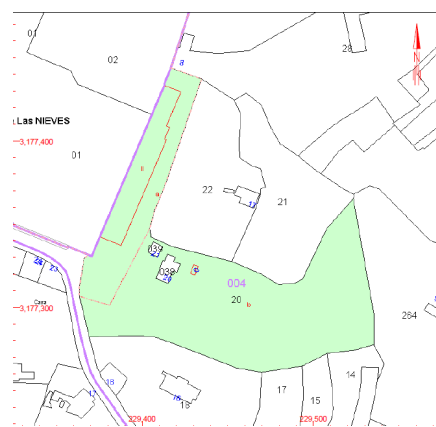
Tras la consulta efectuada al Registro de la Propiedad de fecha 18 de noviembre de 2024, resulta la titularidad pública del Cabildo Insular de La Palma sobre las cuatro parcelas mencionadas en el apartado anterior, procediendo a continuación a desglosar gráficamente el ámbito:



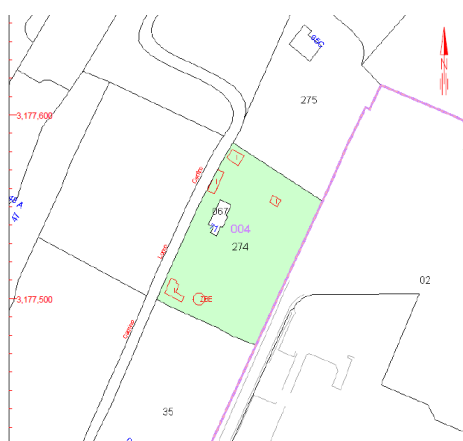
REF.CATASTRAL 9374502BS2797S0001YI



REF. CATASTRAL 9374501BS2797S0001BI



REF. CATASTRAL 38037A00400020



REF. CATASTRAL 38037A004002740000SH

Nº PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	CLASE SUELO	TITULAR	CIF	LOCALIZACION	SUP. PARCELA m²	SUP. CONST. m²	SUP. AFECTADA POR EL PROYECTO m²
1	9374502BS2797S0001YI	Urban	Cabildo Insular de La Palma	P.3.800.002.B	CR LAS NIEVES Nº160	17.624,00	8.772,00	TODA
2	9374501BS2797S0001BI	Urban	Cabildo Insular de La Palma	P.3.800.002.B	CR LAS NIEVES Nº158	18.597,00	16.578,00	TODA
3	38037A00400020	Urban	Cabildo Insular de La Palma	P.3.800.002.B	LOMO CENTRO,Pol.4,Par.20	10.294,00	162,00	TODA
4	38037A004002740000SH	Rustic	Cabildo Insular de la Palma	P.3.800.002.B	LOMO CENTRO,Pol.4,Par.274	5.297,00	213,00	TODA

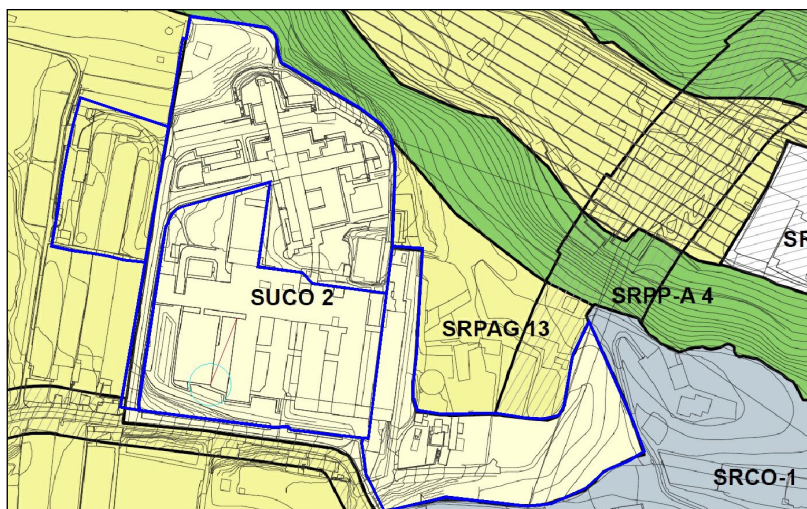
Asimismo, en cumplimiento del artículo 164.3 LSENPC, tras consulta efectuada al Registro de la Propiedad de fecha 16 de diciembre de 2024, se indica a continuación la identidad de las personas propietarias o titulares de otros derechos reales sobre las fincas desde el 14 de junio de 2014 hasta el 14 de junio de 2019 que son distintas al Cabildo Insular de La Palma:

Nº PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	CLASE SUELO	TITULAR	NIF	LOCALIZACION	SUP. PARCELA m²	SUP. CONST. m²	SUP. AFECTADA POR EL PROYECTO m²
4	9374501BS2797S0001BI	Urban	Tesorería General de la Seguridad Social	Q.2.827.003.A	9374501BS2797S0001BI	18.597,00	16.578,00	TODA
5	38037A004002740000SH	Rustic	D. Miguel Ángel Martínez Santos Dª. María Cecilia González Rodríguez	***66.5**E ***73.0**A	LOMO CENTRO,Pol.4,Par.274	5.297,00	213,00	TODA

1.4. ANTECEDENTES.

1.4.1.- Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma.

A título meramente informativo como ya hemos expuesto anteriormente, decir que según el PGO vigente en el municipio de Santa Cruz de La Palma, gran parte del ámbito de actuación (32.355 m²) se encuentra clasificado como Suelo Urbano y calificado como Equipamiento Sanitario-Asistencial, todo ello como se desprende de la Cedula Urbanística facilitada por el Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, a excepción del suelo situado al Oeste, destinado al aparcamiento que fue incluido en la presente Cedula Urbanística, con categoría de Suelo Rustico Protección Agraria y que se recategoriza como suelo rustico de protección de infraestructuras, así:



“Según el anterior esquema donde se ha grafiado el montaje de las parcelas catastrales en color azul descargado de la página Web de Catastro <https://www1.sedecatastro.gob.es/Cartografia>) sobre el fondo de una vista parcial del plano Estructural OE.3. Subcategorías, Hoja 2, las mismas se encuentran clasificadas de la siguiente manera:

La parcela catastral 38037A004002740000SH se encuentra **CLASIFICADA** como **SUELO RÚSTICO**.

Las parcelas catastrales 937450BS797S0001YI, 9374501BS2797S0001BI y 38037A004000200001DE, se encuentran **CLASIFICADAS** como **SUELO URBANO CONSOLIDADO**.

3. CALIFICACIÓN DEL SUELO

Según el plano anterior la **CALIFICACIÓN** de la parcela catastral 38037A004002740000SH sería la de **PROTECCIÓN AGRARIA (SRPAG)** en su totalidad.

Por otro lado, según el plano de ordenación pormenorizada OP.1.04 la totalidad de las parcelas catastrales 937450BS797S0001YI, 9374501BS2797S0001BI y 38037A004000200001DE, se **CALIFICAN** como **EQUIPAMIENTO SANITARIO-ASISTENCIAL (ES)**.

4. ORDENANZA APLICABLE A RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA

Según lo dispuesto en las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada, se transcribe la totalidad del artículo 61 para esta clasificación de suelo:

1. Constituye este suelo rústico de protección agraria, aquél que se define en el plano N.º 3 del Plan Estructural de este Plan General de Ordenación y que se identifica con las siglas SRPAG, por ser susceptible de ser aprovechado desde el punto de vista agrario, para la ordenación de su riqueza o potencial agrario.

2. Con carácter genérico, se permiten en esta categoría de suelo todas las actividades mencionadas en el artículo 59.2 de la LSENPC. En las mismas se ajustarán a las determinaciones establecidas en los artículos 182 a 197 de las Normas del PIOLP, que tienen carácter de NAD.

3. En cada una de las áreas de suelo rústico de protección agraria, definidas en el plano N.º 3 del Plan Estructural, se permiten los usos primarios no extractivos, definidos en el artículo 12 de estas normas y con el régimen de usos establecido en el artículo 73.4 de las Normas Urbanísticas del Plan Estructural de este Plan General de Ordenación,

según subzonas Bb1.1. (conectores ecológicos con actividad), C2.2 (interés agropecuario), D2.1 (residencial o mixto) y D3.1 (área especializada de infraestructura y equipamiento), del Plan Insular de Ordenación.

4. En aplicación del artículo 185.5 de las Normas del PIOLP se consideran construcciones vinculadas directamente a las actividades de las explotaciones agrarias:

a) Cuartos de aperos, destinados exclusivamente a almacenamiento de material básico de uso agrícola.

b) Bodegas artesanales, destinadas a la guarda y elaboración del vino en las explotaciones donde existe cultivo de viña o fuera de estas, si existe vinculación a una explotación vitivinícola.

c) Almacenes agrícolas, destinados al almacenamiento de material y productos agrícolas.

d) Establos o edificaciones ganaderas complementarias a la actividad agrícola.

5. En aplicación del artículo 186.1 de las Normas del PIOLP se consideran construcciones no vinculadas directamente a las actividades de las explotaciones agrarias aquellas que no están al servicio directo de la actividad agrícola o ganadera propia de la misma, o que superan las necesidades internas de la explotación y ofrecen servicio a otras explotaciones; tales como almacenes, frigoríficos, plantas de empaquetado o industrias de transformación. Se cumplirá con las condiciones establecidas en los artículos 186 y 227 de las Normas del PIOLP.

6. Para su autorización las edificaciones referidas en el apartado 4 de este artículo requerirán justificación de su necesidad, y de su vinculación plena a una explotación agraria. Además, cumplirán las determinaciones exigidas en los correspondientes artículos del capítulo 1 del título VIII, artículos 182 a 197, de las Normas del PIOLP que tienen carácter NAD, así como los estándares que se señalan en los siguientes cuadros:

Edificaciones agrícolas vinculadas a la explotación			
Estándares	Cuartos de aperos	Bodegas artesanales	Almacenes agrícolas
Superficie mínima explotación (m2)	2.000	1.000	10.000
Superficie construida máxima (m2)	25, 30 o 50	100 o 200	1.200 (400 m2/ha)
Superficie construida mínima (m2)	-	25	-
Altura libre interior máxima (m)	2,20	2,20	4,00

a) Cuartos de aperos: 30 m2 si las fachadas se acaban en piedra natural y 50 m2 si se integran en los banales, disponiendo de una única fachada incorporada al banal acabada en piedra natural y cubierta de tierra natural apta para el cultivo sin aperturas de ventilación. Las aperturas se limitarán a una puerta y una ventana. Se cumplirá en todo caso lo establecido en el artículo 185.5 a) de las Normas del PIOLP.

b) Bodegas artesanales: 200 m2 si se integran en los banales, disponiendo de una única fachada incorporada al banal con apertura limitada a una puerta y una ventana y cubierta de tierra natural apta para el cultivo sin aperturas de ventilación. La altura de 2,20 m. puede superarse debidamente justificada por necesidades del proceso de la uva. Se cumplirá en todo caso con lo establecido, en el artículo 185.5.b) de las Normas del PIOLP

c) Almacenes agrícolas: Se dispondrán, uno solo por explotación, preferentemente integrados en la pendiente y en los banales. La altura máxima se puede sobrepasar si se justifica por necesidades de la propia actividad agrícola. Se cumplirá en todo caso con lo establecido en el artículo 185.5.c) de las Normas del PIOLP.

