

domicilio en Muelle Reina Sofía, s/n, 35008, en Las Palmas de Gran Canaria, interesando, al amparo de la Disposición Transitoria Décima del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, Ampliación del Plazo Concesional de la Concesión Demanial de la que aquella es titular en las Áreas Funcionales 3 y 4 de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, otorgada por Orden Ministerial de fecha de 29 de abril de 1988 y destinada a la “CONSTRUCCIÓN DE UNA INSTALACIÓN PARA RECEPCIÓN Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y LUBRICANTES, Y DEPÓSITO DE MATERIAL DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES, MANGUERAS Y CONTENEDORES PARA LUBRICANTES”, y en sede de la que, “Terminales Canarios, S.L.”, ha aportado el proyecto básico denominado “PROYECTO BÁSICO PARA AMPLIACIÓN DE PLAZO CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DE INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES DE TERMINALES CANARIOS, S.L. - PUERTO DE LAS PALMAS”.

Lo anterior se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 85.3, en relación con lo establecido por el artículo 88 del del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a efectos de que, los que se consideren afectados, puedan, en el plazo de VEINTE (20) DÍAS HÁBILES, a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, formular las observaciones y alegaciones que estimen pertinentes, a cuyo objeto, los documentos presentados se encontrarán de manifiesto en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, sitas en la calle Tomás Quevedo Ramírez s/nº del Puerto de Las Palmas, en horario de 10:00 a 13:00 horas, de lunes a viernes, del plazo anteriormente señalado.

Las Palmas de Gran Canaria, a veintidós de junio de dos mil veintitrés.

EL DIRECTOR, Francisco Javier Trujillo Ramírez.

136.323

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### EXCMO. CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA

##### Consejería de Política Territorial y Paisaje

##### Servicio Administrativo de Planeamiento y Paisaje

#### ANUNCIO

#### 2.187

ANUNCIO RELATIVO A LA APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO CON INFRAESTRUCTURA PROPIA Y MODO GUIADO ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS, EN LAS ZONAS DE SAN AGUSTÍN-SAN FERNANDO DE MASPALOMAS Y TARAJALILLO-LILOLANDIA (PTE-21).

El Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el día 31 de marzo de 2023, adoptó acuerdo relativo a la Aprobación Definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del corredor de Transporte Público con Infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21), cuyo tenor literal a continuación se recoge:

“2.1. Aprobación Definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21).

#### ANTECEDENTES

I. Examinado el expediente de referencia, denominado “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21)”, en el que además de la documentación de la tramitación realizada, se contiene el documento técnico

conformado por los siguientes tomos: Tomo I: “Documento de Información”, en el que se integran la Memoria Informativa y los Planos de Información y Diagnóstico; Tomo II: “Documento de Ordenación”, en el que se integran la Memoria Justificativa, los Planos de Ordenación, la Normativa y el Programa de Actuaciones y Estudio Económico-Financiero; y el Tomo III: “Documentación Ambiental”, que incluye el Documento Ambiental Estratégico.

II. Visto el Acuerdo del Órgano Ambiental de Gran Canaria de fecha 23 de septiembre de 2020 (publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 123 de fecha 12 de octubre de 2020) por el que se acordó que “la “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21)” no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el presente Informe Ambiental Estratégico:

“1. La modificación del PTE-21, en el ámbito suspendido por Decreto 358/2015 de 9 de noviembre, en el tramo comprendido entre el PK49 y el PK56, denominada por el órgano sustantivo “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21)”, es una modificación menor y no debe someterse a procedimiento ordinario de evaluación ambiental tras ser considerado el resultado del trámite de la consulta ambiental instruida por este Órgano Ambiental y a la vista de los informes recibidos al expediente.

2. La modificación de planeamiento territorial que ordena el tramo suspendido del PTE-21 entre el PK49 y el PK56, no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el documento ambiental estratégico que firma como evaluador ambiental don Julio Rodríguez Márquez con fecha julio 2020 y en el que dispone medidas correctoras específicas para minimizar los efectos ambientales advertidos.

3. Con objeto de complementar las medidas correctoras de los efectos ambientales negativos “moderados”, advertidos en el DAE, el informe ambiental estratégico que se formula dispone las siguientes medidas ambientales adicionales:

Adicional 1. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado del ruido ambiental ocasionada en el período día/noche durante la fase de ejecución de las obras.

Adicional 2. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado del ruido ferroviario en el período día/tarde/noche durante la fase de explotación de la vía, considerando en tránsito de trenes previsto y aquellos otros ocasionados por elementos de la vía o de las instalaciones auxiliares, todo ello de conformidad con los requisitos y disposiciones normativas vigentes y las directivas europeas de aplicación.

Adicional 3. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado de vibraciones, con proyecciones sobre la línea de fachada afectada, considerando tanto la fase de ejecución de las obras como la fase de explotación de la vía.

Adicional 4. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado de los Movimiento de Tierras, grafiando, con nivel de detalle suficiente las zonas de depósitos RDC, e indicando los volúmenes que no serán absorbidos por la ejecución, así como las áreas de vertido previstas. Y, en consecuencia, analizarán los impactos ambientales derivados de la actividad de transporte y depósito de residuos RDC, ya se produzcan dentro del ámbito de ordenación, como fuera de él.

Adicional 5. Los estudios de impacto ambiental determinarán medidas correctoras específicas, y sus importes quedarán incluidos en el Anejo de Presupuesto de los proyectos de obras evaluados.

Por tanto, el inicial planteamiento de realización de una evaluación ambiental estratégica de la Revisión del Plan por procedimiento simplificado es, a juicio de este Órgano Ambiental, adecuado y no es necesario que se someta a una evaluación ambiental estratégica ordinaria.”

III. Considerando que, la totalidad de los informes preceptivos previos a la Aprobación Definitiva emitidos por las administraciones que, por razón de la materia o del territorio, pudiesen resultar afectadas en el

ejercicio de sus competencias, han sido evacuados con carácter favorable.

IV. Visto que, con fecha 1 de febrero de 2023, por el Director del Desarrollo Estratégico del PIOGC del entonces Servicio de Planeamiento se informó favorablemente el Documento Técnico de la “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21)”, a efectos de su Aprobación Definitiva por el Pleno de la Corporación.

V. Vistas las consideraciones jurídicas expuestas en el Informe Jurídico Propuesta, de fecha 10 de febrero de 2023, emitido por el Técnico de Administración Especial y con el VºBº de la entonces Jefa del Servicio de Planeamiento de la Consejería de Área de Política Territorial y Paisaje, en sentido favorable a la Aprobación Definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21), en atención a las siguientes conclusiones:

“Conforme al derecho transitorio previsto en la disposición transitoria sexta de la LSENPC y la disposición transitoria primera del RPC, el Documento de Aprobación Definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de ordenación del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas (PTE-21) en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana, se ha tramitado conforme a la normativa anterior a la entrada en vigor de la LSENPC, con la única excepción de la competencia para su aprobación y el modo de intervención de las administraciones afectadas que deben regirse por las disposiciones de la nueva LSENPC, sin que le sea exigible el informe único previsto en el arto 103.4 de la LSENPC.

Las reglas procedimentales vigentes al momento de iniciar el procedimiento de tramitación de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de ordenación del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y

Maspalomas (PTE-21) en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana, eran las contenidas en el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprobó el TRLOTENC, posteriormente desarrolladas en el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprobó el RPIOSPC, modificado por Decreto 30/2007, de 5 de febrero. En consecuencia, su tramitación ha ido dando cumplimiento a los hitos procedimentales previstos en el Capítulo I “Procedimiento general de tramitación de los instrumentos de ordenación” del Título I “De la tramitación de los instrumentos de ordenación” y en la Sección 4ª “Planes Territoriales de Ordenación” - con la salvedad de las normas relativas a la competencia para su aprobación que serán las establecidas en la LSENPC- del Capítulo I “Tramitación de los instrumentos de ordenación de los recursos naturales y del territorio” del Título II “Disposiciones específicas” del Decreto 55/2006 de 9 de mayo, por el que se aprobó el RPIOSPC, modificado por Decreto 30/2007, de 5 de febrero, y sin necesidad de integrar el contenido documental previsto en los artículos 121 de la LSENPC y 41 del RPC, ni la exigibilidad del informe único de la administración autonómica previsto en la LSENPC.

Así, consta en el expediente el cumplimiento de las fases de inicio y aprobación inicial, comprobándose que el documento en tramitación se ha sometido a los trámites de información pública y de consulta e informe a las administraciones públicas afectadas previstos legalmente, así como que el documento final se ha sometido al trámite de solicitud de informes sectoriales preceptivos que, con carácter previo a su Aprobación Definitiva, deben emitir las administraciones públicas que, por razón de la materia o del territorio, pudieran verse afectadas en el ejercicio de sus competencias en cumplimiento de las distintas leyes sectoriales.

Asimismo, el Documento de Aprobación Definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de ordenación del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas (PTE- 21) en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana, integra la documentación mínima que establece el Reglamento de planeamiento estatal, aprobado por Real Decreto 2.159/1978, de 23 de junio, de aplicación supletoria en virtud del derecho transitorio previsto en la disposición transitoria primera, apartado 6, del

RPC, en relación con la disposición transitoria séptima del RPIOSPC. A mayor abundamiento, aun cuando, conforme al derecho transitorio, no le puede ser exigible al presente instrumento de ordenación la documentación prevista en el artículo 121 de la LSENPC y 41 del RPC, los siete volúmenes que conforman el Documento de Aprobación Definitiva también integran los documentos de información, de ordenación y ambiental, así como el análisis y contestación de las alegaciones e informes presentados en los trámites de participación pública y consulta, exigidos por tales preceptos.

Igualmente, el procedimiento de evaluación ambiental seguido en el procedimiento de tramitación del Documento de Aprobación Definitiva de la “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de ordenación del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas (PTE-21) en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo- Lilolandia, en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana”, se ha ajustado a lo dispuesto en la disposición transitoria séptima de la LSENPC, culminándose el mismo conforme a las reglas previstas en la Sección 2ª “Procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico” del Capítulo I “Evaluación ambiental estratégica” del Título II “Evaluación ambiental” de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, habiéndose adecuado el Documento Ambiental Estratégico, como parte integrante del presente Documento de Aprobación Definitiva, a las exigencias previstas en la referida Ley 21/2013, de 9 de diciembre, a resultas de lo cual el Órgano Ambiental de Gran Canaria adoptó Acuerdo de fecha 23 de septiembre de 2020 -publicado en el B.O.P. nº 123, de 12 de octubre de 2020- por el que formuló el Informe Ambiental Estratégico determinando que esta Revisión Parcial del PTE-21 no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, dando así por cumplimentada la fase de evaluación ambiental estratégica simplificada.”

VI. Visto el Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular adoptado por unanimidad en sesión ordinaria celebrada el día 22 de febrero de 2023 y examinadas las enmiendas presentadas por el Grupo Político Popular al proyecto de acuerdo de aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria

y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21), en el marco de lo dispuesto en el artículo 165 del Reglamento Orgánico del Pleno del Excmo. Cabildo de Gran Canaria.

VII. Vista las consideraciones técnico-jurídicas del informe propuesta, de fecha 15 de marzo de 2023, emitido por el Servicio Técnico de Planeamiento y Paisaje de la Consejería de Área de Política Territorial y Paisaje, en virtud de las cuales se propone informar desfavorablemente las enmiendas presentadas por el Grupo Político Popular.

VIII. Considerando que se ha dado estricto y efectivo cumplimiento al trámite de enmiendas iniciado mediante Decreto de la Presidencia del Pleno número 17/2023 de fecha 24/02/2023 en los términos previstos en los artículos 166 y 167.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Excmo. Cabildo de Gran Canaria.

IX., Las enmiendas presentadas por los Grupos Políticos han sido informadas por el Servicio Técnico de Planeamiento y Paisaje el 15 de marzo de 2023.

X. Consta en el expediente la nota de conformidad con el informe emitido por la Jefa del Servicio de Planeamiento el 10/02/2023 así como con el emitido el 15/03/2023 por la Jefa de Servicio Técnico de Planeamiento y Paisaje, emitida el 17.03.2023 por la Oficial Mayor del Cabildo de Gran Canaria haciendo uso de la previsión del artículo 3.4 del RD 128/2018, y en el ejercicio de la delegación conferida por la Secretaría General del Pleno que fue formalizada mediante Decreto del Presidente del Pleno núm. 85 de 1 de diciembre de 2021 (BOP núm.150, de 15.12.2021)

XI. Obra asimismo en el expediente la nota de conformidad con los precitados informes emitida por la Titular de la Asesoría Jurídica de la Corporación en idéntica fecha 17/03/2023, si bien ésta en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 60.3 del Reglamento Orgánico de Gobierno y Administración del Cabildo de Gran Canaria.

Con base en los citados antecedentes y una vez visto el dictamen favorable de la Comisión de Pleno de OBRAS PÚBLICAS, MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL de fecha 23 de marzo de 2023, se elevó al Pleno, mediante dos votaciones sucesivas, la adopción de los siguientes

## ACUERDOS:

I. Tomar en consideración las enmiendas presentadas por el Grupo Político Popular y rechazarlas en los términos dispuestos en las Consideraciones Técnico-Jurídicas del Informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Paisaje de fecha 15 de marzo de 2023, que se incorporan a continuación sirviendo de motivación al presente acuerdo:

“I. En primer lugar, la enmienda presentada propone que el nombre de GC-500, que reiteradamente se cita en el documento para referirse a un tramo de la actuación, se sustituya por el nombre oficial de “Avenida de la Unión Europea”, acordado por el Pleno del Ayuntamiento de la Villa de San Bartolomé de Tirajana, y que vino a sustituir a la antigua carretera GC-500. Y ello, por cuanto, manifiesta que “desde Bahía Feliz hasta Pasito Blanco, la antigua GC-500 fue municipalizada en su día, y en distintas fases, por parte del Ayuntamiento se está sustituyendo su fisonomía de vía de alta capacidad a vía urbana”.

Al respecto, debe indicarse que el número de referencias a la GC-500 que se hacen en el documento de la Revisión Parcial del PTE-21 son las siguientes:

Memoria Informativa: 51; Planos de Información: 16; Memoria de Ordenación: 108; Planos de Ordenación: 14; Programa de Actuación y Estudio Económico Financiero: 5; Documento Ambiental Estratégico: 44.

En total, son 238 las referencias o alusiones directas que se hacen en los distintos Volúmenes que conforman la documentación técnica de la Revisión Parcial del PTE-21.