Edificaciones Ganaderas

Estándares	Familiar o Complementaria	Profesional
Superficie mínima explotación (m2)	2.000	3.000
Ocupación máxima (%)	25	25
Edificabilidad máxima (m2/m2)	0,25	0,25

d) Las edificaciones ganaderas en cuanto a movimiento de tierra, muros de contención y vallados se ajustarán a las condiciones que se establecen en los números 9, 10 y 11, respectivamente, del presente artículo, y atenderán a los criterios paisajísticos definidos para las edificaciones en suelo rustico con carácter general procediéndose en particular a la plantación de arbolado y vegetación, especialmente alrededor de aquellas edificaciones de mayor volumen.

e) El dimensionado de las explotaciones ganaderas se regirá por las necesidades de espacio y volumen requerido por los animales, así como el requerido por las instalaciones complementarias vinculadas a la actividad.

f) En las instalaciones destinadas a explotaciones ganaderas no se admitirán cambios de uso, a excepción de aquellos usos ganaderos compatibles con las instalaciones y será exigible su desmantelamiento si se producen tres años seguidos de inactividad o cinco alternos.

g) Las distintas edificaciones y construcciones que compongan la explotación ganadera se ubicarán, siempre que otros condicionantes impuestos lo permitan, en las inmediaciones del camino de acceso, en suelo con menores valores agrícolas y donde se exijan menores movimientos de tierra.

h) En la zona Bb1.1, (plano P5 del PIOLP), en aplicación del artículo 199.2 de las Normas del PIOLP, las edificaciones para uso agropecuario solo se admiten si ya están implantadas, pero sin posibilidad de ampliación ni alteración de las condiciones del entorno. En las zonas D2.1 y D3.1, en aplicación de los artículos 185, 249.5 y 253.2 de las Normas del PIOLP, se prohíben las edificaciones vinculadas a los usos agropecuarios, así como el uso apícola.

i) En ningún caso se admitirán edificaciones al servicio de la actividad agrícola y ganadera en puntos altos, en líneas de horizonte, o en posiciones que pudieran afectar a las visuales desde las carreteras de la red general. Se atenderán a las Normas de Paisaje del PIOLP (artículos 77 a 88 de sus Normas) y del presente planeamiento (artículo 102 de las NU/PE).

7. *Todas las edificaciones en suelo agrícola cumplirán lo establecido en el artículo 185.4 de las Normas del PIOLP. Además, cumplirán las reglas contenidas en el artículo 66 de la LSENPC. En cumplimiento de la DOG 43.3 las instalaciones ganaderas de nueva creación deberán justificar el correcto tratamiento de los residuos para recibir la autorización administrativa oportuna.*

8. *Los invernaderos no constituyen una edificación y, por tanto, no le son de de invernaderos para especies subtropicales y solo es admisible la instalación de invernaderos para cultivos hortícolas en aquellas zonas OT C2.2, de interés agropecuario, coincidente con los recintos SRPA 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19. Los mismos, además de cumplir las condiciones que se exigen en el citado artículo 188, habrán de ser de estructuras fácilmente desmontables y construidas con perfiles metálicos y cristal u otros materiales similares, (expresamente se prohíbe el uso de plástico y malla en los cerramiento y techos), su superficie cubierta no superar 80 m2 y su altura en cumbrera no superar 3 m. Su licencia se ajustará a lo determinado en el artículo 143.3 de las normas del PIOLP.*

9. *Los desmontes para usos o actividades autorizables nunca podrán dejar a la vista cortes en el terreno, salvo en los casos en los que la naturaleza de estos sea rocosa. En caso contrario, éstos se deben ocultar mediante el levantamiento de muros que utilicen materiales y colores que favorezcan la integración en el entorno inmediato y el paisaje. No se permitirá la fijación de carteles o la pintura con fines publicitarios en estos muros. Estos desmontes no podrán generar desniveles superiores a las alturas establecidas para los muros en el apartado siguiente.*

10. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 184 de las Normas del PIOLP, aquellas actuaciones de preparación o mejora de suelo agrícola que, justificadamente, comporten movimientos de tierra y construcción de bancales y muros de contención atenderán a las siguientes condiciones:

a) La altura máxima de los muros de contención se fija en función de la altura de los muros preexistentes en la zona con los siguientes valores:

i 4,5 metros o 150%P, si P es igual o mayor a 4,5 metros

ii 4 metros o 125%P, si P está comprendido entre 3 y 4,5 metros

iii 3 metros o 100%P, si es menor o igual a 3 metros.

Siendo P la altura media de los muros preexistentes en el entorno.

b) Cuando la construcción de bancales agrícolas exija desmontes o terraplenes éstos no podrán generar desniveles superiores a las alturas establecidas para los muros.

c) Para la construcción de muros de contención se utilizará piedra natural con las características de la existente en el entorno.

d) Los muros de cerramiento opaco no superarán 1 metro, medidos en la parte media del muro en el interior del correspondiente bancale. Por encima de estos se admiten cerramientos transparentes o tipo celosía cuando se justifiquen por razón de las necesidades propias del tipo de cultivo.

11. Los estanques, aljibes y balsas tendrán una dimensión proporcional a la finca a la que sirvan, debiendo los mismos integrarse en el terreno, regulándose la dimensión vista máxima de sus muros y taludes, por las normas establecidas en los dos números anteriores y sus características por las establecidas en el artículo 58.10 anterior. En la zona Bb1.1, (plano P5 del PIOLP), en aplicación del artículo 199.2 de las Normas del PIOLP, estos usos solo se admiten si ya están implantados, pero sin posibilidad de ampliación ni alteración de las condiciones del entorno. Las redes de riego se ajustarán a lo establecido en el artículo 54.11 anterior.

12. Los cerramientos de protección de fincas o cultivos se ajustarán a lo previsto en el apartado 54.8 anterior de estas normas y utilizarán materiales y colores que favorezcan la integración en el entorno inmediato y en el paisaje. No se permite la fijación de carteles o la pintura con fines publicitarios en los mismos. Tanto los cerramientos como los muros de contención se separarán como mínimo 5 m. desde el eje de la vía, salvo mayor distancia exigida por el titular de esta.

13. Los albergues para animales domésticos abandonados se pueden autorizar en las mismas áreas en que se permiten las instalaciones ganaderas tipo estabulado profesional y con las condiciones y determinaciones que a las mismas se le exigen.

14. En aplicación del artículo 197 de las Normas del PIOLP las explotaciones apícolas podrán disponerse en zonas Bb y C PORN, (plano P5 del PIOLP), subzonas Bb1.1 y C2.2, en las condiciones de distancias siguientes:

a) Establecimientos colectivos de carácter público, suelo urbano, urbanizable y asentamientos rurales: 400 metros

b) Viviendas rurales habitadas e instalaciones pecuarias: 100 metros

c) Carretera de la red básica: 200 metros

d) Carreteras de la red intermedia intermunicipal: 50 metros

e) Carreteras de la red intermedia municipal y red viaria agrícola: 25 metros

f) Pistas forestales: 15 metros.

En carreteras, caminos o pistas la distancia se tomará desde el borde de la calzada. Las edificaciones asociadas al uso tendrán como máximo 25 m² de superficie y requerirá una parcela mínima de 10.000 m². y sólo se admiten en suelo rústico de protección agraria que coincida con subzona C2.2 del PIOLP.

15. *Con carácter general, en el suelo rústico de protección agraria, se pueden implantar los establecimientos turísticos previstos en la Ley 14/2019, cuando ello sea compatible con los valores que se protegen, todo ello en el marco de las determinaciones establecidas en el PTEOAT. En la zona Bb1.1, (plano P5 del PIOLP), en aplicación del artículo 199.2 de las Normas del PIOLP, este uso solo se admite si ya está implantado, pero sin posibilidad de ampliación ni alteración de las condiciones del entorno.*

16. *En cumplimiento del artículo 186.2 de las Normas del PIOLP, este Plan identifica una única edificación existente no vinculada directamente a las explotaciones agrícolas, que se sitúa en SRPA 7 con frente a la carretera LP-401, (x = 229374, y = 3178249), cuyo régimen de fuera de ordenación se limita a su conservación y mantenimiento, (régimen legal de consolidación).*

17. *Las edificaciones con destino a los usos productivos, logísticos y de almacenamiento, en categoría I a), y a los usos terciarios de comercial y hostelería, autorizables en zona C2.2 y siempre que estén vinculadas a explotación agraria, deberán disponer de una superficie mínima de explotación de 10.000 m² y su superficie construida máxima no superar 300 m² ni su altura interior ser superior a 4 metros. La superficie construida de la misma contabilizará a los efectos del cómputo de la superficie máxima para almacén agrícola establecida en 1.200 m² reseñada en el cuadro del apartado 58.6 anterior.*

18. *Con carácter general, se mantendrá la actual red viaria agrícola, (caminos y pistas), pudiéndose proceder a la mejora de su firme y a la rectificación de sus alineaciones. Solo se admite la apertura de nuevas vías conectadas a la red existente cuando respondan a la estricta necesidad que demanda una actividad agraria permitida en zona C2.2 o una actividad turística admitida por el PTEOAT y con las limitaciones del PIOLP. Estas nuevas vías tendrán un ancho entre 3 y 4 m., pudiendo disponer de apartaderos, y la misma no supondrá una alteración significativa del perfil natural del terreno.*

5.- ORDENANZA APLICABLE A EQUIPAMIENTO

Según lo dispuesto en las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada, se transcribe la totalidad del artículo 32 para esta clasificación de suelo:

1. *Constituye el suelo urbano consolidado de equipamientos el recogido bajo esta denominación en el plano N.º 1 de este Plan Operativo.*

2. *El régimen de edificación del suelo urbano consolidado con calificación de equipamientos es el siguiente:*

a) *Uso principal: Los usos de equipamientos en la clase, categoría y tipo que se indica en el correspondiente plano N.º 1 de este Plan Operativo del Plan General de Ordenación.*

b) *Usos compatibles complementarios: Dentro de los usos regulados quedan amparados los garajes o aparcamientos que fuesen necesarios.*

c) *Usos compatibles autorizables sin limitaciones: Cualquier otra categoría de los usos de infraestructura y equipamientos, debidamente justificada su necesidad y oportunidad y por razones suficientes de interés general.*

d) *Usos compatibles autorizables con limitaciones: Terciarios siempre que sean complementarios del uso principal y responda a necesidades funcionales de este.*

e) *Usos prohibidos: Aquellos que se impiden explícitamente por ser incompatibles.*

f) *Tipología de edificación: Edificación semi-extensiva, salvo en las ubicadas en manzanas de edificación intensiva y semi-intensiva en la que pueden adoptar la tipología de esta.*

g) *Altura máxima: En general cuatro plantas, aunque debidamente justificada pueden plantearse mayores alturas exigida por el programa funcional adoptado, pero, en todo caso, adecuadas a la fijada por este Plan Operativo del Plan General de Ordenación para las zonas colindantes.*

6.- OBSERVACIONES Y/O CONCLUSIONES

En consecuencia, las parcelas pueden ser edificadas y/o usadas en los términos manifestados en este informe.

Es cuanto informo, para que resuelvan con su más elevado proceder.

ARQUITECTO MUNICIPAL

Henry J. Díaz Fraga (firmado digitalmente)"

1.4.2. Servidumbres Aeronáuticas

La totalidad del ámbito que nos ocupa, se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de La Palma (Real Decreto 1029/2020, de 17 de noviembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de La Palma). En el plano nºPI-15.- "Servidumbre Aeronáuticas", se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de La Palma que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc., incluidas las grúas de construcción y similares), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea. Todo ello requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 31, 32 y 33 del **Real Decreto 369/2023**, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea.

1.4.3.- Plan Insular de Ordenación de La Palma

Conforme a la zonificación establecida en el Plan Insular, no adaptada al artículo 178 LSENPC, el Centro Socio-Sanitario de carácter estratégico insular previsto en el mismo se ubica en zona D3.1 "Área especializada de infraestructuras y equipamientos" contemplándose, además, una pequeña ampliación hacia el oeste por necesidades de funcionamiento sobre terrenos incluidos en la zona C2.2 "Interés Agropecuario apta para actividades de interés general" (AIG), clasificada como suelo rústico por el PGO.

En la ordenación propuesta en la OPI-CSS, todo el ámbito pasará a formar parte de la zona C PORN conforme a lo establecido en el artículo 178.2 LSENPC. En la parte en la que se produce la ampliación, ya incluida en zona C, no hay cambio de zona PORN. Todo ello sin perjuicio de la subdivisión en subzonas o zonas de ordenación territorial que pueda llevarse a cabo en la modificación sustancial plena que se formule para la adaptación del PIOLP vigente a las LSENPC.

La ordenación debe atender a las condiciones ambientales establecidas en el artículo 252.5 de las Normas del PIOLP, así:

“5. Los planes y proyectos que desarrollen áreas especializadas de infraestructuras y equipamientos deberán atender a las siguientes condiciones ambientales y en nuestro caso a:

b) Los estudios ambientales, si procede, considerarán la eventual afectación, directa o indirecta, sobre espacios de interés natural, con especial atención a la flora, fauna, las zonas de interés de nidificación y el paisaje.

c) Se procurará la integración paisajística del perímetro de la actuación, especialmente en relación a la visibilidad desde la red viaria (mediante arbolado, disposición de roquedo simulando colada basáltica, cromatismo de los edificios y cerramientos, etc.).

d) Se procurará la correcta ordenación de las instalaciones previstas en el entorno rústico y natural (construcciones, aparcamientos, etc.), en relación a los principales valores naturales y paisajísticos, así como las infraestructuras modulares de gestión de residuos y aguas residuales para prevención de vertidos y contaminación de suelo y acuíferos.”

1.5. OBJETIVOS DE LA ORDENANZA PROVISIONAL INSULAR. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

El Cabildo Insular de La Palma identifica la problemática social derivada del envejecimiento previsible de la población, que hace necesario ampliar el número de plazas residenciales, plazas hospitalarias geriátricas y en general, ligadas en general a personas mayores de 65 años en la Isla de La Palma.

Para ello es preciso garantizar la ejecución de las dotaciones que cubran las necesidades planteadas a día de hoy, optimizando los recursos edificados e infraestructuras de servicios existentes, además del aumento de la dotación de aparcamientos (ya que frente a las aproximadamente 86 plazas existentes en la actualidad, se plantea la dotación de unas 145 plazas) y la posibilidad ejecutar, en el futuro, nuevas dotaciones y/o edificaciones destinadas al uso socio-sanitario del ámbito objeto de ordenación.

Se ha dispuesto de informe de la Consejería de Servicios Sociales, Educación, Sanidad y Artesanía del Cabildo Insular de La Palma donde se estudia la evolución demográfica de la isla y se argumenta la necesidad de ampliar el número de instalaciones destinadas a satisfacer las

necesidades de las personas con la problemática planteada, exponiéndose a continuación, **de forma resumida**, los aspectos fundamentales de dicho documento:

- *“El incremento poblacional provincial hasta el año 2029 será el 3,2% para el conjunto de la población, el 43,3% para la franja de edad 65 a 75 años, el 42.5% en la de 76 a 85 años y el 100.1% en la franja de edad de 86 y más años.*
- *A nivel insular, el incremento poblacional total será del 4%, pero el de la población mayor de 65 años alcanzará el 8%. Cuando se realiza el análisis por tramos de edad de las personas mayores, el número de individuos de más de 85 años se incrementará un 22%, población susceptible de uso de plaza residencial. Este tramo de edad, en términos absolutos, alcanzará las 2.545 personas en el año 2019, frente a las 2080 personas que en la actualidad tienen más de 85 años.*
- *Tomando como referencia los padrones municipales se observa que los municipios palmeros que cuentan actualmente con mayor número de personas mayores son Los Llanos de Aridane, Santa Cruz de La Palma, El Paso, Breña Alta, San Andrés y Sauces y Tazacorte, siendo Barlovento, Garafía, San Andrés y Sauces, Tazacorte y Tijarafe los que han sufrido una mayor intensidad de envejecimiento de población en los últimos años.*
- *La distribución territorial de plazas residenciales en el territorio insular se produce de la siguiente manera:*

Plazas residenciales en los municipios de La Palma	
LA PALMA	349
Garafía	19
El Paso	0
Puntagorda	28
Tazacorte	14
Tijarafe	0
Los Llanos de Aridane	12
Fuencaliente	17
Villa de Mazo	12
Breña Alta	26
Breña Baja	0
Santa Cruz de La Palma	180
Barlovento	0
Puntallana	25
San Andrés y sauces	16

Fuente: Servicio de Acción Social

Zona de influencia de S. C. de La Palma: S.C. de La Palma, Mazo, Fuencaliente, Breña Alta, Breña Baja, Barlovento, Puntallana, San Andrés y Sauces		
	Plazas	Cobertura
Población mayor de 65 años	247	2,8%
Población mayor de 75 años		5,8%

Zona de influencia de Los Llanos de Aridane: Garafía, Los Llanos de Aridane, El Paso, Puntagorda, Tazacorte y Tijarafe		
	Plazas	Cobertura
Población mayor de 65 años	102	1,3%
Población mayor de 75 años		2,9%

- *Respecto a la planificación de la cobertura de plazas residenciales en la isla, si se aplica la cobertura actual de plazas a la población proyectada para el año 2019 el aumento del número de plazas necesarias para mantener la cobertura será de 6 si se toma como referencia de cálculo a la población mayor de 65 años, y de 38 si se toma de referencia a la población de más de 75 años."*

El objeto de la ordenación planteada es acomodar urbanística y jurídicamente en el ámbito delimitado el equipamiento social descrito en párrafos anteriores. Para ello, la ordenanza insular provisional que nos ocupa, establecerá las determinaciones necesarias relativas a los parámetros urbanísticos propios de una ordenanza, así edificabilidad máxima, ocupación máxima, alturas máximas, retranqueos mínimos, etc. en definitiva los criterios objetivos que forman parte de la normativa urbanística de un suelo urbano con ordenación pormenorizada.

La redacción de los cambios descritos tiene como finalidad última su incorporación definitiva al Plan Insular de Ordenación de La Palma como sistema general insular hasta su adaptación a la LSENPC en la primera modificación sustancial plena de que sea objeto.

La presente Ordenanza Provisional Insular parte del criterio de que la ordenación urbanística del suelo ha de resolver y atender, como objetivo básico y criterio general, y con la necesaria flexibilidad y agilidad, las necesidades de índole espacial y funcional para la implantación de las instalaciones y servicios, en este caso, que se demandan como actividades socio-sanitarias y aquellas relacionadas con el bienestar social.

La conveniencia y oportunidad de su formulación, deriva de la necesidad de aumentar la capacidad de prestar asistencia, alojamiento y otros servicios a personas de más de 65 años, conforme a los argumentos expuestos en el primer apartado del presente documento, así como completar la urbanización interior del sector.

El resultado de la presente Ordenanza Provisional Insular será, por tanto, la ordenación de un ámbito capaz de albergar un equipamiento socio-sanitario que dé respuesta a las necesidades presentes y futuras, relacionadas con dicho uso a nivel insular.

1.6. ANALISIS DE LA ORDENACION PROPUESTA.

1.6.1.-ANTECEDENTES.

El documento de “Proyecto de Ordenanza Provisional Insular”, junto con el documento ambiental estratégico correspondiente, fue sometido al procedimiento establecido en el artículo 154 LSENPC, así como en los artículos 29 y siguientes de la Ley 21/2013, habiéndose emitido el correspondiente informe ambiental estratégico por la Comisión de Evaluación Ambiental de La Palma (Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife nº 27, de 4 de marzo de 2022). En este procedimiento se determina que la ALTERNATIVA 3 es la seleccionada para proceder a la aprobación inicial de la misma.

En cumplimiento del Acuerdo Plenario de fecha 10 de mayo de 2024, el documento aprobado inicialmente el 10 de mayo de 2024 fue sometido a los siguientes trámites: información pública y audiencia a los ciudadanos afectados; recabar aportaciones adicionales por otras personas o entidades; y recabar directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen a las personas cuyos derechos o intereses legítimos se vieren afectados y guarden relación directa con su objeto, de conformidad con los artículos 49,b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Asimismo, se sometió al trámite de consulta a las Administraciones Públicas cuyas competencias pudiesen resultar afectadas, en virtud del artículo 19.2 LSENPC y del artículo 10.2 y 4 RPC; y en atención a la normativa sectorial aplicable, se solicitaron los informes preceptivos.

Como resultado de los citados trámites, los informes y la aportación/opinión recibidos durante dicha información pública, se han incorporado los siguientes cambios respecto al documento aprobado inicialmente:

- Se ha incorporado un Estudio de Movilidad y Transporte Público en la presente Memoria Informativa y Justificativa, adoptando determinaciones de ordenación viaria que mejore sustancialmente, el servicio de transporte público y privado (accesibilidad entre las infraestructuras de transporte público y las distintas edificaciones que integran el complejo sociosanitario).
- Se ha incorporado en esta memoria , la obligación de disponer de las dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, en los nuevos proyectos de edificación y urbanización.
- Se ha grafiado convenientemente en la documentación, la condición de sistema general del Complejo sociosanitario.

- Se han introducido las oportunas modificaciones de los itinerarios peatonales y escalera de conexión de las zonas CSS-Ur-EA-1 y CSS-Ur-EA-3, especialmente el acceso a la Escuela de Enfermería, dentro de lo razonablemente posible (ajustes razonables, establecidos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. Artículo 2. Definiciones).
- Se encuentran incorporados en la presente OPI, todos los condicionantes ambientales señalados en el informe del Servicio de Medio Ambiente y Emergencias del Excmo. Cabildo Insular de La Palma que son objeto de regulación en una ordenanza.

1.6.2.-CRITERIOS DE ORDENACION.

- Ampliar el Complejo sociosanitario delimitado en el PIOLP hacia el oeste de manera que pueda absorber la ampliación de dotaciones y servicios que sean necesarios y/o que estén relacionados con el uso socio-sanitario del mismo. Todo el ámbito pasará a formar parte de la zona C PORN conforme a lo establecido en el artículo 178.2 LSENPC.

-Se ha de establecer una ordenación, conforme establece la LSENPC respecto a los equipamientos supramunicipales, que posibilite materializar las necesidades planteadas y que se demandan en cuanto a la mejora y ampliación del equipamiento existente y, que se han de desarrollar en el ámbito de actuación, al tiempo que optimizar los recursos edificados existentes, así como sus infraestructuras, incluyendo en las mismas, el aumento de dotación de aparcamientos.

Debemos de considerar que toda actuación que se produzca tras la aprobación de la presente Ordenanza va a actuar sobre un espacio ya modificado, al que se pretende dar la cualificación necesaria y las pautas de ordenación para esta zona, atendiendo a las previsibles demandas y exponiendo que la solución propuesta se define con la alternativa considerada como la más viable y donde estas estructuras respondan a parámetros de optimización y viabilidad, dentro de las distintas alternativas propuestas.

También debemos tener en cuenta sobre el análisis de alternativas del Documento Ambiental Estratégico. En primer lugar, debe recordarse que la Alternativa Cero desapareció en la evaluación de planes y programas con la Ley 21/2013 aunque se mantiene como tal para el caso de los proyectos sometidos a impacto ambiental (artículo 35.1.c y artículo 45.1.c de la Ley 21/2013). En el caso de la evaluación de planes y programas, la alternativa cero ha sido sustituida por “los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa” (apartado 2 del anexo IV de la Ley 21/2013). Carece de sentido que el Documento Ambiental Estratégico incluya ahora un apartado 16 sobre la “probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa” y otros sobre la Alternativa Cero. Por lo que la Alternativa Cero no se contemplará.

Teniendo en cuenta que el uso está definido por el PIO^{LP} y que la urbanización está muy condicionada por los viarios interiores e infraestructuras existentes que no justifican operaciones de renovación, se han planteado cuatro alternativas para la ordenación de volúmenes del ámbito estudiado que va distribuyendo los aprovechamientos en cuatro niveles.

De manera resumida y antes de desglosar la ordenación propuesta (Alternativa 3) como la que se adapta en mayor medida a la consecución de los objetivos generales y específicos y al mismo tiempo, se encuentra en equilibrio con los posibles efectos ambientales negativos sobre el medio, determinamos:

La mencionada ordenación propuesta (alternativa 3) plantea consolidar las edificabilidades existentes, manteniendo en unos casos y aumentando en otros, los parámetros de ocupación actuales y aumentando siempre la edificabilidad de todas las unidades de ordenación, alcanzando una edificabilidad neta de 54.288,44 m², para poder permitir ampliar las instalaciones de acuerdo con las necesidades a día de hoy, con un edificio para cocina central, un centro de instalaciones, un edificio para suministro de gases medicinales (oxígeno) y la ampliación del actual Centro de Mayores La Dehesa, así como el resto de demandas que puedan surgir a futuro en el desarrollo de necesidades funcionales del CSS.