En los diversos trámites de consulta habidos con el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, cuyo análisis se ha extendido a las fases de tramitación, no solo a las de esta Revisión Parcial del PTE-21, sino también a la del propio PTE-21, dicho Ayuntamiento, en sus manifestaciones, consideraciones o pronunciamientos en relación al tramo de carretera afectado por el trazado de la vía ferroviaria, siempre lo ha hecho refiriéndose expresamente a la GC-500 y no a la “Avenida de la Unión Europea”, por lo que ha de deducirse que dicho Ayuntamiento no ha planteado nunca ninguna objeción al modo en que dichos instrumentos de planificación territorial se refieren a dicha vía.

Ello se puede constatar en los informes municipales de 27/07/2009 al PTE-21; 26/03/2012, 9/11/2012, 15/10/2013 al Anteproyecto y Estudio de Impacto Ambiental; 25/06/2015 en el trámite de audiencia para la suspensión parcial del PIO/GC y PTE-21 entre PK.49 y PK56 del trazado ferroviario, que dio lugar al Decreto 358/2015 de 9 de noviembre.

Por otra parte, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, durante la tramitación seguida en la Revisión Parcial del PTE-21, se pronunció en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica respondiendo a la consulta hecha por el Órgano Ambiental de Gran Canaria, mediante el informe de fecha 9 de octubre de 2019, en el que, en relación concreta al tramo de la vía afectado manifiesta:

“Este Ayuntamiento tiene previsto tanto en su planeamiento general como en los planes de obras municipales la reconversión de la GC-500, hoy Avenida de la Unión Europea, en que deberá transformarse en avenida estructurante y en la creación de un parque lineal a lo largo de la misma, por lo que se debería coordinar la ejecución del trazado con la reconversión de la GC-500”.

Se trata de un pronunciamiento municipal, el más cercano en relación al asunto que nos ocupa, en el que el Consistorio no pone en cuestión la idoneidad en el modo en que la Revisión Parcial del PTE-

21 se refiere a la GC-500, como vía afectada por el trazado corregido de la línea ferroviaria, entendiéndose, por tanto, que solo se aporta una información adicional sobre el callejero municipal, pues la identificación de la vía afectada queda absolutamente clara.

Con posterioridad, el Órgano Ambiental de Gran Canaria formuló su Informe Ambiental Estratégico el 23 de septiembre de 2020 (B.O.P. Las Palmas nº 123 de 12/10/2020), en el que las referencias expresas al viario afectado lo son, por cinco veces, a la GC-500, en prueba de suficiente y clara identificación, sin necesidad de ampliar ésta con el nombre con que el Ayuntamiento ha decidido incorporarla al callejero de Playa del Inglés, tras la municipalización de algunos tramos de esta carretera.

Superado satisfactoriamente el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, en la consulta cursada al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana tras la aprobación inicial de esta Revisión Parcial, el Ayuntamiento no presentó informe alguno.

Debe reseñarse que, en los visores, tanto del Gobierno de Canarias como del propio Cabildo de Gran Canaria de Infraestructura de Datos Espaciales (IDE CANARIAS e IDE GRAN CANARIA) siempre aparece como código identificativo de la vía el de GC-500, y solo se aprecia la denominación de “Avenida de la Unión Europea” en la cartografía integrada y cuando se baja a una escala local de detalle.

Por otra parte, en relación a este aspecto de la enmienda, debe dejarse de manifiesto que el Cabildo de Gran Canaria realiza y actualiza anualmente una base de datos de aforos de la Red de Carreteras de Gran Canaria en la que, sobre la GC-.500, figuran puntos con estaciones de recogida de datos como el ubicado en La Viuda de Franco - Playa del Inglés o en Cr. Maspalomas a Playa del Inglés, muestra de que los dígitos o código de referencia técnica de la vía permanecen a efectos de su identificación precisa en la red de carreteras de la isla, independientemente, de que, tras la municipalización de algunos de sus tramos, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana haya acordado nombrarlos como “Avenida de La Unión Europea”.

TRÁFICO REGISTRADO EN LA RED DE CARRETERAS DE GRAN CANARIA – año 2021

CÓDIGO ESTACIÓN	NUEVO CÓDIGO	CATEGORÍA	CARRETERA	PK	Ubicación ESTACIÓN	TRÁFICO DIARIO
343	500-3,0-C	COB	GC-500	3,330	Cr. LUNO BLANCO a AZUJE	1.678
642	500-15,5-C	COB	GC-500	15,450	Viuda Franco Playa del Inglés	12.669
35	500-17,8-C	PRI	GC-500	17,832	Cr. Maspalomas a Playa del Inglés	14.396
353	500-18,1-C	COB	GC-500	18,080	Cr. Maspalomas a Pasito Blanco	8.265
354	500-21,6-C	COB	GC-500	21,590	Montaña Arena	1.835
71	500-32,8-C	PRI	GC-500	32,750	Túnel Puerto Rico	4.890
703	500-36,0-C	COB	GC-500	35,960	Bco. Amadores	3.221
702	500-0 1-C	COB	GC-500	0 170	Acceso a Carracas de Espino	2.874

Finalmente, en coherencia con el Decreto 358/2015, de 9 de noviembre, por el que se dispone la suspensión, para ámbito territorial concreto, de la vigencia del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21), con el objeto de viabilizar la ordenación de un equipamiento turístico complementario en dicho ámbito, y se aprueba una norma cautelar transitoria que garantice la continuidad del trazado ferroviario, en el que trae causa la presente Revisión Parcial y considerando que la GC-500 responde a un código identificativo de la Red de Carreteras Regional e Insular, consideramos que el mantenimiento de este código en todos los documentos que conforman la presente Revisión Parcial no solo no resulta incompatible con la actual denominación de “Avenida de la Unión Europea”, sino que ofrece mayor claridad y rigor ante posibles cambios que en un futuro pudieran afectar a la denominación de esta vía.

Por tanto, se considera que ambas denominaciones son perfectamente válidas y no excluyentes, la primera por su referencia e identificación concreta y precisa en la red de carreteras de Gran Canaria además de mantener la coherencia con el PTE-21 que se revisa, y la segunda como identificación, a escala municipal, para su integración en el callejero municipal. Así, a efectos de la planificación territorial sectorial que compete a la presente Revisión Parcial del PTE-21, se considera correcta la denominación de la GC-500, sin más, por tanto, sin necesidad de que sea sustituida por la denominación de “Avenida de La Unión Europea”. Dicha sustitución nunca ha sido reclamada por el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, ni en la tramitación del PTE-21 ni en la de esta Revisión Parcial y, además, podría inducir a equívocos como en tramos donde coexiste en paralelo con la Avenida de Moya.

En atención a lo expuesto, se informa desfavorablemente y, por tanto, se propone rechazar la enmienda de referencia que propone la sustitución de la denominación de GC-500 por el de “Avenida de La Unión Europea”.

II. En segundo lugar, con relación a la municipalización de la GC-500 (Alegaciones Segunda y Tercera), previamente, esta carretera fue transferida por el Gobierno de Canarias al Cabildo Insular de Gran Canaria, de lo cual hay constancia en el “Acta de entrega y recepción de los medios personales, materiales y recursos transferidos al Cabildo Insular de Gran Canaria en materia de Carreteras”, de fecha 29 de diciembre de 1997.

Con fecha 25 de junio de 2002, el Cabildo Insular de Gran Canaria suscribió un Convenio con el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la cesión de algunos tramos de carreteras insulares en dicho término municipal, entre los que se encuentran algunos de la GC-500 (C-812), los cuales que se extraen de dicho Convenio, publicado en el B.O.P. de Las Palmas de 12/07/20002):

Carretera	Código antiguo	Origen-Final	Tramo urbano	P.k.inic.-P.k. fin.
GC-500	C-812	Bco. Tirajana – Bco. Arguineguín	Travesía de Playa del Inglés-Maspalomas	46+500 (inicio desdoblamiento) → 59+200 (acceso a GC-1 en Pasito Blanco)
		Acceso de El Veril a GC-1	Enlace de El Veril	Final del tramo → inicio ramal acceso a GC-1
		Acceso Campo Internacional a GC-1	Enlace de Campo Internacional	Final del tramo → inicio ramal acceso a GC-1

Prácticamente la totalidad de dichos tramos resultan afectados, de alguna manera, en el modo en que se plantea la implantación del nuevo trazado de la línea ferroviaria en esta Revisión Parcial del PTE-21. Las principales condiciones en que se establecieron para proceder a la efectiva cesión de los mencionados tramos son las que se reproducen a continuación:

4a) El Cabildo de Gran Canaria se compromete a la adecuación de los tramos indicados en la Estipulación la, mediante el Programa de Obras recogido en el Anexo, y que se considera parte integrante del presente Convenio, incluyendo en sus presupuestos anuales dichas obras.

El Cabildo de Gran Canaria entrega el tramo de carretera GC-500 en perfectas condiciones de uso. Para ello, el Cabildo continuará con el mantenimiento y conservación de esta vía durante el presente año 2002. así como en el 2003. asumiéndola el Ayuntamiento a partir del 1 de Enero de 2004. El Cabildo se comprometerá, como única obligación después de la entrega efectiva, a realizar los trabajos de asfaltado que se precisen para mantener la vía en perfectas condiciones de uso con una periodicidad estimada de 10-12 años.

5a) El Cabildo de Gran Canaria continuará ejerciendo el mantenimiento y conservación de los tramos en donde estén previstas actuaciones en el Programa de Obras, hasta la finalización de las mismas.

Una vez concluidas las obras, la titularidad, así como la responsabilidad del mantenimiento, conservación y explotación de los tramos afectados corresponderá al Ayuntamiento.

6a) El Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, proporcionará los terrenos que se precisen para acometer las obras incluidas en el Programa citado, libres de cargas y servidumbres, previendo, para ello, en el correspondiente planeamiento urbanístico, las reservas de suelo y compensaciones que sean necesarias.

7a) En los restantes tramos de la red, tanto en travesías como en tramos interurbanos, el Cabildo de Gran Canaria ejerce la responsabilidad del mantenimiento, conservación y explotación de la carretera, quedando de responsabilidad municipal el mantenimiento y conservación de todos los elementos que no pertenezcan a la vía.

Relacionado con dichas condiciones, en el citado Convenio figura un Anexo de Programa de Obras, entre las que se extraen las referidas a la GC-500:

ANEXO  
PROGRAMA DE OBRAS

Carretera	Código antiguo	Tramo a municipalizar	Actuación	Anualidad
GC-500	C-812	Desdoblamiento	Reparación de blandones y slurry diversas zonas	2002
GC-500	C-812		Acondicionamiento de cruce con GC-503	2002

Con fecha 16 de febrero de 2004, se suscribió el Acta de Entrega y Recepción del tramo de carretera "... GC-500. Cod. Antiguo: C-812 Tramo: Travesía Playa del Inglés - Maspalomas. PK Inicial 46+500. PK Final 59+200...", publicada en el B.O.P. de Las Palmas de 8/03/2004, en virtud de la cual dicho tramo de carretera adquirió la condición de vía de titularidad exclusiva del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, a quien corresponde, como nuevo titular, las competencias que le atribuye la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias y su Reglamento.

De lo expuesto anteriormente se deduce que tras la efectiva cesión al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana de los mencionados tramos de la carretera GC-500, las actuaciones de transformación urbana de dichos tramos ha sido responsabilidad del citado Ayuntamiento, sin que este Servicio de Planeamiento tenga constancia o conocimiento de dichas actuaciones.

En estas alegaciones Segunda y Tercera se relacionan hasta diez acciones en distintas rotondas y tres ámbitos de intervención a lo largo de los tramos de la GC-500 cedidos al Ayuntamiento. Algunas de dichas acciones, las localizadas principalmente en Playa de San Agustín, parte de Las Burras y rotonda de El Veril, ya han sido ejecutadas y están en servicio. Sin embargo, otras, previstas aunque no ejecutadas, y la Rotonda de El Veril ejecutada, según la relación que se aporta en dichas alegaciones, deberán ser objeto de reconsideración a fin de coordinarse y compatibilizarse en lo sucesivo con las actuaciones que se deriven de la implantación de la línea ferroviaria, en el trazado y forma previstas en la Revisión Parcial del PTE-21. Así, las determinaciones de esta Revisión Parcial servirán de marco para que en los correspondientes proyectos de construcción y obras se alcance el máximo grado de compatibilidad funcional y sintonía en sus fases de ejecución. No corresponde, por tanto, a esta Revisión Parcial entrar a dicho proceso de coordinación de actuaciones locales, que se entiende subsiguiente a que ésta sea aprobada definitivamente y en el ámbito de los correspondientes proyectos.

En la medida en que estas alegaciones Segunda y Tercera no plantean enmienda alguna, sino que se limitan a relacionar una serie de acciones que el Consistorio está llevando a cabo en el tramo de la GC-500 municipalizado, desde Bahía Feliz hasta Pasito Blanco, para cambiar su fisionomía de vía de alta capacidad a vía urbana, así como de tramos en los que se contempla la transformación real en vía urbana, no requieren un pronunciamiento sobre su admisibilidad en el presente informe, por lo que este punto II se redacta a título informativo.

III. En tercer lugar, expuesto como Alegación Cuarta, se propone "... que se incluya la posibilidad de que, por parte del Ayuntamiento de la Villa de San Bartolomé de Tirajana, se pueda ejecutar la rotonda ya prevista, dentro del plan de transformación en vía urbana, en la intersección de la Avenida de la Unión Europea con la Avenida de Gáldar, entre San Fernando de Maspalomas y Playa del Inglés".



Esta parte de la enmienda no propone la supresión, modificación o adición del articulado, ni un texto alternativo alguno al aprobado por el Consejo de Gobierno Insular y que se someterá al debate plenario. Es por ello que, la primera cuestión que debe despejarse es si lo planteado puede considerarse una enmienda a efectos de lograr encausarla en el trámite procedimental en que nos encontramos, o es más propia de los procesos de participación pública y consulta interadministrativa legalmente previstos en el procedimiento de elaboración y aprobación del instrumento de ordenación que nos ocupa, y que, claro está, ya han sido convenientemente evacuados y superados, sin que conste manifestación municipal al respecto.

Como cuestión previa esencial para encauzar la cuestión, desde el punto etimológico, el diccionario panhispánico del español jurídico define la enmienda, en su primera acepción, como la “propuesta de modificación de un texto sometido a debate y aprobación parlamentarios presentada por un diputado o grupo parlamentario. Puede tener por objeto un texto legislativo (enmienda a un proyecto o proposición de ley) o un texto no legislativo (por ejemplo, a una proposición no de ley)”. Asimismo, distingue dos tipos de enmiendas en el sistema parlamentario español: de totalidad (de totalidad de devolución o de texto alternativo) o al articulado (de supresión, de adición o de modificación).