Además, se ordena una parcela zonificada como C2.2 “Interés agropecuario AIG” del PIOLP con el objeto de destinarla a **aparcamientos en superficie, espacios libres y a la implantación de nuevas instalaciones o servicios tanto en las edificaciones existentes como de nueva planta** que sean precisas y/o estén relacionadas con el uso socio-sanitario. Así, se categorizará la misma como suelo rústico de protección de Infraestructuras (SRPI) acorde con el artículo 34.d) LSENPC y se establecerán los parámetros necesarios para posibilitar el destino ante dicho.

Esta ordenanza hace hincapié y recuerda la obligación de disponer de las dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos establecidos en el CTE., así como con lo establecido en el artículo 53.3 Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias para los nuevos proyectos de ejecución de edificación y urbanización, así:

3. Todos los edificios de nueva construcción de titularidad de las Administraciones públicas canarias contarán con puntos de recarga de vehículos eléctricos en todas las plazas de aparcamiento destinadas a vehículos oficiales propios de esa administración. En el resto de las plazas se dotarán según la normativa sectorial

Así como el artículo 22.1.C de la mencionada Ley 6/2022:

c) La previsión de puntos de recarga de vehículos eléctricos en las nuevas edificaciones suficientes para la dotación de aparcamientos, así como su introducción en las existentes.”

La rotonda de acceso al Complejo Sociosanitario y su conexión con la zona CSS-Ur-EA-3, **respetando** el actual acceso a la Escuela de Enfermería, se realiza dotando, dentro de lo razonablemente posible de unas rampas peatonales y escaleras cuya diseño cumple con la normativa aplicable en materia de accesibilidad universal (Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social; Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones; Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados; Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación; y Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación).

A continuación, pasamos a describir dicha ordenación, así:

1.6.3.- DESCRIPCION DE LA ORDENACION PROPUESTA.

En las cuatro zonas de ordenación establecidas en el ámbito (CSS-Ur-EA-1, CSS-Ur-EA-2 y CSS-Ur-EA-3 en suelo urbano y CSS-Rpi-EA en suelo rústico) se prevé incrementar la edificabilidad. La actualmente clasificada y categorizada como suelo rústico de protección agraria se recategoriza como suelo rustico de protección de infraestructuras. En esta última se prevé el emplazamiento de aparcamientos tan necesarios para el CSS, así como la posibilidad de albergar dotaciones y servicios, que sean precisos y/o estén relacionados con el uso socio-sanitario, acorde con el artículo 34.d) LSENPC.

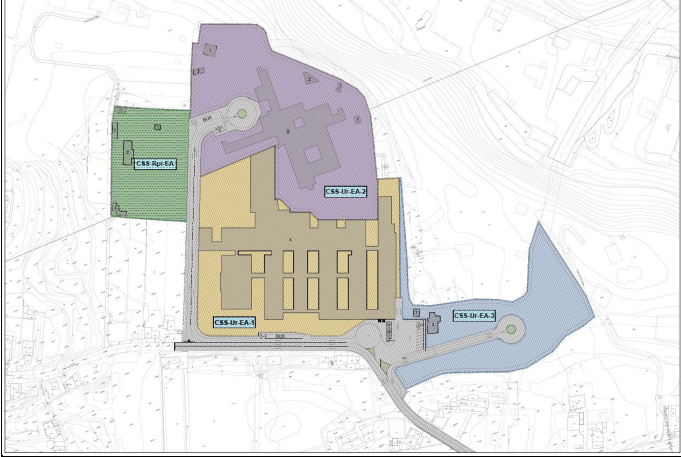
En el suelo URBANO situado al este (CSS-Ur-EA3), se utiliza parte de dicho suelo para ordenar mediante un nudo de circulación, el acceso a dicha parcela como al interior del CSS en su conjunto, salvando las barreras de accesibilidad de la parte alta y la parte baja. Se ordenará, además, para posibilitar la implantación de dotaciones y servicios, bien en las edificaciones existentes como de nueva planta, que sean precisos y/o estén relacionados con el uso socio-sanitario, y además, una amplia zona de espacios libres, para lo que se establecerán los parámetros necesarios para posibilitar el destino ante dicho.

Se establece unas alturas reguladoras máximas coincidentes con las alturas de las edificaciones existentes y unos parámetros de ocupación y coeficiente de edificabilidad que consiguen que todo el conjunto edificatorio del CSS se ajuste a la ordenación definida por la ordenanza permitiendo incluso unos márgenes más que suficientes para su ampliación a futuro. Con todo ello, se alcanza una edificabilidad neta máxima de 48.170,62 m²c que estimamos suficientes

para las previsiones de crecimiento del CSS. Para la parcela situada en suelo rústico y considerando la posible ampliación de las instalaciones o servicios del CSS, se proyecta la creación de aparcamientos al servicio del CSS, se le asigna una ocupación máxima del 60 %, una altura reguladora máxima de 2 plantas y un coeficiente de edificabilidad de $0,30 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$ lo que permite alcanzar una edificabilidad neta de $1.620,94 \text{ m}^2\text{c}$ y en consecuencia una capacidad de parking suficiente. A la parcela clasificada como urbano (CSS-Ur-EA3), se le asigna una edificabilidad neta de $4.692,82 \text{ m}^2$ que permitirá cubrir un imprevisto en materia sociosanitaria de apoyo a la infraestructura existente (equipamiento).

A la parcela con clasificación urbanística de suelo urbano y donde se sitúa la Residencia de Mayores (CSS-Ur-EA-2) se le asigna una edificabilidad neta de $18.495,89 \text{ m}^2\text{c}$ que permite casi duplicar la edificabilidad de la infraestructura existente. Para completar su ordenación se le asigna una ocupación del 40 % que supera con creces la ocupación del edificio existente (11,31 %) pero que permitiría abordar las actuaciones inminentes mencionadas anteriormente como son cocina central, un centro de instalaciones, un edificio para suministro de gases medicinales (oxígeno) y la ampliación del Centro de Mayores La Dehesa; y una altura reguladora coincidente con la que tiene la edificación, 5 plantas. Como quiera que la ocupación y alturas máximas permiten una edificabilidad excesiva en la parcela, se le asigna un coeficiente de edificabilidad que acota la máxima edificabilidad neta a materializar en la parcela, $1,00 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$.

Para la parcela de suelo urbano (CSS-Ur-EA-1) que ocupará el Nuevo Hospital de Ntra. Sra. de Los Dolores, Centro de Alzheimer y Escuela de Enfermería, la cuota de ocupación se aumenta hasta el 70 %, toda vez que las edificaciones existentes tienen una cuota del 67,16 %, y la altura reguladora máxima asignada coincide con la altura del ala este y que se eleva a 4 plantas. Se asigna un coeficiente de edificabilidad, $1,60 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$ que acota el margen de crecimiento de la infraestructura existente permitiendo una edificabilidad neta máxima de $23.360,97 \text{ m}^2\text{c}$. Las edificaciones existentes disponen de una superficie construida de $20.257,52 \text{ m}^2\text{c}$.

FICHA DE ORDENACIÓN		
AE DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS - COMPLEJO SOCIO SANITARIO VIRGEN DE LAS NIEVES		
DATOS GENERALES Zona PORN: C Superficie: 5,21 ha. Municipio: Santa Cruz de La Palma Sistema funcional: Este		CONDICIONES Programa: Los usos admisibles se regulan en el artículo 38 de la presente ordenanza para cualquiera de las zonas establecidas (CSS-Ur-EA-1; CSS-Ur-EA-2; CSS-Ur-EA-0; CSS-Ur-EA-3 y CSS-Rpi-EA) sin otra limitación que los parámetros y condiciones generales de la edificación, tipologías e intensidades establecidos para cada una de ellas. Uso principal: Uso de equipamiento en la categoría sanitario asistencial definido en los artículos 276.3.b) del PIOLP y 38 de la presente ordenanza. Usos complementarios: Equipamiento docente relacionado con los usos sociales, sanitarios y/o asistenciales. Usos prohibidos: Los no citados en los apartados anteriores. Condiciones Particulares CSS-Ur-EA-1 Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS y compatibles complementarios. Tipología:Edificación Abierta (EA) Superficie parcela14.600,60 m²s Ocupación máxima(70,00%) 10.220,42 m²s Volumen - Edificabilidad máxima(1,60 m²c/m²s) 23.360,97 m²c Altura reguladora máxima4 plantas Retranqueos mínimos:Según planos de ordenación CSS-Ur-EA-2 Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS y compatibles complementarios. Tipología:Edificación Abierta (EA) Superficie parcela18.495,89 m²s Ocupación máxima(40,00%) 7.398,35m²s Volumen - Edificabilidad máxima(1,00 m²c/m²s) 18.495,89 m²c Altura reguladora máxima5 plantas Retranqueos mínimos:Según planos de ordenación CSS-Ur-EA-3 Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS y compatibles complementarios. Tipología:Edificación Abierta (EA) Superficie parcela9.385,64 m²s Ocupación máxima(50,00%) 4.692,82 m²s Volumen - Edificabilidad máxima(0,50 m²c/m²s) 4.692,82 m²c Altura reguladora máxima2 plantas Retranqueos a linderos:Según planos de ordenación CSS-Rpi-EA Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS y compatibles complementarios. Tipología:Edificación Abierta (EA) Superficie parcela5.403,14 m²s Ocupación máxima(60,00%) 3.241,88 m²s Volumen - Edificabilidad máxima(0,30 m²c/m²s) 1.620,94 m²c Altura reguladora máxima2 plantas Retranqueos a linderos:Según planos de ordenación Condiciones Ambientales:Artículo 41 de la ordenanza
		
DESCRIPCIÓN Actuación que contempla la reserva de suelo y ordenación pormenorizada del sistema general insular Complejo Socio Sanitario Virgen de Las Nieves. La delimitación de este ámbito responde a la necesidad de aglutinar la atención a las personas mayores, el Centro de atención a personas con Alzheimer, el hospital especializado en geriatría y enfermos crónicos, la Escuela de Enfermería y otros servicios relacionados.		

1.7. -ANÁLISIS DE INTEGRACION PAISAJISTICA (Art.140.3 de la Ley 4/2017).

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Para el estudio de integración paisajística debemos considerar que no existen dos paisajes iguales, y en una isla como La Palma, isla volcánica, el paisaje depende de la interacción entre las estructuras volcánicas, los sistemas morfogénéticos subáereos, la acción del mar y sobre todo la acción del hombre a lo largo de toda su existencia en la isla. De esta forma, geomorfología, geología, paisajes vegetales y la mano del hombre se imbrican sobre el territorio, haciendo imposible su análisis por separado y es precisamente esta imbricación la que otorga singularidad a un paisaje.

La valoración de la integración visual de una actuación analiza y valora los cambios en la composición de vistas hacia el paisaje como resultado de la actuación que se pretende, de la respuesta de la población a esos cambios y de los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente.

Para ello, se valora en qué grado se modifica la escena del ámbito de actuación considerando la afección que ésta supone sobre los siguientes aspectos:

-Volumen, escala, altura: Teniendo en cuenta todos los factores de emplazamiento y situación, la actuación propuesta no supone ningún cambio respecto a la situación anterior.

-Textura y cromatismo: No se introducen cambios respecto del planeamiento vigente en las regulaciones normativas que afectarían a los materiales o al color de las edificaciones o del entorno.

-Ocultación: La actuación propuesta no supone un cambio en lo relativo a ocultación de los recursos paisajísticos de interés, ya que no se encuentra ninguno en el ámbito del estudio.

Así, con estas breves apreciaciones debemos considerar:

1. En la zona de estudio podemos apreciar como los componentes bióticos y abióticos del paisaje han sido alterados desde tiempos anteriores a la conquista de la isla, hecho contrastable ya que, se trata de una zona con un clima benévolo y con fuentes de agua cercanas, por lo que el terreno natural dista mucho de lo que en su día pudo haber sido, encontrándonos hoy en día con un núcleo de población diseminado y un lugar que en un pasado fue de visita obligada para todos los palmeros que quisieran recibir asistencia sanitaria. Así, los componentes naturales, históricos, culturales, arquitectónicos, urbanísticos ya sean públicos o privados son elementos constituyentes de una determinada identidad urbana variada y singular para cada zona. Hecho tal que nos va a determinar el tipo de paisaje en el cual nos encontramos cuyo componente principal está dominado por el componente antrópico.

2. Nos encontramos en un lomo, un interfluvio con alto grado de antropización, que es continuación de las laderas de Cumbre Nueva antes de finalizar en un acantilado activo en su

contacto con el mar. Sobre él existen núcleos de población caracterizados por la irregularidad y la dispersión, alternando con cultivos subtropicales y bancales abandonados. En la totalidad de la parcela, existen antiguas construcciones que hoy en día son utilizadas, como es la residencia de mayores o el antiguo hospital general, el cual alberga actualmente la escuela de enfermería, quedando gran parte de la edificación vacía y sin uso por su precario estado, siendo objeto de parte de esta OPI el poder dar pie al uso de estas infraestructuras, mediante la mejora e incorporación de nuevas.

3. Es importante tener en cuenta las variaciones en el paisaje ya que, aunque se trate de un paisaje urbano dominado por el componente antrópico la percepción e identidad del mismo también varía cuando se realizan cambios sobre el mismo. De esta manera, la valoración que se tiene de estos espacios es baja debido en buena parte a los bajos estándares de superficies de espacios libres, especialmente de parques y de baja densidad de arbolado en los espacios públicos. La relación entre la calidad ambiental y la calidad cultural nos establece que nos encontramos ante una zona con una Calidad Ambiental Muy Baja, donde además el índice de Artificialidad, que determina el peso de la componente antrópica en el paisaje es Muy alto.

Por lo tanto, una vez sea llevada a cabo la OPI se producirá inexorablemente la aparición de una nueva construcción, donde además debemos destacar la parte positiva de que una infraestructura en abandono vuelva a tomar relevancia e importancia en el contexto insular.

En el caso de no llevarse a cabo la OPI y que pararan las actividades en la parcela, por la falta de acondicionamiento y del desarrollo de las infraestructuras necesarias, el impacto será considerablemente superior a lo ya existente y será necesario realizar un proyecto acorde para su desmantelamiento.

Debemos considerar que la capacidad de absorción visual, haciendo referencia a la posibilidad del terreno para enmascarar la alteración, conservando su integridad visual o la aptitud del territorio para admitir cambios sin notable quebranto de sus aspectos visuales, es alta, como consecuencia del entorno donde se encuentra.

Debido a lo anteriormente expuesto, debemos considerar para el desarrollo propuesto analizar desde una doble vertiente el punto de vista paisajístico. Y es que, la eliminación del aspecto abandonado que actualmente presenta el antiguo Hospital va a incidir positivamente en el paisaje local, no así la eliminación del espacio libre, que debe entenderse como negativo.

En todo caso, el paisaje creado con la presencia de las nuevas edificaciones y los espacios verdes resultará armonioso en el entorno en el que se inscriben los terrenos y por tanto más recientes, más modernos y supuestamente mejor integradas.

1.8.-NORMATIVA APLICABLE.

- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC).
- Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba Reglamento de Planeamiento de Canarias (RPC).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental (Ley 21/2013)
- Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales
- Reglamento Orgánico de gobierno, administración y funcionamiento del Excmo. Cabildo Insular de La Palma (RO) (BOP nº33, de 16 de marzo de 2018).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP)
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL).
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno
- Ley 12/2014, de 26 de diciembre, de transparencia y de acceso a la información pública
- Ley 8/2015, de 1 de abril, de cabildos insulares
- Orden TMA/85/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

1.9 RESUMEN EJECUTIVO. DELIMITACION DEL AMBITO Y ALCANCE.

De conformidad con lo establecido por el artículo 25.3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, “3. En los procedimientos de aprobación o alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes externos:

a) Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de 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.

En cumplimiento del citado precepto legal, se incorpora al presente documento, el siguiente RESUMEN EJECUTIVO:

1.9.1 -ÁMBITO DE LA ALTERACION.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 25.3 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, describiremos el ámbito de ordenación que nos ocupa y su alcance.

Este, se circunscribe a cuatro (4) parcelas contiguas situadas en la zona denominada Lomo Centro (La Dehesa) del término municipal de Santa Cruz de La Palma, donde se hallan

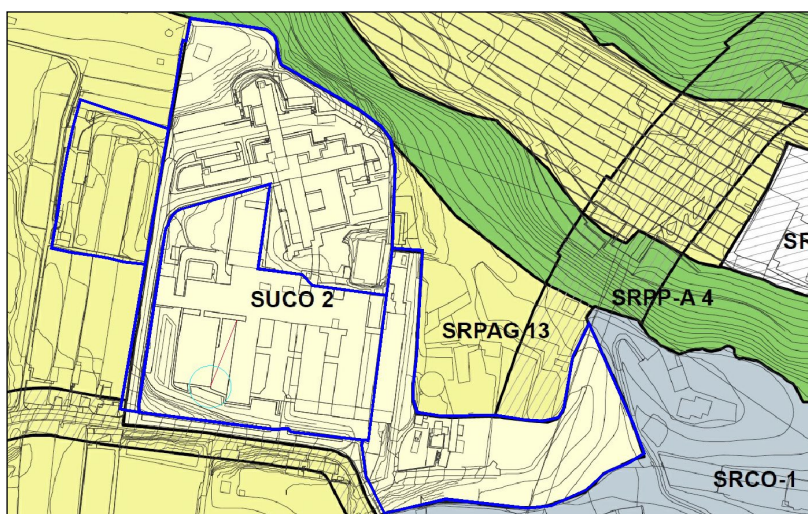
construidas dos conjuntos edificatorios que después de remodelados se pretenden convertir en el Complejo Sociosanitario de referencia para la isla de La Palma.

Esas cuatro (4) parcelas se sitúan en la Carretera de Las Nieves (LP-101), número 160. Una de ellas, con referencia catastral 9374502BS2797S0001YI, con una superficie de 17.624 m², que actualmente se encuentra ocupada por el Centro de Mayores La Dehesa; otra, con referencia catastral 9374501BS2797S0001BI, una superficie de 18.597 m², ocupada por dependencias del antiguo Hospital General de La Palma; otra con referencia catastral 38037A004000200000SW, superficie de 10.294 m² y adquirida a posterior de las anteriores; y por último la parcela expuesta como ventajosa frente a las demás para albergar el aparcamiento que tiene como referencias catastrales 38037A004002740000SH y 00506700BS27F0001UU, con una superficie de 5.297 m². En total, el ámbito de actuación dispone de una superficie de 51.812 m².

El ámbito ha sido incrementado en relación a la delimitación establecida en el PIOLP, hacia el oeste, dada la competencia que la planificación insular (artículo 98.2 LSENPC) tiene para proceder a la ordenación de dichos equipamientos insulares.

La necesidad de dotar al complejo, de la oportuna infraestructura de aparcamientos que permita garantizar el correcto funcionamiento del mismo, ha conllevado la habilitación de una bolsa de suelo situada como ya se ha dicho, al oeste del conjunto.

Para el conjunto, se ha establecido la tipología de edificación abierta (edificación semi-extensiva, intensiva y semi-intensiva) y cinco (5) plantas de altura. De acuerdo con ello el coeficiente de edificabilidad se estima en 1,095 m²c/m²s lo que hace una edificabilidad total dentro de la parcela de 48.170,62 m²c. La edificabilidad establecida es suficientemente amplia para el desarrollo del programa funcional que se pretende implantar.



P. GENERAL DE ORDENACION DE S/C DE LA PALMA



ORDENACION DEL CSS

1.9.2 -ALCANCE DE LA ALTERACION.

CONDICIONES

Clases y Categorías de suelo: Según la clasificación vigente en materia urbanística, el ámbito de la ordenanza se encuentra clasificado en Urbano y Rústico.

Instrumento de desarrollo: Desarrollo mediante proyectos que definan cada una de las edificaciones e infraestructuras que albergan el programa funcional del complejo.

Uso principal: Equipamiento socio sanitario (uso equivalente a los definidos en el artículo 276.3.b) del PIOLP denominados socio-asistenciales). Este puede comprender todas las dotaciones y servicios necesario para su desarrollo como pueden ser: aparcamientos, seguridad, viviendas de guarda y mantenimiento, oficinas, hostelería, comercial, almacenes y garajes.

Usos complementarios: **1.** Equipamiento docente relacionado con los usos sociales, sanitarios y/o asistenciales. **2.** Infraestructuras de servicios que sean necesarias para el desarrollo de los usos a implantar.

Usos prohibidos: Los no citados en los apartados anteriores.

Condiciones Particulares

CSS-Ur-EA-1

Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS

- Tipología: Edificación Abierta (EA)
- Superficie parcela: 14.600,60 m²s
- Ocupación máxima: (70,00%)...10.220,42 m²s
- Volumen - Edificabilidad máxima: (1,60 m²c/m²s) 23.360,97 m²c
- Altura reguladora máxima: 4 plantas
- Retranqueos mínimos: Según planos de ordenación
- Condiciones Ambientales: Artículo 41 de la ordenanza

CSS-Ur-EA-2

Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS

- Tipología: Edificación Abierta (EA)
- Superficie parcela: 18.495,89 m²s
- Ocupación máxima: (40,00%)...7.398,35m²s
- Volumen - Edificabilidad máxima: (1,00 m²c/m²s) 18.495,89 m²c
- Altura reguladora máxima: 5 plantas
- Retranqueos mínimos: Según planos de ordenación
- Condiciones Ambientales: Artículo 41 de la ordenanza

CSS-Ur-EA-3

Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS

- Tipología: Edificación Abierta (EA)
- Superficie parcela: 9.385,64 m²s
- Ocupación máxima: (50,00%)... 4.692,82 m²s
- Volumen - Edificabilidad máxima: (0,50 m²c/m²s) 4.692,82 m²c
- Altura reguladora máxima: 2 plantas
- Retranqueos a linderos: Según planos de ordenación

-Condiciones Ambientales: Artículo 41 de la ordenanza

CSS-Rpi-EA

Uso: Socio-Sanitario - Complejo Socio Sanitario Insular CSS

-Tipología: Edificación Abierta (EA)

-Superficie parcela: 5.403,14 m²s

-Ocupación máxima: (60,00%)... 3.241,88 m²s

-Volumen - Edificabilidad máxima; (0,30 m²c/m²s)...1.620,94 m²c

-Altura reguladora máxima: 2 plantas

-Retranqueos a linderos: Según planos de ordenación

-Condiciones Ambientales: Artículo 41 de la ordenanza

1.10.- INFORME DE EVALUACION DE IMPACTO DE GENERO.

1.10.1. FUNDAMENTO Y OBJETO

1.10.1.1.- Identificación de la norma.

Informe de Evaluación del Impacto de Género de la Ordenanza Provisional del Complejo Sociosanitario Virgen de Las Nieves.

1.10.1.2.- Justificación del informe.

1.10.1.2.1. Antecedentes jurídicos.

El informe de impacto de género es una herramienta para la adecuación de las políticas públicas a la construcción de una sociedad más igualitaria, disminuyendo la discriminación por razón de género, siendo este objetivo un mandato constitucional y estatutario. Su importancia central en el ordenamiento, en conexión con el derecho a la igualdad, parte de su recepción en el artículo 14 de la Constitución Española, que proclama el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo (sin olvidar sus artículos 1.1, 9.2, 14, 10.2), y continuando con el desarrollo por las leyes orgánicas (arts. 15, 19 y 31), del Estatuto de Autonomía de Canarias.