En consonancia con el concepto jurídico de enmienda, el artículo 110 del Reglamento del Congreso de los Diputados también contempla las enmiendas a la totalidad y al articulado. Precizando que las primeras se clasifican como tal cuando versan sobre la oportunidad, los principios o el espíritu del proyecto de ley y postulan la devolución de aquél al Gobierno, o las que propongan un texto completo alternativo al del proyecto; mientras que las segundas adquieren tal carácter cuando afectan al articulado para suprimirlo, modificarlo o adicionarlo, exigiéndose, en estos dos últimos casos, que la enmienda contenga el texto concreto que se proponga. Idéntica regulación contiene el Reglamento del Parlamento de Canarias (artículos 127, 129 y 132).

Llegados a este punto, partiendo de la propia etimología de la palabra y repasado, brevemente, el marco regulatorio -estatal y regional- de las enmiendas, podemos concluir, sin ambages, que la enmienda -en este caso, de un proyecto de acuerdo de aprobación definitiva de la Revisión Parcial de un Plan Territorial Especial- ha de estar indefectiblemente anudada a un texto, debiendo contener, necesariamente, o bien un texto completo alternativo del proyecto en cuestión, cuando su contenido sustantivo afecte a la oportunidad, los principios o espíritu de la norma, o bien un texto concreto, cuando afecte a su articulado, en el que se proponga su modificación o adición. De lo que se colige que, el legislador descarta en este trámite formal, previo al debate parlamentario (en lo que nos ocupa, entiéndase plenario), todo tipo de consideraciones, alegatos o invocaciones genéricas sobre una norma legal o reglamentaria que no se concreten en un texto completo alternativo o en la modificación, adición o supresión de un concreto artículo.

Ya centrándonos en nuestra esfera institucional, el artículo 165.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Excmo. Cabildo de Gran Canaria, únicamente prevé las enmiendas de adición, supresión o modificación, entendiéndose como tales, conforme al propio concepto jurídico de enmienda, aquellas que afectan al articulado con la finalidad de proponer su supresión o una concreta modificación y/o adición de su texto.

Pues bien, la cuestión planteada -incluir la posibilidad de ejecutar una rotonda en un tramo concreto de la carretera- no se cristaliza en un concreto artículo que solicite adicionarse al proyecto de acuerdo aprobado por el Consejo de Gobierno Insular, que permita, a través de un examen objetivo, una mínima valoración de lo propuesto.

A mayor abundamiento, en lo que respecta al fondo de la enmienda, debe recordarse que el objeto único de la Revisión Parcial es la modificación del corredor ferroviario previsto en el PTE-21, entre los Puntos Kilométricos PK. 49 y PK. 56, así como el traslado de la actual estación de Playa del Inglés a una ubicación alternativa, que

libere el área de oportunidad de El Veril con el fin de viabilizar la ordenación de un equipamiento turístico complementario conforme a las determinaciones del planeamiento insular y urbanístico. De modo que, las diversas actuaciones que definan los elementos concretos que debe contener una infraestructura viaria deben ser analizadas y, en su caso, definidas en los correspondientes proyectos de ejecución, siendo en esta fase en donde se debe valorar la posibilidad que por parte del Ayuntamiento se pueda ejecutar la rotonda que, según manifiesta el portavoz del Grupo Político Popular, ya está prevista, dentro del plan de transformación en vía urbana, en la intersección de la Avenida de la Unión Europea con la Avenida de Gáldar, entre San Fernando de Maspalomas y Playa del Inglés, si bien, dicha Rotonda no figura en la relación que se aporta en la Alegación Segunda.

En cualquier caso, se trata de una cuestión que, a escala de proyecto, y en opinión de quienes suscriben, podría dilucidarse en el proceso de ejecución subsiguiente a la aprobación de la Revisión Parcial del PTE-21, y que debería resultar, en su caso, de la concertación entre la entidad gestora y promotora de la implantación de la línea ferroviaria (Ferrocarriles de Gran Canaria, S.A.) y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.”

## II. En concordancia con lo anterior:

Primero. Tomar en consideración el acuerdo del Órgano Ambiental de Gran Canaria, de fecha 23 de septiembre de 2020 -publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 123 de fecha 12 de octubre de 2020- por el que se acordó que “la “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21)” no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los siguientes términos establecidos conforme a lo indicado en el Informe Ambiental Estratégico que parcialmente se transcribe:

“(…)1. La modificación del PTE-21, en el ámbito suspendido por Decreto 358/2015 de 9 de noviembre, en el tramo comprendido entre el PK49 y el PK56, denominada por el órgano sustantivo “Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia (PTE-21)”, es una modificación menor y no debe someterse a procedimiento ordinario de evaluación ambiental tras ser considerado el resultado del trámite de la consulta ambiental instruida por este Órgano Ambiental y a la vista de los informes recibidos al expediente.

2. La modificación de planeamiento territorial que ordena el tramo suspendido del PTE-21 entre el PK49 y el PK56, no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el documento ambiental estratégico que firma como evaluador ambiental don Julio Rodríguez Márquez con fecha julio 2020 y en el que dispone medidas correctoras específicas para minimizar los efectos ambientales advertidos.

3. Con objeto de complementar las medidas correctoras de los efectos ambientales negativos “moderados”, advertidos en el DAE, el informe ambiental estratégico que se formula dispone las siguientes medidas ambientales adicionales:

Adicional 1. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado del ruido ambiental ocasionada en el período día/noche durante la fase de ejecución de las obras.

Adicional 2. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado del ruido ferroviario en el período día/tarde/noche durante la fase de explotación

de la vía, considerando en tránsito de trenes previsto y aquellos otros ocasionados por elementos de la vía o de las instalaciones auxiliares, todo ello de conformidad con los requisitos y disposiciones normativas vigentes y las directivas europeas de aplicación.

Adicional 3. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado de vibraciones, con proyecciones sobre la línea de fachada afectada, considerando tanto la fase de ejecución de las obras como la fase de explotación de la vía.

Adicional 4. Las evaluaciones de impacto ambiental de los Proyecto de Obras que ejecuten la ordenación, realizarán un estudio detallado de los Movimiento de Tierras, grafiando, con nivel de detalle suficiente las zonas de depósitos RDC, e indicando los volúmenes que no serán absorbidos por la ejecución, así como las áreas de vertido previstas. Y, en consecuencia, analizarán los impactos ambientales derivados de la actividad de transporte y depósito de residuos RDC, ya se produzcan dentro del ámbito de ordenación, como fuera de él.

Adicional 5. Los estudios de impacto ambiental determinarán medidas correctoras específicas, y sus importes quedarán incluidos en el Anejo de Presupuesto de los proyectos de obras evaluados.

Por tanto, el inicial planteamiento de realización de una evaluación ambiental estratégica de la Revisión del Plan por procedimiento simplificado es, a juicio de este Órgano Ambiental, adecuado y no es necesario que se someta a una evaluación ambiental estratégica ordinaria(...)"

Segundo. - Dar por contestados los informes y las alegaciones presentadas durante el trámite de consulta administrativa e información pública al que fue sometido el documento de Aprobación Inicial, en los términos recogidos en el Anexo del Informe Técnico de fecha 1 de febrero de 2023, emitido por el Director del Desarrollo Estratégico del PIOGC del Servicio de Planeamiento, y notificar la respuesta particularizada de las alegaciones a cada uno de los interesados, en los términos indicados en el mismo que parcialmente forma parte del presente acuerdo, figurando la misma como anexo.

Tercero. Aprobar definitivamente la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de ordenación del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas (PTE-21) en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana (en adelante, Revisión Parcial del PTE-21) cuyo texto quedará debidamente diligenciado.

Cuarto. Ordenar la publicación del acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Canarias así como del contenido íntegro de la normativa de la Revisión Parcial del PTE-21 con expresa indicación de los recursos que procedan.

Asimismo, el acuerdo de aprobación definitiva, junto con todos los documentos que conforman el Plan, deberá publicarse en la sede electrónica del Cabildo de Gran Canaria.

Quinto. Con carácter simultáneo a la remisión de la normativa del instrumento de ordenación para su publicación en el Boletín Oficial de Canarias, deberá remitirse al Gobierno de Canarias, para su inclusión en el Registro de Planeamiento de Canarias, los planos y el resto de documentos que conforman el documento de información y ordenación del plan, así como la documentación prevista en el documento de evaluación ambiental, conforme a lo dispuesto en los artículos 23 y 155 de la LSENPC.

Sexto. Remitir la documentación íntegra de la Revisión Parcial del PTE-21 al Consejo Cartográfico de Canarias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 157.5 de la LSENPC.

## ANEXO. -

**"ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES DE PARTICULARES PRESENTADOS DURANTE LOS PROCESOS DE INFORMACIÓN PÚBLICA TRAS LA APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PTE-21"**

(POR ORDEN DE FECHA DE ENTRADA)

Nº INT.	PARTICULAR / ENTIDAD / ADMINISTRACIÓN	FECHA DE ENTRADA
1	■ ESTACIÓN DE SERVICIOS DISA	30/06/2021
2	■ COLECTIVO ECOLOGISTA TURCÓN	02/07/2021
3	■ Particular (FJBA)	05/07/2021
4	■ LABENSRAUM WASSER, S.L.	05/07/2021
5	■ BEN MAGEC, ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	06/07/2021

Por su similitud en el contenido de las alegaciones, se agrupan las respuestas como sigue:

ID. EXPTE.	PARTICULAR / ENTIDAD / ADMINISTRACIÓN
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ COLECTIVO ECOLOGISTA TURCÓN</li> <li>■ Particular (FJBA)</li> <li>■ LABENSRAUM WASSER, S.L.</li> <li>■ BEN MAGEC, ECOLOGISTAS EN ACCIÓN</li> </ul>
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ESTACIÓN DE SERVICIOS DISA</li> </ul>

A	
FECHA (dentro de plazo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fecha de Entrada del Informe: Varios</li> </ul>
PARTICULAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ COLECTIVO ECOLOGISTA TURCÓN 02/07/2021</li> <li>■ Particular (FJBA) 05/07/2021</li> <li>■ LABENSRAUM WASSER, S.L. 05/07/2021</li> <li>■ BEN MAGEC, ECOLOGISTAS EN ACCIÓN 06/07/2021</li> </ul>
SINTESIS DEL INFORME	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alega que no es accesible la documentación de la Revisión Parcial del PTE-21 en la sede electrónica del Cabildo de Gran Canaria por exigir firma electrónica, y que no se procedió a publicar el Anuncio de la Información Pública en dos periódicos locales, intentando "hurtar a la opinión pública su consulta".</li> <li>2. Pone en cuestión el interés general de esta Revisión Parcial por considerar que se promueve para beneficiar a un interés empresarial particular, caprichoso y al margen de la realidad territorial, con costes para la administración y obviando otras parcelas próximas, reservadas en el planeamiento territorial para igual uso por el PIO/GC y por el PTP-9 frente a Bahía Feliz.</li> <li>3. Considera el alegante que se debió acudir a una Revisión Integral del PTE-21 dadas las consecuencias y la profundidad de la alteración propuesta y que no es apropiada la Evaluación Ambiental Simplificada a que se ha sometido esta Revisión Parcial por su afección sobre la EDAR de Las Burras y Parcela C (equipamiento comercial), situada junto al enlace de la GC-500 de entrada a Playa del Inglés. Además, considera que se localizan más afecciones en el territorio además de las indicadas en el documento: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Afecciones sobre la funcionalidad de la autopista GC-1 y de la carretera GC- 500</li> <li>b) Cambia la funcionalidad del sistema ferroviario, de doble vía a lanzadera, lo que reduce las opciones de maniobra simultánea y reduce las frecuencias.</li> <li>c) Complejo hotelero Green Park</li> </ol> </li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. La Revisión Parcial del PTE-21 se elabora en el marco de Ley 4/2017 del Suelo y ENPC, la cual ha despojado a los planes insulares de la capacidad de contener determinaciones urbanísticas, los PTE son instrumentos de desarrollo de los Planes Insulares y, por ello, carentes de competencias en la ordenación urbanística.</li> <li>5. Alega incumplimiento de plazos para formalizar la Revisión Parcial del PTE-21, considerando que todos los plazos para la aprobación han sido superados ampliamente, apreciando la caducidad del expediente.</li> <li>6. Reprocha la "existencia de desviación de poder en la tramitación del expediente" por considerarlo un "traje a medida de un proyecto que ya ha sido decidido".</li> <li>7. Considera que "no existe el pretendido interés público en la Revisión Parcial del PTE-21, más allá de allanar la inversión prometida en la zona de El Veril".</li> <li>8. Con respecto a la documentación técnica, resulta difícil justificar el encuentro de la nueva implantación ferroviaria con el citado ramal de la GC-1, a su llegada a la pieza de suelo de El Veril, teniendo en cuenta la caja mínima de un túnel de tren (más de 10 metros), con la cota de dicho ramal que va de la +21,00 a la +10,00, para enganchar con el acceso de la GC-500 que procede de la Playa de Las Burras y, poder liberar la canalización del Barranco de El Veril-El Cañizo, las cotas no parecen estar suficientemente estudiadas, y ello para luego poder entrar bajo la rotonda de la Calle El Escorial a la cota +20,00. La documentación técnica sometida a aprobación inicial no recoge una serie de afecciones tales como la estación de servicios-gasolinera del Veril BP, así como afecciones al complejo hotelero Green Park por la introducción del nuevo ramal de acceso a la carreta GC-500.</li> <li>9. Pone en duda la capacitación del autor del Documento Ambiental Estratégico por ser el mismo que el del documento de ordenación (Ingeniero De Caminos, Canales y Puertos).</li> <li>10. Pone de manifiesto que la existencia de un estudio realizado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria que concluye que las evaluaciones realizadas por los impulsores de esta instalación ferroviaria están fuertemente sesgadas en favor de la misma y que no interrelacionan los distintos medios de desplazamiento como método de evaluación.</li> <li>11. Ratifica la oposición que ha mantenido respecto de la alteración absoluta de la lógica territorial de este espacio, mediante el desplazamiento de las determinaciones urbanísticas y de ordenación del territorio que se han consolidado para el mismo en las últimas décadas.</li> <li>12. En la alegación del particular FJBA, se advierte de la ausencia de los informes del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria y de la Consejería de Cultura, en el expediente sometido a información pública.</li> </ol>
<p><b>VALORACIÓN Y CONCLUSIONES DEL INFORME</b></p>	<p><b>NO SE ESTIMA</b>, desglosándose a continuación la respuesta a los distintos argumentos alegados:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hechas las oportunas consultas con la sección de Información Territorial del Servicio de Planeamiento de la Consejería de Política Territorial y Paisaje del Cabildo de Gran Canaria, se comprueba que toda la documentación técnica y administrativa de la Revisión Parcial del PTE-21 fueron accesibles libremente, tanto para la visualización como para su descarga, en la sede electrónica del Cabildo de Gran Canaria, en el enlace <a href="https://planesterritoriales.idegrancanaria.es/config/planes.xml">https://planesterritoriales.idegrancanaria.es/config/planes.xml</a> que figuró expresamente en el Anuncio de apertura de la información pública, tanto en el B.O.C. como en el periódico Canarias 7, accesibilidad que no estuvo en ningún momento sujeta a disponer de firma electrónica y/o identificación del interesado. Asimismo, en dicho Anuncio se especificó el modo de consulta presencial, y una dirección de correo electrónico para solicitar cita previa a tal fin, dándose con todo ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 30 y 31 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, por el que se rige la tramitación de esta Revisión Parcial, en virtud de las Disposición Transitoria Sexta de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, a la que se acoge.</li> </ol> <p>Por otra parte, el periódico CANARIAS 7, de fecha 22/04/2021, publicó, a petición del Cabildo de Gran Canaria, el Anuncio de apertura de la información pública de la Revisión Parcial del PTE-21, tras su aprobación inicial en los términos antes expuestos y con idéntico contenido que lo haría el B.O.C. Nº 90 de 04/05/2021, cumplimentándose así estrictamente lo establecido en el artículo 10,1 del citado Decreto 55/2006.</p> <p>A mayor abundamiento, debe dejarse constancia que también se facilitó el acceso a la información hasta en tres copisterías distintas de Las Palmas de Gran Canaria, en que quedó depositada copia de la documentación, por lo que en ningún caso se puede aceptar que, como se dice textualmente en la alegación, se haya intentado hurtar a la opinión pública la consulta de esta Revisión Parcial del PTE-21.</p>