La Ley 1/2010, de 26 de febrero, de igualdad entre mujeres y hombres, en su artículo 6 establece que, "Todos los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias incorporarán, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad por razón de género. A tal fin, en el proceso de tramitación de esas decisiones, deberá emitirse por parte de quien reglamentariamente corresponda, un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas". 3. Dicho informe de

evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos”.

A tenor de lo anterior, el informe de impacto de género debe incluirse obligatoriamente en la tramitación de cualquier norma reglamentaria de Canarias, incluidos los planes e instrumentos de ordenación urbanísticos, tal y como señala la jurisprudencia más reciente, Sentencia 192/2020 del TSJ Sala de lo contencioso- administrativo, Sección 2ª, de fecha 9 de julio de 2020.

Este apartado de la memoria se desarrolla de acuerdo a la LSENPC en la que el artículo 4.-Criterios de Intervención establece:

1.La ordenación de los recursos naturales se llevará a cabo conforme al interés general, la igualdad de género y la solidaridad intergeneracional.

Hay que entender el contexto en el que se realiza el presente apartado en base a la Guía Metodológica para la incorporación de la perspectiva de género en las Agendas 21 Locales y los planes de Urbanismo en Canarias, realizada por el Gobierno de Canarias en el año 2005 y cuya carta formula apartados como:

-Diseñar, formular o reformular modelos urbanos significa, pues, organizar espacios para la actividad económica, la social y para acoger el conjunto de relaciones y redes que definen a las formaciones sociales.

1.10.1.2.2.- Objeto del informe.

La finalidad del Informe de Impacto de Género es analizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y hombres con motivo de la aprobación de la Ordenanza Provisional que nos ocupa.

1.10.2. ANALISIS DEL CONTEXTO.

1.10.2.1.- Diagnostico normativo.

Ámbito estatal.

-Constitución Española de 1978

-Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

-Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

-Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, reformada por la Ley 50/1997.

-Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público.

-Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación a la sanción de nulidad de los reglamentos tramitados sin informe de impacto de género.

-Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.

Ámbito autonómico.

-Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias.

-Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre mujeres y hombres.

-Decreto 15/2016, de 11 de marzo, del Presidente, por el que se establecen las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno y se aprueban las directrices sobre su forma y estructura.

-Resolución de 27 de junio de 2017, por la que se dispone la publicación del Acuerdo que establece las directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias.

-LSENPC.

-RPC.

La remisión a la normativa estatal es innecesaria en relación a la preceptividad del informe, pero sí necesaria en relación al juego del principio transversal de no discriminación por razón de género (ej. art. 15 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres).

1.10.3. LA PERSPECTIVA DE GENERO EN LA ORDENACION PROPUESTA.

1.10.3.1.- Diagnostico social.

Las Administraciones Públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico y demás figuras, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.

El género en el urbanismo trata de la división de los roles sociales por parte de mujeres y hombres en el uso de la ciudad. Así, las necesidades urbanas de una mujer son diferentes de las que pueda tener un hombre.

Si bien se espera que esa situación pueda mejorar y sea más transversal en el futuro, a día de hoy no podemos obviar el hecho de que las mujeres y los hombres tienen diferentes modos de vivir la ciudad, y por ende diferentes necesidades y prioridades en el espacio urbano. Las posibilidades de acceder a un determinado bien o recurso de la ciudad varían dependiendo de si el usuario es mujer u hombre. Pues bien, el urbanismo debe

saber cubrir esas diferencias, implementando esa visión de transversalidad de la que hablábamos al comienzo de este Informe.

El diseño urbanístico debe contemplar esa transversalidad, ya que es un hecho estadístico (sirva como ejemplo el hecho de que son las mujeres las que usan en su mayoría el transporte público) el que las usuarias mayoritarias de los equipamientos urbanos son mujeres. Por ello, el diseño de la ciudad debe ser tal, que permita una mejora en su uso diario por parte de las mismas.

La cuestión de seguridad en la ciudad desde una perspectiva de género, la iluminación es otro de los elementos clave en la sensación de seguridad urbana. No solo se trata de contar con mayor alumbrado en la ciudad, sino de cuidar la ubicación de la misma, así como de mantener la ya existente.

Junto a la iluminación, podríamos incluir también otros elementos considerados “peligrosos” como son los soportales, los pasos subterráneos, los garajes, o incluso los portales de las construcciones que disponen de zonas que quedan ocultas desde un ángulo de visión determinado.

Por tanto, un diseño teniendo en cuenta la transversalidad, puede tener un impacto considerable en la sensación de seguridad y en un mayor uso de los espacios urbanos por parte de las mujeres, sobre todo en las horas en las que no hay luz solar.

1.10.3.2.- Evaluación del Impacto de Genero.

1.10.3.2.1.- Suelo urbano

La Ordenanza Provisional Insular (OPI) se ha desarrollado con la perspectiva de género para garantizar así la igualdad en el uso y el reparto de responsabilidades, tanto en una serie de objetivos y como criterios de carácter general.

La implantación de un sistema de transporte público mejorado que comunique el ámbito con el resto del territorio, será una cuestión a abordar.

Se evitará la destrucción de edificios o elementos significativos y representativos de la memoria histórica colectiva del ámbito.

Se utilizarán mecanismos democráticos de control del diseño urbano manteniendo los criterios de género en la fase previa de redacción de los diferentes proyectos y en su ejecución.

1.10.3.2.2.- Suelo rustico.

La actuación en el suelo rustico se abordará mediante una trama en armonía con el existente (colindante al urbano), integrando en su interior la dotación de aparcamientos correspondientes a la población prevista.

1.10.3.2.3.- Jardines y áreas peatonales.

Se deberán definir itinerarios pavimentados que permitan ser atravesados, en días lluviosos, sin peligros de caídas.

Se intentarán configurar áreas de encuentro y relación, con filas de árboles de sombra corpulentos separados regularmente entre sí con distancias adecuadas para favorecer el desarrollo de paseos y otras actividades bajo ellos.

Se iluminarán los paseos de travesía y áreas de estancia nocturna con lámparas intercaladas entre filas de árboles.

Se formarán áreas de ocio con plataformas horizontales ordenadas con filas de árboles de sombra de gran tamaño separados regularmente.

Los jardines o zonas de estancia, se diseñarán como auténticos lugares de estar, atractivos y acogedores, intercalando árboles de sombra y zonas soleadas y a ser posible como terrazas horizontales.

Dichos itinerarios peatonales serán de recorrido tranquilo, despejado, agradable y seguro, liberando los mismos de cualquier obstáculo que dificulte el paso, de forma que los desniveles no alcancen inclinaciones que dificulten su utilización.

Se dimensionarán aceras teniendo en cuenta la circulación prevista con anchuras mínimas convenientes. Consideraremos anchura mínima estricta 1.80 m (necesaria para cruzarse dos sillas de ruedas o dos personas con muletas) y, mínima conveniente 2.00 m (necesaria para cruzarse dos personas con paraguas abiertos).

Asegurar la continuidad de los itinerarios peatonales mediante pasos de peatones que atraviesen la calzada; asimismo, definir los pasos de peatones con la anchura de las aceras que prolongan.

Se potenciará el calmar el tráfico rodado con rampas y lomos desaceleradores y resaltar pasos de peatones en calles de acceso mediante plataformas enrasadas con aceras y rampas desaceleradoras.

Se adaptará el espacio público y a las características de la vegetación potencial del lugar.

Debe seleccionarse la jardinería apropiada que debe situarse en todos aquellos lugares que tengan dimensiones suficientes y no estorben con sus raíces a las infraestructuras y a la edificación, con el fin de mejorar las condiciones de gestión y mantenimiento.

En cuanto a los emplazamientos reservados para contenedores de basura y materiales reciclables en calzadas y estacionamientos, se delimitarán fuera de aceras y pasos de peatones.

1.10.3.2.4.- Movilidad.

Se favorecerán los desplazamientos cortos, con espacios multifuncionales, adecuando la movilidad a la diversidad de actividades y desplazamientos de los hombres y las mujeres en el día a día, garantizando la igualdad de oportunidades en esas necesidades de movilidad.

1.10.3.2.5.- Seguridad.

Se redactará una Normativa de Seguridad que contemple la situación particular de las mujeres y refuerce la seguridad en aquellas zonas más conflictivas.

Se elaborará de una Plan Director de Iluminación que contemple los diferentes horarios de iluminación, las zonas preferentes (zonas dedicadas a oficinas, áreas peatonales, etc.), la iluminación según las tipologías del espacio público, etc.

Se potenciarán los criterios de seguridad en la construcción de edificios (actuales y nuevos): utilizar materiales que permitan la visibilidad del interior del edificio desde el exterior, aplicar un diseño que permita ver con claridad cada espacio del edificio, situar los ascensores y las

escaleras en lugares claramente visibles, así como los distintos accesos a garajes, puertas, etc.).

1.10.3.2.6.- Accesibilidad.

Se dotarán de accesibilidad física, todos los lugares que sea posible, especialmente aquellos más alejados de las zonas céntricas.

En cuanto al mobiliario urbano, se ubicará atendiendo a factores como por ej. la insolación, la relación con la circulación de peatones, la relación entre las personas que los van a utilizar, etc. Los elementos del mobiliario urbano no deben ser obstáculos al buen transitar de las personas que caminan.

1.10.4. CONCLUSION DE LA EVALUACION DEL IMPACTO DE GENERO.

Teniendo en cuenta los datos anteriores, y atendiendo al objeto de la presente Ordenanza Provisional Insular, no se identifican desigualdades de género ni impactos negativos, si bien los mismos habrá que evaluarlos en el Proyecto de Urbanización que permita la ejecución y adecuación del sistema viario actual y futuro, en el sentido de que se promueva un urbanismo inclusivo para todas las personas, promoviendo formas de proyectar que contribuyan a la seguridad y accesibilidad de los equipamientos públicos que nos ocupan.

1.11. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PUBLICO.

1.- INTRODUCCION.

Santa Cruz de La Palma es actualmente el segundo municipio más poblado de la isla de La Palma, tras Los Llanos de Aridane. Tiene, por sus características territoriales y socioeconómicas, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el cual identifica sus principales problemas a partir de datos fiables, pero sin abordar la zona que nos ocupa. El trabajo de estudiar de manera analítica e integrada esta zona del municipio para establecer un diagnóstico de su situación, se hace bastante complicado al no contar con dichos datos. Por lo tanto, el presente estudio establecerá un conjunto de actuaciones determinadas que permitan optimizar la movilidad urbana en la zona en cuestión.

Nos situamos en el barrio de La Dehesa, en la periferia del municipio, pero que gracias a las actuales vías de comunicación, la conexión con el resto del municipio y demás municipios de la isla, está garantizada.

2.- MEMORIA JUSTIFICATIVA. MARCO LEGAL.

La Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, concretamente su artículo 34. Planificación insular:

Artículo 34. Planificación insular.

*1. En el ámbito insular, la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el **Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes**, con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, cuya elaboración y contenido viene ordenado por las Directrices de Ordenación General.*

2. El Plan Territorial Especial de Transportes desarrollará medidas específicas para conseguir la continuidad e integración entre los distintos modos de transporte en cada

isla, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas necesidades de movilidad, con atención específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del transporte público regular de viajeros.

*3. La aprobación de **nuevos** planes parciales, **infraestructuras** comerciales, **sanitarias**, educativas, industriales, deportivas, entre otras, que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte público en el área afectada llevará aparejado un estudio de movilidad y transporte público que informarán las corporaciones insulares.*

4. En la planificación de los transportes públicos regulares por carretera se priorizará la consecución de un transporte insular integrado, coordinando los distintos modos de transporte terrestre en cuanto a horarios, frecuencias, capacidad, tarifas y políticas de bonificación para colectivos sensibles.

También se establece por el artículo 35. Planificación municipal:

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.