2. La oportunidad y conveniencia de la formulación de esta Revisión Parcial del PTE-21 y, por tanto, su justificación, se encuentran en el Decreto 358/2015 del Gobierno de Canarias, que dispuso la suspensión de las determinaciones del PIO/GC y del PTE-21 entre los puntos kilométricos Pk 49+00 y 56+00 para viabilizar la ordenación de un equipamiento turístico complementario en el ámbito de El Veril a través de un PMMI, ordenando al Cabildo de Gran Canaria a iniciar o continuar con el procedimiento de alteración del PTE-21. Por tanto, se trata de un mandato del Gobierno de Canarias cuya justificación se encuentra reflejada en el mencionado Decreto, antes de su parte dispositiva. Este mandato viene a estar alineado con el acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno del Cabildo de Gran Canaria de 1 de septiembre de 2014, en que se acordó el inicio del procedimiento para formular y tramitar la aprobación de la Revisión Parcial del PTE-21.

La idoneidad de la zona del Veril o área La Maleza como "área de oportunidad" para albergar un equipamiento turístico en que se desarrolle una oferta complementaria altamente cualificada, que contribuya a mejorar la competitividad de la ciudad turística del sur de Gran Canaria, ya había sido reconocida objetivamente por el PIO/GC, el PTP-9 y anteriormente por el PGO de San Bartolomé de Tirajana. Sin embargo, el trazado que finalmente estableció el PTE-21 para implantación de la vía ferroviaria implicó un obstáculo importante al desarrollo óptimo de dicha "área de oportunidad", que no se advirtió durante la tramitación de dicho Plan y que mereció posteriormente su reconsideración, motivando tanto el citado acuerdo del Consejo de Gobierno del Cabildo, como el subsiguiente Decreto 358/2015 del Gobierno de Canarias. Estas circunstancias no se dan en las "áreas de oportunidad", para fines similares, identificadas por el PTP-9 en la zona de Bahía Feliz a que alude el alegante, por lo que considerar que ambos actos se disponen en beneficio de un interés particular, y no del interés general en beneficio de la colectividad, es una mera interpretación sesgada del alegante que en nada se acerca a las consideraciones y motivos objetivos tenidos en cuenta para la adopción de tales acuerdos.

3. Sobre el tipo de Evaluación Ambiental a que se ha sometido la Revisión Parcial del PTE-21, el procedimiento a que ha sido sometida y Acuerdo adoptado por el Órgano Ambiental de Gran Canaria son concluyentes al estimar, literalmente, que *"... es una modificación menor y no debe someterse a procedimiento ordinario de evaluación ambiental tras ser considerado el resultado del trámite de consulta ambiental instruido por este Órgano Ambiental y a la vista de los informes recibidos al expediente"*.

En relación a lo anterior, debe destacarse el contenido de los puntos VI, VII y VIII que acompañan y motivan el citado pronunciamiento del O.A.G.C., que dan respuesta nítida y contraria a lo alegado

Debe reseñarse, en cuanto a que uno de los alegantes incluidos en esta respuesta grupal es BEN MAGEC, que este expediente fue sometido por el O.A.G.C. a dos procesos de consultas, a los que fue invitada expresamente a participar la Federación Ben Magec Ecologistas en Acción, sin que en ninguno de ambos conste respuesta alguna, según se desprende del contenido del Acuerdo del O.A.G.C. publicado en el B.O.P. de Las Palmas Nº 123 de 12/10/2020.

Por otra parte, en relación a las Afecciones:

- a. Se prevé la restitución integral de los elementos y funcionalidad de las carreteras afectadas, en consonancia con las respuestas dadas a las consideraciones hechas por la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias y por el Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria.
- b. Se ha consensuado el cambio de la funcionalidad del sistema ferroviario con Ferrocarriles de Gran Canaria, S.A., entidad pública que gestiona el desarrollo del sistema ferroviario en Gran Canaria, dependiente de la Consejería de Transportes, Movilidad y Obras Públicas del Cabildo de Gran Canaria.
- c. Será en el proyecto de ejecución donde se analicen las medidas correctoras para minimizar los daños a las parcelas colindantes (Green Park, Estación BP). No obstante, la normativa recoge en el Artículo 28.- *Minimización de la superficie alterada lo siguiente:*

*"(...) deberá tenderse a la ocupación y afección mínima posible de terrenos en la zona de actuación de las obras.*

*Para ello se procederá a la delimitación de una franja máxima de actuación para las obras de ejecución de manera que se minimicen los impactos en la fase de ejecución. (...)"*

4. El art. 96 de la LSENPC, regulador del contenido de los PIO, en su apartado 1 dispone que éstos "deberán contener un diagnóstico territorial, ambiental y económico, con especial referencia a los recursos naturales, a la población, con atención particular a la igualdad de género y el bienestar de las familias, al planeamiento vigente y a la situación socioeconómica". Precisando, en su apartado 2.e, que "A partir del anterior diagnóstico, los planes insulares de ordenación contendrán las siguientes determinaciones de ordenación: (...) e) Determinación y

	<p>localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal."</p> <p>Siendo que, conforme al art. 98.1.a del mismo texto legal, las infraestructuras de transporte tienen la consideración de sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal.</p> <p>De la dicción de los arts. 98.2 y 98.3 de la LSENPC se desprende que la ordenación e implantación de estos SSGG y EEEE se puede realizar directamente por el PIO o mediante PTE, y que la ejecución de las obras necesarias para su construcción cuando sean ordenados pormenorizadamente por los PIO quedará legitimada directamente con la aprobación de los proyectos técnicos.</p> <p>En coherencia con lo anterior, el art. 120.1 de la LSENPC establece como objeto exclusivo de los PTE concretar y definir las infraestructuras y los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, cuando no sean objeto de ordenación por el PIO. Habilitando el apartado 2 del citado precepto que la ejecución de las obras necesarias queden legitimadas a través de la aprobación del respectivo proyecto técnico, "siempre y cuando incorpore la necesaria ordenación pormenorizada".</p> <p>Luego para la implantación de los SSGG y EEEE, la LSENPC expresamente admite que los PIO o, en su caso, los PTE, contengan su ordenación pormenorizada, esto es, el conjunto de determinaciones que desarrollan y concretan la ordenación estructural y regulan el uso detallado del suelo y de la edificación. Por lo tanto, la presente Revisión Parcial puede incorporar las determinaciones urbanísticas necesarias para permitir la ejecución de sus previsiones con la aprobación del correspondiente proyecto técnico.</p> <p>5. El acuerdo de inicio del procedimiento de Revisión Parcial del PTE-21 se adoptó por el Consejo de Gobierno Insular el 1 de septiembre de 2014, determinándose un plazo máximo de tramitación de la revisión de 24 meses, es decir, antes de la publicación en el B.O.C nº 218, de 10 de noviembre de 2015, del Decreto 358/2015, de 9 de noviembre, por el que se dispone la suspensión, para ámbito territorial concreto, de la vigencia del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21), cuyo artículo 3 de la norma cautelar transitoria que incorpora establecía un plazo máximo de 6 meses para iniciar, o en su caso, continuar el procedimiento de alteración del PTE-21. Por lo tanto, estando ya iniciado el procedimiento de revisión parcial del PTE-21 mucho antes de la entrada en vigor del citado Decreto, esta Corporación Insular no estaba vinculada al plazo máximo de 6 meses para el inicio de aquél, procediendo a dar continuidad a la tramitación ya iniciada.</p> <p>Por otro lado, desde el 1 de junio de 2013, fecha en que entró en vigor la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, su disposición adicional cuarta modificó el apartado 2.c) del artículo 42 del TRLOTENC, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, disponiendo que "La tramitación de los instrumentos de planificación territorial, medioambiental y urbanística no estará sujeta en ningún caso a plazos de caducidad. No obstante, el acuerdo que se deberá adoptar de inicio o continuidad de los mismos determinará expresamente un cronograma de plazos a respetar, que será público y cuyo incumplimiento habilitará a la Administración autonómica previo requerimiento, para subrogarse en la tramitación". Y actualmente la LSENPC da continuidad a la eliminación del instituto de la caducidad al establecer en su artículo 83.5 que "La aprobación de los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística, así como las actuaciones territoriales, no está sujeta a plazos de caducidad".</p> <p>En consecuencia, teniendo en cuenta que, a la fecha del inicio del procedimiento de tramitación de la presente revisión parcial, ya había desaparecido el instituto de la caducidad en los procedimientos de tramitación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, el incumplimiento del plazo máximo de tramitación de 24 meses fijado en el cronograma de plazos, en modo alguno, tiene efecto en la eficacia y validez de la tramitación del procedimiento de aprobación de la revisión parcial, ya que únicamente habitaba a la Administración autonómica, previo requerimiento, a subrogarse, en la tramitación. Prerrogativa que no ejerció.</p> <p>6. Ha de darse por respondida esta parte de la alegación con lo expuesto en el anterior punto 2, insistiendo en que, no obstante, no se comparte el reproche vertido en este punto de la alegación, toda vez que las justificaciones del interés público que soportan esta Revisión parcial han sido recogidas en los informes que precedieron y formaron parte, finalmente, de la motivación tanto del acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno del Cabildo de Gran Canaria de 1 de septiembre de 2014, como del Decreto 358/2015 del Gobierno de Canarias.</p>
--	--

	<p>7. Al igual que en punto anterior, ha de darse por respondida esta parte de la alegación con lo expuesto en los puntos 2 y 6 anteriores.</p> <p>8. La documentación gráfica recoge el encuentro indicado a la escala 1:5000, siendo esta la adecuada para el desarrollo y establecimiento de las determinaciones de un Plan Territorial de esta naturaleza, semejante a la utilizada en el PTE-21 que se revisa. En el caso de requerir más detalle, esto será competencia del proyecto de ejecución. No obstante, los estudios sobre trazado se han realizado sobre cartografía 1:1000.</p> <p>9. En el procedimiento de Evaluación Ambiental instruido por el O.A.G.C. no se aprecia incapacidad del autor del Documento Ambiental Estratégico aportado, ni sesgo en sus contenidos por ser el mismo que del documento de ordenación.</p> <p>10. El Estudio de la U.L.P.G.C. aludido, denominado "Evaluación socioeconómica del proyecto del tren en Gran Canaria" (junio 2021), fue rebatido puntualmente en julio de 2021, tanto en su contenido, metodología y conclusiones, por un informe elaborado expresamente por la Autoridad Única de Transporte e INECO. Dicho Estudio de la U.L.P.G.C., que se refiere a la totalidad del sistema ferroviario, no es específico sobre el objeto de la Revisión Parcial del PTE-21. De ambos se deducen planteamientos contrapuestos y modos distintos de afrontar la oportunidad, conveniencia e idoneidad del nuevo sistema de transporte, lo cual, más allá de la polémica y controversia que suscita, de la que parece participar el alegante, no es objeto de esta Revisión parcial, que se circunscribe a dar una solución técnica de ordenación idónea al mandato planteado por el Decreto 358/2015 del Gobierno de Canarias y Acuerdo del Consejo de Gobierno del Cabildo de 1 de septiembre de 2014.</p> <p>11. Esta Revisión Parcial no altera las determinaciones urbanísticas o territoriales consolidadas por el planeamiento municipal (1996) o PIO/GC (2003), sino que dispone las medidas alternativas que viabilizan precisamente sus objetivos de materializar un equipamiento complementario turístico que cualifique el destino turístico del sur de Gran Canaria.</p> <p>12. Tanto el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria como el Servicio de Patrimonio del Cabildo no emitieron informe en la fase de consultas tras la aprobación inicial de la Revisión Parcial del PTE-21, informes que son de consulta y no preceptivos en ese momento procedimental, aun habiéndose solicitado formalmente. Sin embargo, si son preceptivos los informes que han de emitir previamente a la aprobación definitiva en virtud de la correspondiente ley sectorial. Así, con fecha 12/08/2022, consta emitido el informe del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria en sentido favorable (Art. 25.4 del D.L. 1/2001 - TRLA), y con fecha 16/05/2022, consta el emitido el del Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, también favorable (art. 16.) y 63 de la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias)</p>
--	--

<b>B</b>	
<b>FECHA (dentro de plazo)</b>	■ <b>Fecha de Entrada del Informe:</b> 30/06/2021
<b>PARTICULAR</b>	■ <b>ESTACIÓN DE SERVICIOS DISA</b>
<b>SÍNTESIS DEL INFORME</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se analizan las afecciones que tendrán lugar durante la ejecución de la obra a la Estación de Servicios DISA.</li> <li>2. La normativa de desarrollo del Plan Territorial deberá establecer las condiciones para minimizar los posibles efectos negativos por la ocupación y afección de terrenos en la zona de actuación de las obras, a través de la delimitación de una franja máxima de actuación para las obras de ejecución de manera que se reduzcan los impactos en esta fase.</li> <li>3. No se han analizado las afecciones sobre los negocios existentes en torno a la GC-500 durante la ejecución de las obras, ni la afección económica tras la transformación de esta vía en semipeatonal tras la puesta en servicio del tren.</li> <li>4. No se han analizado los posibles impactos económicos que tendrá en la zona la puesta en marcha del tren, debido a la correspondiente semi-peatonalización de la GC-500.</li> </ol>
<b>VALORACIÓN Y CONCLUSIONES DEL INFORME</b>	<p><b>NO SE ESTIMA</b>, desglosándose a continuación la respuesta a los distintos argumentos alegados:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se prevé afección directa sobre la Estación de Servicios DISA, la posible afección durante la ejecución de las obras se estudiará con detalle en el Proyecto de Ejecución. La Revisión Parcial del PTE-21 no prevé una afección directa sobre la Estación de Servicios DISA. En su caso, la posible afección que pudiera implicar la ejecución de las obras que resulten del Proyecto de Ejecución, deberán ser atendidas en dicho Proyecto que estudiará, no solo la ejecución de la infraestructura</li> </ol>



propiamente, sino las actuaciones complementarias necesarias para llevarla a término.

2. La normativa recoge esa información en el *Artículo 28.- Minimización de la superficie alterada*, donde dice lo siguiente:

*"(...) deberá tenderse a la ocupación y afección mínima posible de terrenos en la zona de actuación de las obras.*

*Para ello se procederá a la delimitación de una franja máxima de actuación para las obras de ejecución de manera que se minimicen los impactos en la fase de ejecución. (...)"*

3. Esto será competencia del Proyecto de Ejecución que, con el detalle propio de la escala de proyecto podrá delimitar el alcance de las obras y la afecciones que implicará la construcción, con la consiguiente minimización de las mismas.
4. El impacto económico que, sobre los negocios existentes en los actuales márgenes de la GC-500, tendrá la puesta en marcha del tren con su semipeatonalización sobrepasa el alcance de las determinaciones de esta Revisión Parcial, quedando la definición precisa de la transformación de la GC-500 encomendada al Proyecto de Ejecución y, en su caso, estudios complementarios que contribuyan a materializar la mejor solución..

VºBº EL PRESIDENTE, P.D. EL CONSEJERO DE GOBIERNO DE PRESIDENCIA (Decreto número 42/19, de 24/07/2019), Teodoro Claret Sosa Monzón.

LA SECRETARIA GENERAL DE PLENO, María Dolores Ruiz San Román.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la Vía Administrativa, cabe interponer Recurso Contencioso-Administrativo en el plazo de DOS MESES ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, contados a partir del día siguiente al de su notificación o publicación, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente.

En Las Palmas de Gran Canaria, a veintidós de junio de dos mil veintitrés.

LA CONSEJERA DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE EN FUNCIONES, Inés Miranda Navarro.

NORMATIVA

ÍNDICE

TÍTULO I - DISPOSICIONES PRELIMINARES

CAPÍTULO 1. NATURALEZA Y CONTENIDO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL MISMO.

Artículo 1. Naturaleza, objeto y ámbito de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial

Artículo 2. Efectos de la aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial

Artículo 3. Documentación de la Revisión del Plan Territorial Especial

CAPÍTULO 2. VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PTE-21

Artículo 4. Vigencia de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial

Artículo 5. Revisión del Plan Territorial Especial

Artículo 6. Modificación del Plan Territorial Especial

CAPÍTULO 3. INTERPRETACIÓN DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

Artículo 7. Criterio general

Artículo 8. Criterios específicos a seguir para la interpretación de la Revisión

Parcial del Plan Territorial

Artículo 9. Informe de Consulta

## TÍTULO II - DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

### CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10. Del contenido objeto de regulación

Artículo 11. Del uso de los terrenos anexos a la zona de dominio público

Artículo 11 bis. Ordenación de la GC-500

### CAPÍTULO 2. ÁMBITOS TERRITORIALES Y RÉGIMEN BÁSICO DE USOS

Artículo 12. Categorías de ámbitos territoriales

Artículo 13. Régimen básico de usos

Artículo 14. De la delimitación de ámbitos específicos

Artículo 15. Ámbito territorial 1. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 16. Ámbito territorial 2. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 17. Ámbito territorial 3. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 18. Ámbito territorial 4. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 19. Ámbito territorial 5. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 20. Ámbito territorial 6. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 21. Ámbito territorial 7. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 22. Ámbito territorial 8. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 23. Ámbito territorial 9. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación

Artículo 24. Ejecución de la infraestructura ferroviaria y adecuación con el planeamiento urbanístico

Artículo 25. Coordinación con otras infraestructuras

### CAPÍTULO 3. NORMAS GENERALES DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE EFECTOS DERIVADOS DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN TERRITORIAL

Artículo 26. Protección ambiental de carácter general

Artículo 27. Medidas protectoras y correctoras para la eficaz reducción de impactos

Artículo 28. Minimización de la superficie alterada.

Artículo 29. Retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo

Artículo 30. Terminación de desmontes y terraplenes

Artículo 31. Prevención de impactos asociados a la construcción de boquillas de túneles

Artículo 32. Prevención de impactos en los barrancos asociados a la construcción de viaductos, obras de drenaje y movimientos de tierra

Artículo 33. Prevención de contaminación del suelo y las aguas

Artículo 34. Condiciones para el ajardinamiento

Artículo 35. Protección de la fauna

Artículo 36. Condiciones de calidad del paisaje

Artículo 37. Gestión de materiales: tierra vegetal, sobrantes y préstamos

Artículo 38. Prevención de los efectos sobre la calidad del aire

Artículo 39. Prevención de impactos por el sistema de alimentación de energía eléctrica a la catenaria

Artículo 40. Prevención de molestias por el ruido y vibraciones

Artículo 41. Retirada de residuos de obra y limpieza del terreno

Artículo 42. Coordinación entre la ejecución del proyecto y la restauración

Artículo 43. Medidas para la corrección del ruido y vibraciones producido por el tráfico ferroviario

Artículo 44. Medidas para la correcta iluminación

Artículo 45. Afecciones de vías de comunicación

Artículo 46. Localización de restos arqueológicos

Artículo 47. Localización de restos arqueológicos submarinos

Artículo 48. Gestión de residuos

Artículo 49. Recogida y almacenamiento de aguas pluviales

Artículo 50. Depuración de aguas residuales

Artículo 51. Producción energética

Artículo 52. Propuestas didácticas

Artículo 53. Redacción de estudios y proyectos en fases posteriores

## TÍTULO III-EJECUCIÓN Y GESTIÓN

### CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 54. Competencias e iniciativa en el planeamiento territorial

Artículo 55. Prioridad en el desarrollo

Artículo 56. Instrumentos de actuación urbanística para la ejecución de las determinaciones del Plan Territorial Especial

## CAPÍTULO 2. EJECUCIÓN Y GESTIÓN DEL PLAN TERRITORIAL

Artículo 57. Forma de ejecución

Artículo 58. Condiciones generales de los proyectos técnicos

Artículo 59. Formas de gestión de la actividad administrativa de ejecución

## TÍTULO IV-DISPOSICIONES TRANSITORIAS, DEROGATORIAS Y FINALES

### DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA:

De la adaptación de los instrumentos de ordenación a las determinaciones de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial

### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

#### ÚNICA

### DISPOSICIÓN FINAL

#### ÚNICA

## TÍTULO I - DISPOSICIONES PRELIMINARES

### CAPÍTULO 1. NATURALEZA Y CONTENIDO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL MISMO.

Artículo 1. Naturaleza, objeto y ámbito de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial

Punto 1. La traza ferroviaria prevista por el PTE-21 atraviesa por completo la parcela del Veril, localizándose además una de sus estaciones ferroviarias, la de Playa del Inglés, en su interior. Dicha circunstancia imposibilita la implantación de un equipamiento turístico (Parque Temático) en dicha parcela, equipamiento que viene ya previsto desde el PGO de San Bartolomé de Tirajana PGO'96, así como también en el PIO-GC vigente y en el PTP-9 actualmente pendiente de aprobación definitiva.

Punto 2. La Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de Ordenación del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas (PTE-21) tiene por objeto:

a) Posibilitar una modificación del trazado del corredor de dicha línea ferroviaria entre el PK 49 y el PK 56, y también de la estación-intercambiador situada en El Veril, para reducir de forma considerable la afección territorial del área de oportunidad de la Maleza, a los efectos de desarrollar una oferta complementaria altamente cualificada en dicho ámbito clasificado como Urbanizable, y también eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales de San Fernando de Maspalomas, y producir un ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo.

Punto 3. El ámbito específico objeto de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial comprende desde el PK 49+000, en San Agustín (Alto de La Gloria) hasta el PK 56+000, junto a la estación de guaguas situada en la Avenida Cristóbal Colón, en Maspalomas.

Artículo 2. Efectos de la aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial

1. La aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial o, en su caso, la resolución que ponga fin al pertinente procedimiento producirá, de conformidad con su contenido:

a) La vinculación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones al destino que resulte de la clasificación y calificación y su sujeción al régimen urbanístico que consecuentemente les sea de aplicación.

b) La obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones por las Administraciones y los particulares, siendo nulas cualesquiera reservas de dispensación.

c) La ejecutividad de sus determinaciones a los efectos de la aplicación por la Administración pública de cualesquiera medios de ejecución forzosa.

d) La declaración de la utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones correspondientes, cuando la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial delimite unidades de actuación a ejecutar por el sistema de expropiación, o prevea la realización de las obras públicas ordinarias que precisen de expropiación, según lo previsto en el artículo 259 de la LSENPC. Así queda también recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres

en su artículo 153 y en el artículo 233 del Reglamento que la desarrolla (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre).

e) La publicidad de su contenido, teniendo derecho cualquier persona a consultar su documentación y a obtener copia de ésta.

2. Las instalaciones, construcciones y edificaciones, así como los usos o actividades, existentes al tiempo de la aprobación de la Revisión Parcial del Plan Territorial, en su caso, de la resolución que ponga fin al pertinente procedimiento, que resultaren disconformes con los mismos, quedarán en la situación legal de fuera de ordenación. A tal efecto se aplicarán las siguientes reglas:

1ª) Con carácter general sólo podrán realizarse las obras de reparación y conservación que exija la estricta conservación de la habitabilidad o la utilización conforme al destino establecido. Salvo las autorizadas con carácter excepcional conforme a la regla siguiente, cualesquiera otras obras serán ilegales y nunca podrán dar lugar a incremento del valor de las expropiaciones.

2ª) Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviera prevista la expropiación o demolición, según proceda, en un plazo de cinco años, a partir de la fecha en que se pretenda realizarlas. Tampoco estas obras podrán dar lugar a incremento del valor de la expropiación.

3. Las determinaciones de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial se aplicarán de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, interpretando y justificando las mismas en virtud de lo establecido en la Memoria de ambos documentos.

Artículo 3. Documentación de la Revisión del Plan Territorial Especial

1. La Revisión Parcial del Plan Territorial Especial se compone de los siguientes documentos:

a) Memoria Informativa, que proporciona los datos ambientales, territoriales, socioeconómicos, y el régimen jurídico vigente en el territorio afectado por el ámbito territorial de la Revisión Parcial del Plan Territorial, sobre los que se efectúa el diagnóstico y se plantean los objetivos de la ordenación.

b) Planos de Información y Diagnóstico, relacionados

con la Memoria informativa con la definición gráfica de los aspectos de la información ambiental y territorial estudiada, la diagnosis territorial y ambiental realizada, y las alternativas planteadas para solucionar los problemas detectados y ordenar de maneras más eficiente el territorio afectado por la delimitación de la Revisión Parcial del Plan Territorial.

c) Memoria Justificativa de Ordenación, que asigna los criterios y objetivos de la ordenación, y en base a los mismos la descripción y justificación de la propuesta de ordenación y medidas adoptadas para el logro de los objetivos planteados. Explica y justifica expresamente la ordenación, fundamentando su coherencia interna, la correlación entre la información y objetivos del Plan Insular de Ordenación y el PTE-21 con la ordenación propuesta en la Revisión del Plan Territorial, y la posibilidad de llevar a la práctica sus previsiones dentro de las etapas establecidas para su ejecución.

d) Normativa, que desarrolla las determinaciones de carácter normativo; en el ámbito extenso las determinaciones del planeamiento general y de desarrollo, vigentes o en tramitación, así como los objetivos y criterios para el planeamiento urbanístico de desarrollo del propio Plan Territorial Especial. En el ámbito específico, la normativa detallada de ordenación y protección de las actuaciones de la Revisión parcial del Plan, así como los criterios territoriales y condiciones para el desarrollo de la mismas, estableciendo el carácter de las determinaciones vinculantes y directrices de ordenación.

e) Planos de Ordenación de las diferentes alternativas del modelo territorial contempladas. Se plasma al menos, en cada una de las alternativas, los siguientes parámetros: estructura general del territorio y estrategia de transformación, sistemas generales y equipamientos estructurantes, zonificación y usos globales del suelo.

f) Programa de Actuaciones y Estudio Económico-Financiero, que concreta y completa el Estudio Financiero del vigente PTE-21, con la cuantificación del gasto que comporta la viabilidad de las intervenciones públicas propuestas.

g) Documento Ambiental Estratégico que identifica, describe y evalúa los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del Plan Territorial, así como las alternativas razonables, incluida entre otras la alternativa cero, que

tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación de la Revisión Parcial del PTE-21.

## CAPÍTULO 2. VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PTE-21

Artículo 4. Vigencia de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial.

1. La Revisión Parcial del Plan Territorial Especial entrará en vigor con la integra publicación de su normativa en el Boletín Oficial de Canarias, sin perjuicio de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva.

2. La vigencia será indefinida según indica el artículo 162 de la LSENPC.

Artículo 5. Revisión del Plan Territorial Especial

1. Se entiende por revisión del Plan Territorial Especial la adopción de nuevos criterios respecto a la estructura general y orgánica del territorio o de su sistema de transporte.

2. El Cabildo Insular considerará la oportunidad de proceder a su revisión si se diera alguna de las circunstancias siguientes:

a) Cuando sea preciso para la adaptación de este Plan Territorial a la legislación sobrevenida o a instrumentos de ordenación de superior rango.

b) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan Territorial Especial en cuanto a las características del sistema de transporte en el corredor o a la movilidad de la población.

c) Cuando otras circunstancias sobrevenidas de análoga naturaleza e importancia lo justifiquen, por afectar a los criterios determinantes de la estructura general y orgánica del territorio, o a la estrategia territorial definida en este Plan, y así lo acuerde motivadamente el Cabildo de Gran Canaria.

d) En todo caso, los contenidos del Plan Territorial Especial deberán ser revisados en el plazo de ocho años a contar a partir del día siguiente a su entrada en vigor en caso de no ejecutarse el nuevo sistema de transportes establecido en el corredor Este Insular en el referido plazo.

#### Artículo 6. Modificación del Plan Territorial Especial

1. Se entiende por modificación del Plan Territorial Especial toda alteración de sus documentos o determinaciones que no constituya supuesto de revisión y, en general, las que puedan aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad del Plan por no afectar, salvo de modo puntual y aislado, a la estructura general y orgánica del territorio y al funcionamiento del sistema de transporte.