5. El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante.

Ninguno de los supuestos anteriores se dan, es decir que tanto el municipio de Santa Cruz de La Palma disponga de un Plan de Movilidad en vigor, ni el Cabildo Insular de la Palma con planificación de los transportes por carretera y la movilidad, más allá de lo dispuesto por el Plan Insular en el primer apartado, en el artículo 112 del Plan Insular de Ordenación de La Palma, aprobado por Decreto 71/2011, de 11 de marzo (en adelante PIOLP), se recogen, entre los objetivos generales para el desarrollo del sistema de transporte colectivo de viajeros, entre otros, los dos siguientes:

*c) **Dar alternativas a la movilidad privada**, en particular a la generada por la dispersión residencial, a través del desarrollo de una red de transporte colectivo eficiente.*

d) Dotar a la población de medios de transporte colectivo que garanticen el acceso a los servicios y equipamientos, así como a los puntos de acceso a la Isla.

Estos dos objetivos del PIOLP, por el momento no se han materializado de manera concreta para el territorio que nos ocupa, no habiéndose tramitado tampoco, el correspondiente Plan Territorial Especial de Transporte.

Si bien no se trata de un plan de nueva infraestructura sanitaria, educativa, dado que si se ordena un aumento del 35% de edificabilidad respecto a la materializada, con el consecuente aumento de personas usuarias pero nunca llegando a los 500 personas (trabajadores del centro) y por lo tanto, no considerándose un gran centro generador de movilidad (artículo 4.18 de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias), se adopta el criterio de proceder a valor la afección a la movilidad y al uso del transporte, de un área dotacional en el territorio, sin solución de continuidad con la trama urbana.

Procedamos a estudiar las necesidades que se nos plantean en el ámbito territorial de la OPI Virgen de la Nieves y planteemos aquellas cuestiones que se han abordado en la misma para dar solución a dichas necesidades organizativas.

3.- OBJETIVOS DEL ESTUDIO.

Como objetivo del presente estudio, se establece la necesidad de realizar, evaluar, una posible estimación relativa a la demanda de movilidad, dada la inexistencia de datos al respecto, así como pautar y apostar por soluciones funcionales que faciliten la inserción del equipamiento propuesto en la red de transporte público regular de viajeros, todo ello en aras de facilitar la accesibilidad entre las infraestructuras de transporte público y las distintas edificaciones que conforman el complejo socio-sanitario.

La definición de la red viaria interior del complejo socio-sanitario Virgen de Las Nieves, en su conexión con la LP-101 Las Nieves, es otra cuestión a abordar con suma cautela, dada la existencia de varias situaciones a atender en poco espacio como son la entrada y salida de vehículos de emergencia (rutas), de transporte de suministros y mercancía, de residuos, de pasajeros, este último público y privado.

En el apartado 2.3.1, Diagnóstico social, de la propia Memoria Informativa y Justificativa tras señalar el deber de las Administraciones Públicas de tener en cuenta en el diseño de la ciudad la perspectiva de género, se recoge que son las mujeres las que usan en su mayoría el transporte público. En coherencia con ello, en el apartado 3.3.2.1, Suelo urbano, se plantea que la implantación de un sistema de transporte público mejorado que comunique el ámbito con el resto del territorio. Será una cuestión a abordar, por ello en esta ordenanza, se deberá realizar un análisis o propuesta sobre este particular.

Por otra parte, en el Informe ambiental estratégico, entre los efectos ambientales previsibles para la alternativa elegida (alternativa 3) se califica como de impacto moderado, entre otros, la alteración de la calidad del aire por la emisión de gases y material particulado, si bien en gran medida, se orienta a prevenir, reducir o corregir, en su caso, este efecto negativo que, en tal sentido, se asume como inevitable.

La OPI-CSS tiene carácter provisional hasta la adaptación tanto del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma como del Plan Insular de Ordenación, por lo tanto, su contenido, de acuerdo con el artículo 154.3 LSENPC, deberá no condicionar el modelo de ordenación que se

establezca a futuro. Ello no significa que deje de lado la obligación de establecer requisitos y estándares mínimos que legitimen las actividades correspondientes lo cual obliga a considerar, entre otros, los requisitos establecidos en la legislación de transporte.

El propio documento recoge que se ha de abordar en la ordenación, la implantación de un sistema de transporte público mejorado y que ello contribuiría, entre otros aspectos, a mejorar la calidad del aire del conjunto, además de minorar ruido y vibraciones al disminuirse la presencia de vehículos.

El estudio más detallado de la demanda de movilidad que generará el complejo sociosanitario en las condiciones de ordenación propuestas, carece de datos que puedan dar referencias concretas de preferencia, tipo de usuarios, modo de acceder al complejo, número de vehículos que transitan en las inmediaciones y con destino al mismo o no, pautas de viaje, horarios de dichas pautas, etc. Todo ello debiera ser objeto de atención. Se dispone exclusivamente de la estimación de que los usuarios de las instalaciones serán aproximadamente unos 400 y que el personal necesario en el turno más numeroso alcanzará las 140 personas, sin considerar los visitantes y los estudiantes del área universitaria.

Hoy por hoy, hasta que la movilidad sostenible sea una realidad en la totalidad del territorio insular, se hace difícil abordarla y habilitar decisiones exclusivamente sobre esta parte mínima del territorio, un ámbito o equipamiento insular que, si bien cubre la demanda social de una parte importante de la isla, su conexión está condicionada al transporte tradicional.

Por ello, este estudio de movilidad y transporte público, se encamina a favorecer y determinar, a establecer un conjunto de actuaciones y medidas para que por un lado el transporte colectivo cuente con todas las facilidades funcionales en el recinto y su entorno inmediato, de manera que la ciudadanía, lo considere atractivo y por otro, el transporte privado disponga con cierta facilidad de aparcamiento en las inmediaciones de las instalaciones socio-sanitarias-educativas.

Si estas medidas, a su vez, se ven potenciadas con políticas fiscales que premien el precio de este transporte, el estímulo puede verse favorecido. La gestión en este sentido, supondrá el apoyo necesario para que las medidas estrictamente técnicas que se adopten desde este estudio de movilidad, obtengan la rentabilidad deseada.

Por todo ello, debemos concluir que en la OPI-CSS, se debe incorporar una valoración de cómo la nueva ordenación puede atender a la red de transporte público regular de viajeros mediante la adopción de soluciones concretas que pasaremos a enumerar en el apartado siguiente.

Este estudio de movilidad, deberá dar respuesta a ciertos requisitos y estándares mínimos planteados por la ordenación de la presente OPI-CSS, sin olvidar que el artículo 154.3 LSENPC determina que no puede condicionar el modelo de ordenación que pueda establecer en el futuro, el plan insular. El artículo 39 de la Ordenanza Reguladora de OPI-CSS, establece:

Artículo 39.- Modificación infraestructura viaria.

La ordenación de la urbanización que se regula en esta ordenanza se corresponde con el reconocimiento y mejoras del viario interior existente en el ámbito de la infraestructura insular socio-sanitaria; dota de accesibilidad y aparcamientos a la misma, permitiendo un razonable funcionamiento; y soporta las infraestructuras urbanas exigibles (agua potable, energía eléctrica, alumbrado público y evacuación de aguas residuales y comunicaciones). Al tratarse de una ordenación viaria interior vinculada al Sistema General de Infraestructura, los proyectos de edificación para la implantación de los diferentes edificios que se promuevan para el desarrollo del uso dotacional

previsto, podrán modificar el trazado de la infraestructura viaria siempre que se justifique por necesidades funcionales de las instalaciones a implantar y se garanticen las condiciones de accesibilidad del conjunto y resto de edificaciones, y que al tiempo, no disminuya la dotación de aparcamientos previstos.

El desarrollo de dichas infraestructuras requerirá la redacción de los correspondientes proyectos de urbanización o de ejecución de obra que podrán modificar aspectos y las directrices correspondientes que respondan a necesidades de adaptación al terreno y a la funcionalidad real y concreta en el tiempo

4.- PLAN DE ACTUACIÓN. PROPUESTAS.

Establezcamos determinaciones de ordenación que sean precisas para garantizar los objetivos (garantizar los accesos, la accesibilidad entre las edificaciones y las paradas o marquesinas de transporte público).

Se atiende a las siguientes cuestiones:

1.- Accesos y vialidad:

- Puntos de acceso para visitantes, personal, proveedores con enfoque en la seguridad y comodidad de personas mayores y con movilidad reducida. Conexión con la Vía LP-101 Las Nieves: Aunque no se dispone de datos del tráfico, un análisis de flujo de la carretera podría complementar la planificación.
- Vías de Circulación Interna: Asegura rutas claras para vehículos de emergencia y de servicio (por ejemplo, suministro de cocina y lavandería) que no interfieran con las áreas de paso peatonal).
- Conexión con la Vía LP-101 Las Nieves: Aunque no se dispone de datos del tráfico, es importante planificar los accesos en función de horarios de uso elevado, como turnos de personal, visitas y transporte de suministros. Un análisis de flujo de la carretera podría complementar la planificación para evitar congestión.

2.-Estacionamiento y transporte:

- Aparcamiento: Las aproximadamente 140 nuevas plazas de estacionamiento a crear (en una sola planta, con posibilidad de duplicar esta cantidad con una segunda planta), deben incluir espacios reservados para personas con movilidad reducida.
- Transporte Público y Privado: Enlaza con el sistema de transporte público local y planifica paradas para minibuses o taxis que faciliten el acceso a los visitantes y personal que no usan coche propio.

“Los accesos, paradas y marquesinas de espera del transporte público se situarán próximas al itinerario peatonal accesible, estarán conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo y cumplirán las características establecidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Se evitará que el mobiliario urbano o elementos de urbanización estén colocados en la zona de influencia de las paradas de transporte público.”

3.-Logística interna.

- Circulación de Suministros y Residuos: Planifica rutas para la entrega de suministros (cocina, lavandería) y para la recolección de residuos sin interferir con la movilidad de personal y visitantes

- Rutas de Emergencia: Define salidas y rutas de evacuación bien señalizadas y accesibles en cada edificio. Esto es esencial en centros sanitarios (se definirán en los correspondientes planes de evacuación de cada edificación).

4.-Movilidad peatonal.

- Red Peatonal Segura y Acondicionada: Diseña caminos peatonales amplios, sin barreras y con pavimento antideslizante, especialmente en áreas de alto tránsito como la entrada al Centro de Mayores La Dehesa, al Centro de Alzheimer, al nuevo Hospital de enfermos crónicos y geriatría, el centro de Alzheimer y la escuela de enfermería.

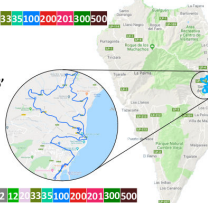
- Zonas de Espera y Descanso: Incluye áreas de descanso con bancos, sombra y señalización clara en puntos clave para facilitar la movilidad de personas mayores y personal.

- Señalización: Es crucial para orientar tanto a visitantes como a residentes y al personal. Deberá ser bien visible y accesible.

5.-Frecuencia del transporte.

- Este parámetro se tendrá que establecer por la Administración competente mediante incentivos a las empresas que presten el servicio.