2. Toda modificación se producirá con el grado de definición documental correspondiente al planeamiento territorial. Cualquiera que sea la magnitud y trascendencia de la modificación deberá estar justificada mediante un estudio de su incidencia sobre las previsiones y determinaciones contenidas en el Plan Territorial Especial, así como sobre la posibilidad de proceder a la misma sin necesidad de revisar el Plan.

### CAPÍTULO 3. INTERPRETACIÓN DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

#### Artículo 7. Criterio general

Las normas de la Revisión Parcial del de Plan Territorial Especial se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, con los antecedentes históricos y legislativos, y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo al espíritu y finalidad de aquellas.

Artículo 8. Criterios específicos a seguir para la interpretación de la Revisión Parcial del Plan Territorial

1. Las Normas de esta Revisión Parcial se interpretarán con sujeción a los objetivos y finalidades expresados en la Memoria.

2. En la interpretación de la Revisión Parcial prevalecerán como criterios aquellos más favorables al mejor funcionamiento del sistema de transporte público, a la mejor conservación del patrimonio protegido, al menor deterioro del ambiente natural, del paisaje urbano, y al interés general de la colectividad.

3. En caso de discrepancia entre los documentos gráficos y escritos, se otorgará primacía al texto sobre el dibujo.

4. En caso de discrepancias entre documentos gráficos, tendrá primacía el de mayor escala sobre el de menor escala, salvo que del texto se desprendiera una interpretación contraria.

5. Cada uno de los documentos que conforman la Revisión Parcial, predomina sobre los demás en lo que respecta a sus contenidos específicos.

#### Artículo 9. Informe de Consulta

1. Para el cumplimiento en los procedimientos de aprobación o alteración de los instrumentos de ordenación, o en relación con actos de construcción y edificación y de uso del suelo sujetos a licencia urbanística, que afecten al ámbito de afección del Plan Territorial Especial incluyendo las servidumbres establecidas por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberá solicitarse informe de consulta ante el Cabildo de Gran Canaria u organismo consorcial o gerencial que gestione la actividad administrativa de ejecución de dicho Plan Territorial, en relación con el documento que haya sido aprobado en el Avance o, en defecto de este trámite, el que se vaya a someter a aprobación inicial; o con la solicitud de autorización de proyecto o estudio que tengan incidencia territorial o urbanística.

2. Salvo disposición distinta de la legislación aplicable, este informe de consulta en relación con las determinaciones del Plan Territorial deberá emitirse en el plazo de dos meses a contar a partir del día siguiente al de la entrada de la documentación en el Registro General del Cabildo de Gran Canaria. Una vez transcurrido el citado plazo sin ser emitido el informe y llegado el momento de adoptar la correspondiente resolución por la Administración Pública que tramita el procedimiento, se podrá entender favorable siempre que no suponga incumplimiento del ordenamiento jurídico vigente y, en especial, de las determinaciones contenidas en este Plan.

3. A los efectos de la emisión del informe de consulta con las determinaciones del presente Plan Territorial Especial, en los términos previstos en los apartados anteriores, la Administración correspondiente deberán remitir al Cabildo de Gran Canaria la documentación relativa al plan o proyecto que se esté tramitando, y a las actuaciones administrativas habidas en el procedimiento.

## TÍTULO II - DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

### CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 10. Del contenido objeto de regulación.

1- En el presente Título se incluye el régimen de usos que serán de aplicación en el ámbito territorial de esta Revisión Parcial, de acuerdo a las determinaciones de los artículos 17 al 19, ambos inclusive, del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

2- En los siguientes artículos se establecen los distintos ámbitos territoriales en los que se divide el territorio afectado por la implantación de la línea ferroviaria. Se especifica respecto de cada uno de los ámbitos la definición, finalidad, el régimen básico de usos, distinguiéndose los usos globales y específicos - con indicación de los principales, compatibles y prohibidos-, los criterios de actuación y las condiciones de la edificación.

#### Artículo 11. Del uso de los terrenos anexos a la zona de dominio público.

1- La ley 38/2015 del Sector Ferroviario establece una zona de protección en el entorno de las líneas ferroviarias y determina la existencia del Límite de Edificación. En los artículos 13, 14, y 15 de esta ley se establecen los criterios para la determinación de estas zonas y se concretan las limitaciones de uso en ellas. Quedan recogidas en los planos correspondientes de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial dichas zonas.

#### Artículo 11 bis. Ordenación de la GC-500.

1- La restitución del sistema general viario debe realizarse bajo los principios de la movilidad urbana sostenible y de funcionalidad y continuidad de la línea ferroviaria. La propuesta se compone de una serie de secciones tipo localizadas a lo largo de la GC-500 entre los P.P.K.K. 1+600 y 6+660 de la traza del ferrocarril. La norma transitoria establece la necesidad de eliminar las actuales intersecciones a desnivel existentes en la GC-500 y sustituirlas por intersecciones a nivel que permitan la actuación conjunta de la remodelación de la GC-500 con el ferrocarril bajo la traza del viario.

Se recoge en el plano B.10 la ordenación de la GC-

500, en el tramo afectado por la presente Revisión Parcial del Plan Territorial Especial.

### CAPÍTULO 2. ÁMBITOS TERRITORIALES Y RÉGIMEN BÁSICO DE USOS

#### Artículo 12. Categorías de ámbitos territoriales

1- En el ámbito afectado por la implantación de la línea ferroviaria objeto del Plan Territorial Especial se distinguen los siguientes ámbitos territoriales específicos:

Ámbito territorial 1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria (vía general) en los tramos en los que esta discurre en superficie, definida en los artículos 12, 13 y 15 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, así como los terrenos necesarios para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (electrificación, drenaje, etc.)

Ámbito territorial 2. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria (vía general) en los tramos en los que esta discurre en falso túnel, definida en los artículos 12, 13 y 15 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, así como los terrenos necesarios para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (electrificación, drenaje, etc.)

Ámbito territorial 3. Comprende la zona situada sobre la línea ferroviaria (vía general) en los tramos en los que esta discurre en túnel perforado.

Ámbito territorial 4. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las estaciones del sistema ferroviario construidas en superficie, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de las mismas (accesos, zonas de intercambio modal, aparcamientos, servicios de apoyo, etc.).

Ámbito territorial 5. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las estaciones del sistema ferroviario construidas en falso túnel, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (zonas de intercambio modal, aparcamientos, servicios de apoyo, etc.).

Ámbito territorial 6. Comprende la zona situada sobre la estación del sistema ferroviario construida en túnel

perforado, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de esta (accesos, salidas de ventilación, servicios de apoyo, etc).

Ámbito territorial 7. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las instalaciones de cocheras y talleres del sistema ferroviario, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para su explotación (electrificación, drenaje, aparcamientos, servicios de apoyo etc.)

Ámbito territorial 8. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las instalaciones necesarias para la explotación de esta (subestaciones eléctricas, salidas de emergencia y ventilación, etc.)

Ámbito territorial 9. Comprende las franjas de terreno situadas entre la autopista GC-1 y la línea ferroviaria que, por sus dimensiones y condiciones de entorno, al implantar esta nueva infraestructura quedan aisladas del resto del territorio.

#### Artículo 13. Régimen básico de usos

Así mismo, se configura el régimen de usos, contemplándose para cada una de las zonas los usos principales, compatibles y prohibidos respecto de los usos definidos en el artículo 19 del PIO-GC.

#### Artículo 14. De la delimitación de ámbitos específicos

1. La delimitación de los ámbitos territoriales específicos distinguida en el Plan Territorial Especial se incluye en el plano de B.1 “Delimitación del Plan Territorial Especial” del Plan. Esta delimitación se deriva del proceso y sistemas constructivos empleados para la implantación del nuevo sistema de transporte y de las necesidades funcionales requeridas para la explotación del sistema y podrá sufrir variaciones y ajustes durante la redacción de los correspondientes proyectos técnicos de ejecución. Dichos ajustes, deberán ser motivados y, en cualquier caso, no supondrán cambio en los criterios técnicos, territoriales y ambientales aplicados en cada lugar (de conformidad con el artículo 24 “Ejecución de la infraestructura ferroviaria y adecuación con el planeamiento urbanístico” de la presente normativa).

2. La delimitación de los ámbitos territoriales específicos distinguida en la Revisión Parcial del

Plan Territorial Especial se incluye en el plano B.1.3.2 de dicha Revisión Parcial.

Artículo 15. Ámbito territorial 1. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria (vía general) en los tramos en los que esta discurre en superficie, definida en los artículos 12, 13 y 15 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de esta (electrificación, drenaje, etc.). Se incluyen en estas áreas:

- Los terrenos ocupados por la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de terreno a cada lado de la misma. En suelo Rústico y Urbanizable la franja será de ocho metros de anchura y en suelo Urbano de cinco metros.

- Estas distancias podrán ser reducidas por el Cabildo siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, pero nunca podrá ser menor de dos metros.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la de posibilitar la implantación y la explotación de la línea ferroviaria y sus instalaciones anexas.

3. En lo referente al régimen de usos se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

##### 1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación de la línea ferroviaria y de sus instalaciones anexas (Electrificación, señalización, comunicaciones, drenaje, accesos, etc.).

#### Usos Compatibles.

##### 1. Infraestructuras

- Se permitirá la realización de obras de infraestructura cuando la prestación de un servicio público así lo exija, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria.



#### Usos Prohibidos.

- Los usos no compatibles con lo establecido en este artículo salvo los que se autoricen por ser sistemas generales de interés general y no contradigan las determinaciones contenidas en el presente Plan Territorial Especial.

4. Los criterios de actuación para la zona son los siguientes:

- Los usos, actividades, y actuaciones destinados a la implantación de la infraestructura ferroviaria deberán adoptar medidas correctoras, con el fin de mimetizarla en el entorno inmediato.

- Tanto los instrumentos de ordenación territorial como urbanística deberán establecer medidas que propicien el desarrollo sostenible de estos espacios.

#### 5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 1 para posibilitar la entrada en servicio y la explotación de la nueva línea ferroviaria tendrán los parámetros edificatorios (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados. A menos que esté expresamente justificado estas edificaciones tendrán una altura máxima de una planta o 4,5 metros.

- En el diseño y construcción de todos los edificios e instalaciones realizados en el marco del presente Plan, especialmente en aquellos situados en suelo rústico, se prestará atención a su adecuada integración en el entorno, con el objeto de minimizar el posible impacto causado por los mismos.

- Las edificaciones deberán presentar todos sus paramentos exteriores y cubiertas totalmente terminados, empleando las formas, materiales y colores que favorezcan una mejor integración en el entorno inmediato y en el paisaje, y procurándose su óptimo estado de conservación.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 16. Ámbito territorial 2. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria (vía general) en los tramos en los que esta discurre en falso túnel, definida en los artículos 12, 13 y 15 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (electrificación, drenaje, etc.):

- Los terrenos situados en superficie sobre la infraestructura de la línea férrea, estableciéndose como aristas exteriores la proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, y una franja de terreno a cada lado de la misma. En suelo Rústico y Urbanizable la franja será de ocho metros de anchura y en suelo Urbano de cinco metros.

- Estas distancias podrán ser reducidas por el Cabildo siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, pero nunca podrá ser menor de dos metros.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la de posibilitar la implantación y la explotación de la línea ferroviaria y sus instalaciones anexas.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

##### 1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación de la línea ferroviaria y de sus instalaciones anexas (Electrificación, señalización, comunicaciones, drenaje, accesos, etc.).

#### Usos Compatibles.

##### 1. Infraestructuras

- Se permitirá la realización de obras de infraestructura cuando la prestación de un servicio público así lo exija, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria.

- Vialidad y espacios libres. Se permitirá la implantación de viales y espacios libres en esta zona siempre que no interfieran o condicionen la explotación ferroviaria.

2. Ambientales que por sus características no afecten a la seguridad de la estructura del túnel ni dificulten la explotación de la línea ferroviaria

#### Usos Prohibidos.

- Los usos no compatibles con lo establecido en este artículo salvo los que se autoricen por ser sistemas generales de interés general y no contradigan las determinaciones contenidas en el Plan Territorial Especial y en su Revisión Parcial.

4. Los criterios de actuación para la zona son los siguientes:

- Tanto los instrumentos de ordenación territorial como urbanística deberán establecer medidas que propicien el desarrollo sostenible de estos espacios.

#### 5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 2 para posibilitar la entrada en servicio y la explotación de la nueva línea ferroviaria tendrán los parámetros edificatorios (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados. A menos que esté expresamente justificado estas edificaciones tendrán una altura máxima de una planta o 4,5 metros.

- En el diseño y construcción de todos los edificios e instalaciones realizados en el marco del presente Plan, especialmente en aquellos situados en suelo rústico, se prestará atención a su adecuada integración en el entorno, con el objeto de minimizar el posible impacto causado por los mismos.

- Las edificaciones deberán presentar todos sus paramentos exteriores y cubiertas totalmente terminados, empleando las formas, materiales y colores que favorezcan una mejor integración en el entorno inmediato y en el paisaje, y procurándose su óptimo estado de conservación.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 17. Ámbito territorial 3. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona situada sobre la línea ferroviaria (vía general) en los tramos en los que ésta discurre en túnel perforado:

- En los tramos en los que la sección utilizada es la de doble túnel gemelo la anchura mínima de la banda es de 6 diámetros (de la sección excavada de los túneles), considerando una distancia mínima entre ejes de los dos túneles de 2 diámetros. Esta anchura se incrementará en caso de que, por problemas constructivos, se deba aumentar la separación entre ambos túneles. En estos tramos de doble túnel gemelo la sección de afección se extiende en altura dos diámetros sobre la clave del túnel.

- En los tramos en los que la sección utilizada es la de túnel de doble vía la anchura mínima de la banda es la suma de la anchura de la sección excavada más dos veces la altura de esta. En estos tramos la sección de afección se extiende en altura hasta dos veces la anchura exterior de la excavación, contando desde el suelo de la sección excavada.

- Estas distancias podrán ser reducidas por el Cabildo siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la seguridad estructural del túnel.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser, manteniendo en lo posible los objetivos marcados para el en los distintos instrumentos de ordenación y planeamiento, la de posibilitar la implantación y la explotación de la línea ferroviaria y sus instalaciones anexas.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

- Los previstos en los distintos instrumentos de ordenación y planeamiento para las zonas atravesadas por este ámbito territorial.

#### Usos Compatibles.

- Los previstos en los distintos instrumentos de ordenación y planeamiento para las zonas atravesadas por este ámbito territorial.

#### Usos Prohibidos.

- Aquellos usos que por su implantación y funcionamiento puedan afectar a la seguridad estructural o funcional del túnel ferroviario.

4. Las determinaciones para actuación en la zona son las siguientes:

- No se permitirá la construcción de ningún tipo de edificaciones u obras de fábrica en el entorno de los túneles de la línea férrea cuando cualquiera de sus elementos estructurales (cimentaciones especiales, cimentaciones convencionales, cerramientos, etc.) penetre dentro de la zona de afección delimitada en las secciones transversales definidas en el presente Plan sin autorización de la autoridad con competencia en infraestructuras ferroviarias. Esta autorización está sujeta a las condiciones de seguridad del túnel y dependerá de las características geológico-geotécnicas del terreno, del trazado ferroviario y del tipo de actuación que se vaya a realizar.

- En las edificaciones y obras de fábrica existentes con anterioridad a la construcción de los túneles en los que alguno de sus elementos estructurales entre dentro de la zona de afección delimitada en las secciones transversales correspondientes definidas en el presente Plan no se podrán realizar intervenciones de modificación estructural sin la autorización de la autoridad con competencia en infraestructuras ferroviarias.

#### 5. Condiciones de la edificación.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura o la reforma estructural de las existentes en el ámbito específico 3 estará supeditada a que se garantice la seguridad del túnel y deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 18. Ámbito territorial 4. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las estaciones del sistema ferroviario construidas en superficie, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de las mismas (accesos, zonas de intercambio modal, aparcamientos, servicios de apoyo, etc). Se incluyen en estas áreas:

- Los terrenos necesarios para la ejecución de las estaciones y para la realización de las actividades propias del explotador, los destinados a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

- En este ámbito territorial se encuentran situadas las estaciones de Telde, Carrizal, Arinaga y Vecindario.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la de posibilitar el acceso de los usuarios al servicio ferroviario, facilitar el intercambio modal para convertirse en puntos singulares del sistema de transporte público y potenciar el desarrollo sostenible del entorno en el que se implanta la estación.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

##### 1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación de la estación ferroviaria y de sus instalaciones anexas (accesos, zonas de intercambio modal, aparcamientos, servicios de apoyo, etc).

#### Usos Compatibles.

##### 1. Infraestructuras

- Se permitirá la realización de obras de infraestructura cuando la prestación de un servicio público así lo exija, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria.

##### 2. Terciario.

- Se permitirá la implantación de comercios, oficinas y servicios que complementen el servicio ferroviario y se integren adecuadamente en el entorno, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria

#### Usos Prohibidos.

- Los usos no compatibles con lo establecido en este artículo o los que se autoricen por ser sistemas generales de interés general y no contradigan las determinaciones contenidas en el presente Plan Territorial Especial.

4. Los criterios de actuación para este ámbito son los siguientes:

- Se potenciará la accesibilidad en medios mecánicos a las estaciones mediante una adecuada conexión con la red viaria existente o en estudio.

- Se integrarán adecuadamente en la trama urbana correspondiente para optimizar la accesibilidad peatonal.

- Se dotará a las estaciones de zonas de intercambio con el resto del transporte público (guaguas y taxis) y con el transporte privado (área de Kiss & ride, zonas de aparcamiento adecuadamente dimensionadas, etc)

- Se dotará a las estaciones de zonas de aparcamiento de bicicletas.

- Se potenciará la disposición en el entorno de las estaciones de actividades y servicios que hagan más atractivo el uso del transporte público.

#### 5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 4 para posibilitar la entrada en servicio y la explotación de la nueva línea ferroviaria tendrán los parámetros edificatorios (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados.

- En el diseño y construcción de todos los edificios e instalaciones realizados en el marco del presente Plan, se prestará atención a su adecuada integración en el entorno, con el objeto de minimizar el posible impacto causado por los mismos. Se potenciará el uso de arbolado para optimizar la calidad ambiental de las zonas i su adecuada integración en el entorno.

- Edificabilidad: 2m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

- Ocupación: 70%

- Altura máxima: 10m.

- Distancias a linderos: 5m.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

- En las zonas de suelo Rústico ninguna edificación superara las dos plantas.

- En las zonas de suelo Rústico no será posible la colocación y el mantenimiento de anuncios y vallas publicitarias, estando únicamente permitida la colocación de cartelería informativa del sistema de transporte.

- En las zonas destinadas a aparcamiento disuasorio se permite la ampliación de su capacidad mediante construcción de plantas de estacionamiento bajo rasante.

Artículo 19. Ámbito territorial 5. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las estaciones del sistema ferroviario construidas en falso túnel, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (sistema de ventilación, zonas de intercambio modal, aparcamientos, servicios de apoyo, etc). Se incluyen en estas áreas:

- Los terrenos situados en superficie necesarios para la ejecución de las estaciones y para la realización de las actividades propias del explotador, los destinados a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

- En este ámbito territorial se encuentran situadas las estaciones de Santa Catalina, San Telmo, Jinámar, Aeropuerto, El Veril y Maspalomas.

- Para determinar el ámbito territorial de estas zonas se tomará como aristas exteriores la proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la de posibilitar el acceso de los usuarios al servicio ferroviario, facilitar el intercambio modal para convertirse en puntos singulares del sistema de transporte público y potenciar el desarrollo sostenible del entorno en el que se implanta la estación.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

##### 1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación de la estación ferroviaria y de sus instalaciones anexas (accesos, zonas de intercambio modal, aparcamientos, servicios de apoyo, etc.).

## Usos Compatibles.

### 1. Infraestructuras

- Se permitirá la realización de obras de infraestructura cuando la prestación de un servicio público así lo exija, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria

- Vialidad y espacios libres. Se permitirá la implantación de viales y espacios libres en esta zona siempre que no interfieran o condicionen la explotación ferroviaria.

- Aparcamientos bajo rasante. Se permitirá la construcción de aparcamientos disuasorios bajo rasante en la zona de afección de la infraestructura ferroviaria en el entorno de las estaciones.

### 2. Terciario

- Se permitirá la implantación de comercios, oficinas y servicios que complementen el servicio ferroviario y contribuyan a potenciar el desarrollo sostenible del entorno, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria.

## Usos Prohibidos.

- Los usos no compatibles con lo establecido en este artículo salvo los que se autoricen por ser sistemas generales de interés general y no contradigan las determinaciones contenidas en el Plan Territorial Especial o su Revisión Parcial.

4. Los criterios de actuación para este ámbito son los siguientes:

- Se potenciará la accesibilidad en medios mecánicos a las estaciones mediante una adecuada conexión con la red viaria existente o en estudio.

- Se integrarán adecuadamente en la trama urbana correspondiente para optimizar la accesibilidad peatonal.

- Se dotará a las estaciones de zonas de intercambio con el resto del transporte público (guaguas y taxis) y con el transporte privado (área de kiss&ride, zonas de aparcamiento adecuadamente dimensionadas, etc.)

- Se potenciará la disposición en el entorno de las estaciones de actividades y servicios que hagan más atractivo el uso del transporte público.

## 5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 5 para posibilitar la entrada en servicio y la explotación de la nueva línea ferroviaria tendrán los parámetros edificatorio (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados.

- En el diseño y construcción de todos los edificios e instalaciones realizados en el marco del presente Plan, especialmente en aquellos situados en suelo rústico, se prestará atención a su adecuada integración en el entorno, con el objeto de minimizar el posible impacto causado por los mismos.

- Edificabilidad: 1m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

- Ocupación: 50%

- Altura máxima: 10m.

- Distancias a linderos: 5m.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 20. Ámbito territorial 6. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona situada sobre la estación del sistema ferroviario construida en túnel perforado, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (accesos, salidas de ventilación, servicios de apoyo, etc). Se incluyen en esta área:

- Los terrenos situados en superficie afectados por la ejecución de la estación y los necesarios para la realización de las actividades propias del explotador, los destinados a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

- En este ámbito territorial se encuentra situada la estación de Hospitales.

- El ámbito territorial comprende una banda de terreno en superficie cuya anchura es la suma de la sección excavada más dos veces la altura de la misma,

y el área necesaria para construir y emplazar los elementos de acceso y ventilación de la estación. La sección de afección de la caverna de estación se extiende en altura hasta dos veces la anchura exterior de la excavación, contando desde el suelo de la sección excavada.

- Estas distancias podrán ser reducidas por el Cabildo siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la seguridad estructural del túnel.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser, manteniendo en lo posible los objetivos marcados para él en los distintos instrumentos de ordenación y planeamiento, la de posibilitar el acceso de los usuarios al servicio ferroviario y potenciar el desarrollo sostenible del entorno en el que se implanta la estación.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

##### 1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación de la estación ferroviaria y de sus instalaciones anexas (accesos, zonas de intercambio modal, sistema de ventilación, aparcamientos, servicios de apoyo, etc).

#### Usos Compatibles.

- Los previstos en los distintos instrumentos de ordenación y planeamiento para las zonas atravesadas por este ámbito territorial.

#### Usos Prohibidos.

- Aquellos usos que por su implantación y funcionamiento puedan afectar a la seguridad estructural o funcional del túnel ferroviario.

4. Los criterios de actuación para este ámbito son los siguientes:

- Se potenciará la accesibilidad en medios mecánicos a las estaciones mediante una adecuada conexión con la red viaria existente o en estudio.

- Se integrarán adecuadamente en la trama urbana

correspondiente para optimizar la accesibilidad peatonal.

- No se permitirá la construcción de ningún tipo de edificaciones u obras de fábrica en el entorno de la estación ni la ampliación o reforma de las existentes cuando cualquiera de sus elementos estructurales (cimentaciones especiales, cimentaciones convencionales, cerramientos, etc) penetre dentro de la zona de afección delimitada en las secciones transversales definidas en el presente Plan sin autorización de la autoridad con competencia en infraestructuras ferroviarias. Esta autorización está sujeta a las condiciones de seguridad del túnel y dependerá de las características geológico-geotécnicas del terreno, del trazado ferroviario y del tipo de actuación que se vaya a realizar.

- En las edificaciones y obras de fábrica existentes anteriormente a la construcción de los túneles en los que alguno de sus elementos estructurales entre dentro de la zona de afección delimitada en las secciones transversales correspondientes definidas en el presente Plan no se podrán realizar intervenciones de modificación estructural sin la autorización de la autoridad con competencia en infraestructuras ferroviarias.

##### 5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 6 para posibilitar la entrada en servicio y la explotación de la nueva línea ferroviaria tendrán los parámetros edificatorios (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados. A menos que esté expresamente justificado estas edificaciones tendrán una altura máxima de una planta o 4,5 metros.

- Las edificaciones no relacionadas con la construcción y explotación del sistema ferroviario estarán sujetas a los parámetros definidos en el Plan General de Las Palmas de Gran Canaria, con las restricciones señaladas en el apartado 4 del presente artículo.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 21. Ámbito territorial 7. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata

a la línea ferroviaria en la que se sitúan las cocheras y talleres del sistema ferroviario, así como las instalaciones necesarias para la explotación de las mismas (accesos, sub-estación eléctrica, aparcamientos, servicios de apoyo, etc). Se incluyen en estas áreas:

- Los terrenos necesarios para la implantación de los edificios de cocheras, talleres y oficinas, las instalaciones requeridas para la realización de las actividades de estacionamiento, mantenimiento y reparación de la flota de material móvil, los destinados a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen el adecuado funcionamiento del sistema ferroviario.

- El ramal de acceso ferroviario y la playa de vías. Las zonas de estacionamiento de vehículos

- Los edificios de instalaciones auxiliares necesarios para el funcionamiento del sistema, tales como sub-estación eléctrica, máquina de lavado, almacenes, etc.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la de posibilitar la implantación de las instalaciones de cocheras y talleres del nuevo sistema ferroviario.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

#### Usos Principales.

##### 1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación las cocheras y talleres y de sus instalaciones anexas (accesos, sub-estación eléctrica, aparcamientos, servicios de apoyo, etc).

#### Usos Compatibles.

##### 1. Infraestructuras

- Se permitirá la realización de obras de infraestructura cuando la prestación de un servicio público así lo exija, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria.

#### Usos Prohibidos.

- Los usos no compatibles con lo establecido en este artículo o los que se autoricen por ser sistemas generales de interés general y no contradigan las determinaciones contenidas en el Plan Territorial Especial o en su Revisión Parcial

4. Los criterios de actuación para la zona son los siguientes:

- Los usos, actividades, y actuaciones destinadas a la implantación de las cocheras y talleres y sus instalaciones anexas deberán adoptar medidas correctoras, con el fin reducir el posible impacto sobre el entorno.

- Los linderos de la parcela que no estén en contacto directo con la línea general o el ramal de acceso dispondrán de una banda de protección de 10 metros de anchura para plantación de elementos vegetales que optimicen la integración de las instalaciones en el entorno.

- Tanto los instrumentos de ordenación territorial como urbanística, deberán establecer medidas que propicien el desarrollo sostenible de estos espacios

#### 5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 7 para posibilitar la construcción y la explotación de las cocheras y talleres tendrán los parámetros edificatorios (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados.

- En el diseño y construcción de todos los edificios e instalaciones realizados en este ámbito se prestará atención a su adecuada integración en el entorno, con el objeto de minimizar el posible impacto causado por los mismos.

- Las edificaciones deberán presentar todos sus paramentos exteriores y cubiertas totalmente terminados, empleando las formas, materiales y colores que favorezcan una mejor integración en el entorno inmediato y en el paisaje, y procurándose su óptimo estado de conservación.

- Edificabilidad 0,5m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

- Ocupación 40%

- Altura máxima.

- \* Nave cochera-taller:

- Cumbre 12m

- Alero 8m

- Oficinas: 8m (planta baja + 1)

- Otros edificios: 8m

- Distancias a linderos: 10 m.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 22. Ámbito territorial 8. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (sub-estaciones eléctricas, locales de señalización y comunicaciones, salidas de emergencia y ventilación, servicios de apoyo, etc). Se incluyen en estas áreas:

- Los terrenos necesarios para la implantación de sub-estaciones eléctricas. Las salidas de emergencia y ventilación y las zonas de acceso a las mismas. Los locales técnicos de señalización y comunicaciones

- Otros locales técnicos (bombeo, etc).

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la implantación de las instalaciones auxiliares necesarias a lo largo del trazado para posibilitar la explotación del nuevo sistema ferroviario.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

Usos Principales.

1. Infraestructuras

- Las actuaciones necesarias para la implantación y explotación las instalaciones auxiliares para la explotación de la línea ferroviaria (sub-estaciones eléctricas, locales de señalización y comunicaciones, salidas de emergencia y ventilación, servicios de apoyo, etc).

Usos Compatibles.

1. Infraestructuras

- Se permitirá la realización de obras de infraestructura

cuando la prestación de un servicio público así lo exija, previa autorización del Cabildo de Gran Canaria.

Usos Prohibidos.