En la actualidad, la conectividad del CSS con S/C de La Palma como referente en la salida y llegada de las distintas líneas regulares de transporte publico (TILP) con el resto de la isla, se encuentra atendida con la línea 11 y la línea 33, con los siguientes horarios y frecuencias:

11 S/C PALMA ↔ MIRCA ↔ S/C PALMA ±30'	
A S/C DE LA PALMA 7:12 33 35 100 200 201 300 500 ● CRUCE MIRCA ±10' 100 ● ESCUELA HOGAR ±11' ● EL GARAJE ±13' ● CAMPO DE TENISCA ±15' ● CANDELARIA ±17' ● EL MORRO ±19' ● DORADOR ±20' ● MIRAFLORES ±22' ● CLÍNICA ±24' ● BDA. LAS NIEVES ±26' B S/C DE LA PALMA ±30' 7:12 33 35 100 200 201 300 500	
LUNES A VIERNES A S/C PALMA → MIRCA → DEHESA → S/C PALMA B 07:40 08:30 09:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:20 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:45 SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS A S/C PALMA → MIRCA → DEHESA → S/C PALMA B 09:30 11:30 13:30 15:30 17:30 19:30 21:45 LUNES A VIERNES B S/C PALMA → DEHESA → MIRCA → S/C PALMA A 06:50 SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS B S/C PALMA → DEHESA → MIRCA → S/C PALMA A 06:50 SOLO EN TEMPORADA ESCOLAR S/C PALMA → C.I.F.P. VIRGEN DE LAS NIEVES 13:45 C.I.F.P. VIRGEN DE LAS NIEVES → S/C PALMA (Directa) 14:00 21:00	

33 S/C PALMA ↔ HOSPITAL POR LAS NIEVES ±30'	
A S/C DE LA PALMA 7:12 33 35 100 200 201 300 500 ● BDA. LAS NIEVES ±07' ● CLÍNICA ±10' ● LLANO DE LA CRUZ ±12' ● BCO. EL RÍO ±14' ● SANTUARIO DE LAS NIEVES ±15' ● LAS TIERRITAS ±16' ● SAN VICENTE ±17' ● BCO. ESPINO ±18' ● BCO. JUAN MAYOR ±19' ● BUENAVISTA (MIRADOR CONCEPCIÓN) ±21' B HOSPITAL ±30' 7:12 33 35 100 200 201 300 500	
LUNES A VIERNES A S/C PALMA → HOSPITAL B 07:15 08:15 09:15 10:15 11:15 12:15 13:15 14:15 15:15 16:15 17:15 18:15 19:15 20:15 21:15 SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS A S/C PALMA → HOSPITAL B 07:15 09:15 10:15 12:15 14:15 16:15 18:15 20:15 21:15 LUNES A VIERNES B HOSPITAL → S/C PALMA A 07:15 08:15 08:45 09:45 10:45 11:45 12:45 13:45 15:15 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45 22:15 SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS B HOSPITAL → S/C PALMA A 08:15 09:45 10:45 12:45 15:15 16:45 18:45 20:45 22:15 SOLO EN TEMPORADA ESCOLAR S/C PALMA → ESCUELA DE ENFERMERÍA 07:45	

5.- PROPUESTAS.

Partiendo de lo expuesto anteriormente, concretemos las distintas cuestiones propuestas por este estudio en relación con:

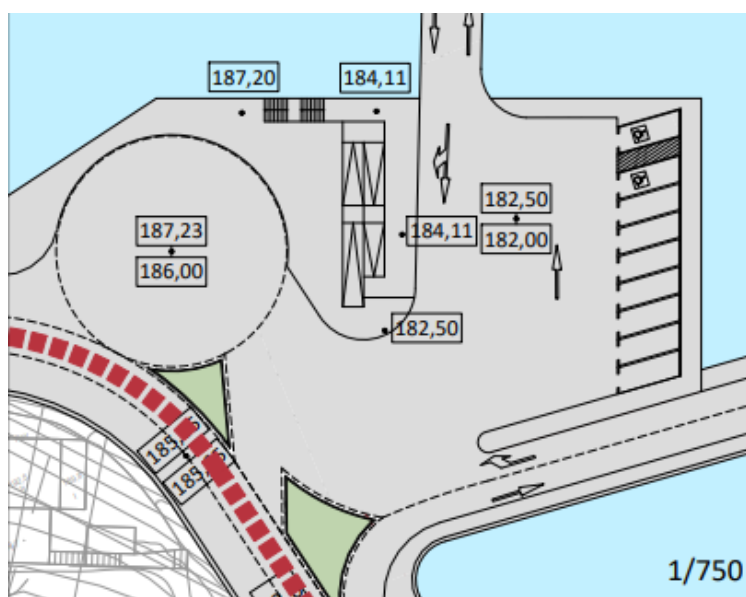
-RED VIARIA: Accesos.

La conexión con la red viaria perimetral de las infraestructuras existentes, así como sus futuras ampliaciones con la red viaria perimetral, es decir con la LP-101 Las Nieves, se resuelve mediante una rotonda de entrada y salida que se sitúa entre las zonas CSS-Ur-EA-1 y CSS-Ur-EA-3. Se entiende que la rotonda y las soluciones geométricas propuestas, son el tipo de intersección que atiende a los tramos que aquí confluyen, de manera que mediante un anillo, facilita fluidamente la circulación cómoda y segura.

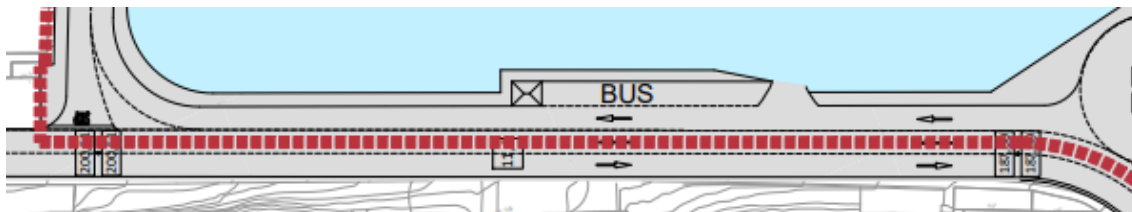
Se entiende como prioritario, atender con esta rotonda, los distintos flujos circulatorios que confluyen en esa zona, así:

- Acceso al complejo socio-sanitario Virgen de Las Nieves mediante un carril interior paralelo a la LP101-Las Nieves en dirección al Centro de Mayores La Dehesa, al Centro de Alzheimer, al nuevo Hospital de enfermos crónicos y geriatría y a la zona de aparcamientos de nueva creación.
- A la zona CSS-Ur-EA-3 de nueva creación.
- A la zona de logística, suministros, residuos y servicios como lavandería, nueva cocina, demás infraestructuras (gas medicinal), estación transformadora ET, etc.
- A la Escuela de Enfermería (aparcamientos cercanos a crear en zona CSS-Ur-EA-3).

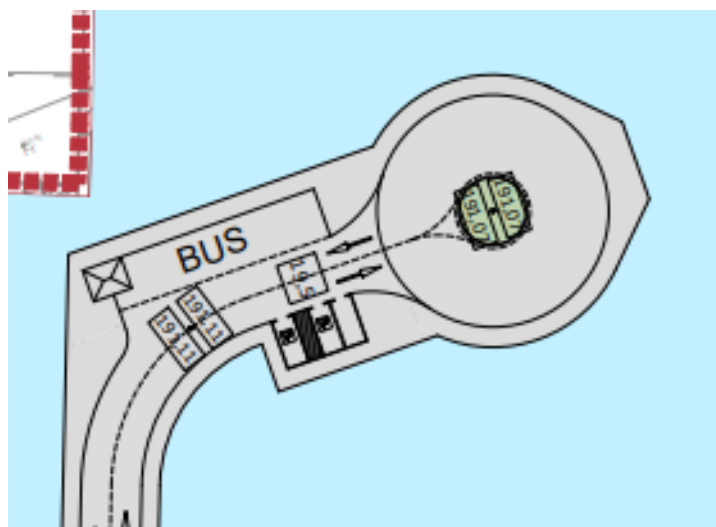
Igualmente, la conexión peatonal entre las zonas CSS-Ur-EA-1 y CSS-Ur-EA-3 se realiza mediante una rampa peatonal accesible, dando acceso a la entrada de la Escuela de Enfermería y mediante a escalera complementaria al itinerario peatonal.



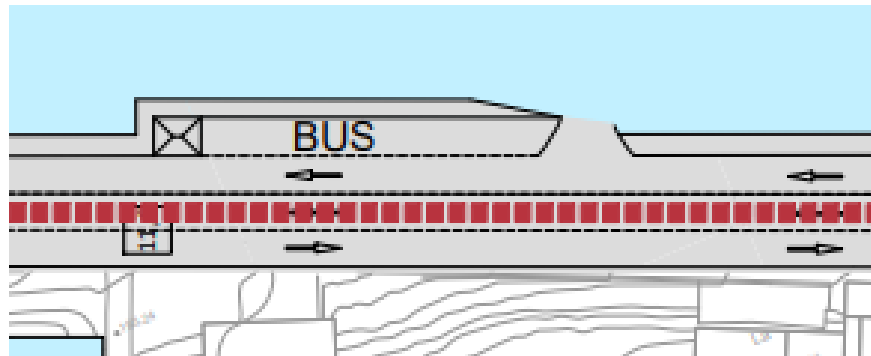
Se crea un nuevo carril de acceso al CSS- Virgen de Las Nieves, paralelo a la actual vía LP-101 Las Nieves



Se crea una parada preferente o marquesina amplia, cien por cien accesible, en el interior de la parcela CSS-Ur-EA-2, lo más cercana al Centro de Mayores La Dehesa, al Centro de Alzheimer, al nuevo Hospital de enfermos crónicos y geriatría, de manera que las líneas de transporte regulares de viajeros, accedan de forma cómoda, atendiendo con ello la lejanía de la LP101 Las Nieves.



Se crea una preferente o marquesina amplia, cien por cien accesible, contigua a la LP-101 Las Nieves, en el nuevo carril de acceso al conjunto sociosanitario, de manera que no interfiera con el tráfico de otros vehículos.



Se potenciará la utilización de pavimentos tanto de circulación para vehículos como de peatones, de nueva generación (mezclas asfálticas de reutilización, así como de alta capacidad de absorción del ruido, potenciando la calidad de vida (ruidos, emisiones de CO₂, etc.).

-MOVILIDAD PEATONAL.

Las marquesinas o paradas preferentes estarán dotadas de bancos, sombra y señalización clara para facilitar la movilidad de personas mayores y personal.

El conjunto de la señalización es fundamental para orientar tanto a visitantes como a residentes y al personal. Deberá ser visible y accesible.

2.- ANEJOS.

2.1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO DE ESTADO ACTUAL

A continuación, se adjuntan diversas vistas del estado actual de los terrenos afectados por el presente documento.





















2.2 INDICE DE PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN

PI-01	SITUACION S/PIOLP (Infraestructuras y equipamiento)	ESC-1/50.000
PI-02	SITUACION S/ PIOLP (Zonas de Ordenación Territorial)	ESC-1/20.000
PI-03	CLASIFICACION DEL SUELO S/PGO VIGENTE	ESC-1/10.000
PI-04	DELIMITACION AMBITO ORDENACION ORTOFOTO 2016	ESC-1/1.200
PI-05	DELIMITACION AMBITO DE ORDENACION GRAFCAN 2016	ESC-1/1.200
PI-06	PARCELARIO CATASTRO	ESC-1/1.200
PI-07	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL -2	ESC-1/1.200
PI-08	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL -1	ESC-1/1.200
PI-09	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL -/+0	ESC-1/1.200
PI-10	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL +1	ESC-1/1.200
PI-11	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL +2	ESC-1/1.200
PI-12	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL +3	ESC-1/1.200
PI-13	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL +4	ESC-1/1.200
PI-14	OCUPACION Y VOLUMETRIA NIVEL +5	ESC-1/1.200
PI-15	SERVIDUMBRES AERONAUTICAS	ESC-1/30.000

PLANOS DE ORDENACION

PO-01(16)	URBANIZACION INTERIOR DE PARCELAS	ESC-1/1.200
PO-02(17)	ZONA DE EDIFICACION SEGÚN CLASE DE SUELO, TIPOLOGIA Y EDIFICABILIDAD	ESC-1/1.200
PO-03(18)	INFRAESTRUCTURAS: RED DE SANEAMIENTO Y PLUVIALES	ESC-1/1.200
PO-04(19)	INFRAESTRUCTURAS: RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	ESC-1/1.200
PO-05(20)	INFRAESTRUCTURAS: RED DE MEDIA TENSION Y BAJA TENSION	ESC-1/1.200
PO-06(21)	INFRAESTRUCTURAS: RED DE ALUMBRADO PUBLICO	ESC-1/1.200
PO-07(22)	INFRAESTRUCTURAS: RED DE COMUNICACIONES	ESC-1/1.200