- Los usos no compatibles con lo establecido en este artículo o los que se autoricen por ser sistemas generales de interés general y no contradigan las determinaciones contenidas en el Plan Territorial Especial o en su Revisión Parcial.

4. Los criterios de actuación para la zona son los siguientes:

- Los usos, actividades, y actuaciones destinados a la implantación de las instalaciones auxiliares deberán adoptar medidas correctoras, con el fin reducir el posible impacto sobre el entorno.

- En el caso de las sub-estaciones situadas en el Barranco Real de Telde y en las proximidades del barrio de Las Puntillas las parcelas dispondrán de una banda perimetral de 5 metros para plantación de elementos vegetales que optimicen la integración de las instalaciones en el entorno.

5. Condiciones de la edificación.

- Todas las construcciones realizadas en el ámbito específico 8 para posibilitar la entrada en servicio y la explotación de la nueva línea ferroviaria tendrán los parámetros edificatorios (superficie, volumen, altura, etc.) adecuados para atender a la función para la que hayan sido diseñados.

- En el diseño y construcción de todos los edificios e instalaciones realizados en el marco del presente Plan, especialmente en aquellos situados en suelo rústico, se prestará atención a su adecuada integración en el entorno, con el objeto de minimizar el posible impacto causado por los mismos.

- Las edificaciones deberán presentar todos sus paramentos exteriores y cubiertas totalmente terminados, empleando las formas, materiales y colores que favorezcan una mejor integración en el entorno inmediato y en el paisaje, y procurándose su óptimo estado de conservación.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.



- Edificabilidad 1m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

- Ocupación 80%

- Altura máxima.

• Sub estaciones: 6m

• Otros locales técnicos: 5m

- Distancias a linderos: 5 m.

- La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura relacionada con el presente Plan deberá ser autorizada por el Cabildo de Gran Canaria.

Artículo 23. Ámbito territorial 9. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación.

1. Comprende las franjas de terreno situadas entre la autopista GC-1 y la línea ferroviaria que, por sus dimensiones y condiciones de entorno, al implantar esta nueva infraestructura quedan aisladas del resto del territorio.

2. La finalidad de la ordenación en este ámbito ha de ser la de posibilitar la implantación y la explotación de la línea ferroviaria y sus instalaciones anexas y optimizar su integración en el entorno.

3. En lo referente al régimen de usos globales se consideran los siguientes:

Usos Principales.

- Espacios libres de protección de la infraestructura ferroviaria, con las restricciones indicadas en los artículos 15 y 16 de la ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

Usos Compatibles.

- Los no prohibidos en los artículos 15 y 16 de la ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

Usos Prohibidos.

- Los prohibidos en los artículos 15 y 16 de la ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

4. Los criterios de actuación para la zona son los siguientes:

- Tanto los instrumentos de ordenación territorial como urbanística, deberán establecer medidas que propicien el desarrollo sostenible de estos espacios.

5. Condiciones de la edificación.

La realización de cualquier obra de edificación, infraestructura o superestructura está sujeta a las limitaciones impuestas por el artículo 16 de la ley 39/2003 del Sector Ferroviario

Artículo 24. Ejecución de la infraestructura ferroviaria y adecuación con el planeamiento urbanístico.

1. La ejecución del sistema general ferroviario requerirá la tramitación y aprobación del correspondiente Proyecto de Obras que establece el desarrollo completo de la solución adoptada para la implantación de la línea ferroviaria del tren, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

2. El Proyecto de Obras deberá adecuarse a la ordenación establecida en este Plan, sin perjuicio de que puedan incorporar ajustes relativos a:

a) El trazado y la localización de las estaciones, con sus instalaciones auxiliares, zonas de intercambio modal y los accesos a las mismas, siempre que sea necesario para la integración de la infraestructura ferroviaria en la ordenación urbanística del planeamiento general de los municipios afectados.

b) La definición concreta tanto de los sistemas constructivos como del trazado y las secciones tipo establecidas en los planos de ordenación, dentro de la zona de protección de la infraestructura ferroviaria establecida en los planos correspondientes.

3. En cualquier caso, la previsión de ajustes en el Proyecto de Obras estará condicionada a que:

• No se afecte al modelo de ordenación de la Revisión Parcial, a la viabilidad técnica de la actuación, ni a la funcionalidad de la explotación del sistema.

• No suponga un retraso para la entrada en servicio de la línea ferroviaria.

• Se garantice las condiciones de intermodalidad recogidas en los distintos documentos de la Revisión

Parcial, y de forma específica en el apartado “Funcionalidad de las estaciones” de la Memoria Justificativa, considerando las zonas de estacionamiento y áreas de intercambio con guaguas, taxis y vehículos privados, así como la adecuada accesibilidad rodada y peatonal, incluyendo carriles para el uso de la bicicleta, a las instalaciones.

#### Artículo 25. Coordinación con otras infraestructuras.

1. Las actuaciones necesarias para el desarrollo de la Revisión Parcial del PTE-21 que supongan interferencias con infraestructuras existentes se resolverán siempre teniendo en cuenta la normativa sectorial vigente, con el objetivo de mantener el nivel de servicio adecuado, y los informes recibidos de las administraciones competentes.

2. Las actuaciones futuras que supongan interferencias con la infraestructura propuesta en el PTE-21 y en su revisión Parcial deberán cumplir la normativa vigente del sector ferroviario.

3. Respecto a las posibles incidencias con la infraestructura viaria, en general, los proyectos constructivos deberán analizar los desvíos de tráfico necesarios para la ejecución de las obras y garantizar los accesos y salidas a los núcleos urbanos, y sistemas generales insulares, y realizar un estudio específico de los puntos singulares que afecten a las carreteras de interés regional, prohibiéndose el acceso a las estaciones desde los carriles izquierdos de las autovías. Así mismo en todo momento la línea ferroviaria respetará un gálibo mínimo libre de 5,50 m. con las infraestructuras viarias existentes, y en el caso de que se produzca una reducción de las líneas de protección de carreteras, se estará a lo dispuesto en la legislación sectorial vigente.

En cualquier caso, los proyectos constructivos que afecten a la red de carreteras de interés regional deberán contar, previamente a su aprobación, con el informe favorable de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias.

4. Los proyectos constructivos que contemplen actuaciones incluidas o que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuaria que figura en el Plan Director, previamente a su ejecución deberán contar con el visto bueno de la Entidad Pública Empresarial AENA, a fin de verificar la adecuada integración de ambos

Sistemas de Transporte y, en particular, el cumplimiento del contenido del mencionado Convenio que haya de suscribirse.

5. En relación con las Servidumbres Aeronáuticas, el ámbito de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial no se encuentra afectado por las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción asociada a la implantación del sistema ferroviario previsto (incluidos todos sus elementos como catenarias, antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos, salvo que se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 7º y 9º del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 297/2013.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 29 del citado Decreto 584/1972, los proyectos constructivos relativos a construcciones, instalaciones o plantaciones a instalar en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas requerirán autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En el caso de que las instalaciones y edificaciones de la Revisión Parcial, vulneren las superficies limitadoras de obstáculos, conforme a lo establecido en el artículo 7 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas según redacción dada por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, los proyectos constructivos adjuntarán los correspondientes estudios aeronáuticos de seguridad o de apantallamiento que acrediten que las actuaciones contempladas no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves. En estos supuestos, los proyectos constructivos requerirán previamente a su aprobación de expresa resolución favorable de carácter excepcional emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Real Decreto 297/2013.

6. Asimismo el Proyecto de Obras deberá incluir la instalación de canalizaciones que permitan el despliegue de redes de comunicación electrónicas, en virtud de la Ley 56/2007, de 28 de diciembre, de Medidas de impulso de la Sociedad de información.

7. Respecto a las posibles afecciones con las zonas de seguridad e instalaciones militares será necesario, con el Proyecto de Obra, realizar un estudio sobre la posible generación de interferencias electromagnéticas y solicitar autorización para realizar las obras de dicha infraestructura ferroviaria al Ministerio de Defensa.

8. El proyecto de obras y/o construcción de la línea ferroviaria entre los PK 49 + 000 y 56 + 000 que se redacte para su posterior ejecución tendrá que estudiar y resolver de forma específica, los siguientes aspectos:

- La afección que supondrá el trazado de la línea ferroviaria a la obra de drenaje transversal que se encuentra canalizada agua abajo de la infraestructura viaria de la Autopista GC-1 ubicada frente a la estación depuradora de aguas residuales, con objeto de evitar que se perjudique la explanación de la carretera y a sus elementos funcionales o que no se permita su adecuada explotación.

- Los problemas constructivos que fueron puestos de manifiesto en el punto 4.4. del informe que fue evacuado con fecha de 8 de noviembre de 2017, relativos al tramo de la línea ferroviaria en los que se pasa de un tramo sobre rasante a otro bajo la misma, junto al borde de la calzada de un ramal del enlace de la autopista GC-1 y/o la vía de conexión entre la misma y la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés.

### CAPÍTULO 3. NORMAS GENERALES DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE EFECTOS DERIVADOS DE LA REVISIÓN PARCIAL del plan territorial.

Artículo 26. Protección ambiental de carácter general.

Sin perjuicio de las protecciones establecidas por el Plan Insular de Ordenación para las distintas categorías del suelo y la instalación de infraestructuras, directamente reguladas por éste, o bien, aquellas otras protecciones legalmente implantadas se establecen las siguientes normas generales.

Artículo 27. Medidas protectoras y correctoras para la eficaz reducción de impactos.

Con el establecimiento de este tipo de medidas se persiguen tres objetivos principales:

- Evitar que se produzcan impactos sobre el medio que no son necesariamente originados por el desarrollo de la Revisión Parcial de Plan Territorial Especial.

- Minimizar de antemano los impactos que son implícitos al mismo y una vez puesto en vigor.

- Recuperar, si cabe, la calidad ambiental del entorno donde se establece territorialmente la Revisión Parcial, incluyendo la totalidad de las zonas afectadas por la ejecución de las obras. Aunque esto último se consigue con una aplicación estricta, como no cabría ser de otra manera, de la normativa sectorial, junto con un buen nivel de información y de concienciación ciudadana y el adecuado control de policía.

Las medidas planteadas se concretan en una serie de actuaciones y recomendaciones a llevar a cabo durante toda la vida de la Revisión Parcial del Plan, desde su Aprobación Definitiva hasta la entrada en servicio de la línea ferroviaria, siendo éstas las recogidas en los artículos que siguen:

Los estudios de impacto ambiental de los proyectos de obra que ejecuten la ordenación determinarán medidas correctoras específicas, y sus importes quedarán incluidos en el documento de Presupuestos de los proyectos de obras evaluados.

Artículo 28. Minimización de la superficie alterada.

Como medida básica de la prevención y corrección de impactos ambientales, y con especial relevancia en los puntos que presenten condiciones de particular fragilidad y dificultad de recuperación en el medio atravesado, deberá tenderse a la ocupación y afección mínima posible de terrenos en la zona de actuación de las obras.

Para ello se procederá a la delimitación de una franja máxima de actuación para las obras de ejecución de manera que se minimicen los impactos en la fase de ejecución.

Será preciso, en particular, un control de la actividad de la maquinaria, restringiendo ésta a una franja

determinada de manera que se evite que las alteraciones se produzcan más allá de la zona comprendida por la obra.

Aunque la medida ha de ser de aplicación general al conjunto del trazado, se establecen dos tipos de condiciones de mayor limitación de la superficie afectada que responden a distintas situaciones de susceptibilidad de los terrenos atravesados:

1. Limitación de la afección a la banda de ocupación del trazado, con definición de la misma y cerramiento de obra en su límite, que será de aplicación genéricamente a los siguientes terrenos atravesados:

- Tramos detectados de ocurrencia de impacto significativo sobre el suelo.

- Tramos detectados de ocurrencia de impacto significativo por desencadenamiento de procesos geomorfológicos.

- Tramos detectados de ocurrencia de impacto significativo sobre la hidrología superficial. Tramos detectados de ocurrencia de impacto significativo sobre la vegetación.

- Tramos detectados de ocurrencia de impacto significativo sobre la fauna.

- Tramos detectados de ocurrencia de impacto significativo sobre la productividad primaria.

2. Limitación de la afección sobre las zonas adyacentes, minimizándola en lo posible y estableciendo una señalización que marque de forma eficaz el límite de la zona de obra, que será de aplicación en los siguientes terrenos:

- Tramos en los que se ha detectado la ocurrencia de impactos poco significativos sobre el suelo.

- Tramos en los que se ha detectado la ocurrencia de impactos poco significativos por desencadenamiento de procesos geomorfológicos.

- Tramos en los que se ha detectado la ocurrencia de impactos poco significativos sobre la hidrología superficial.

- Tramos en los que se ha detectado la ocurrencia de impactos poco significativos sobre la vegetación.

- Tramos en los que se ha detectado la ocurrencia de impactos poco significativos sobre la fauna.

Todas estas zonas, que se identificarán específica e inequívocamente en el Estudio de Impacto Ambiental, se definirán de forma precisa en el correspondiente proyecto constructivo. En esa fase se prestará especial atención a las siguientes zonas concretas: unidades ambientales de zona de cultivos - b3, Unidades Ambientales de Cauces de Barranco - c4, Unidades Ambientales de Tabaibales - c2 y Unidades Ambientales de Núcleos Urbanos - a1.

Los cerramientos y señalizaciones temporales de obra instalados serán retirados una vez finalizada la misma.

Los árboles o grupos de arbolado a proteger se rodearán con un cercado eficaz, colocado a una distancia y con unas dimensiones tales que aseguren la salvaguardia tanto de la parte aérea de los árboles como de los sistemas radicales. Para ello se tendrá en cuenta la especie de la que se trate, su porte, grado de desarrollo, etc. Teniendo en cuenta la escasez de representaciones de vegetación arbórea de interés, las medidas de prevención y protección se extremarán en estos casos. Las protecciones instaladas se retirarán una vez terminada la obra.

En lo que respecta a las instalaciones de obra, la ubicación de parques de maquinaria, viario de acceso a las obras e instalaciones auxiliares deberá evitar los espacios de interés natural existentes, protegidos o no, y las zonas con representación de formaciones arbóreas y de vegetación de ribera, los suelos de alta capacidad agrícola, los terrenos de mayor susceptibilidad al desencadenamiento de procesos geomorfológicos, y en general las zonas de mayor valor ecológico y paisajístico y las de particular sensibilidad. Estas zonas se deberán definir de forma precisa en el proyecto constructivo, partiendo de las detectadas en Estudio de Impacto Ambiental, teniendo en cuenta los criterios de asignación de niveles de sensibilidad ambiental y de impactos que se utilizan en él para determinar la ocurrencia de impactos significativos o poco significativos sobre los aspectos del medio señalados.

Asimismo, se utilizarán, en la medida de lo posible, como accesos y rutas de movimiento de las obras, la propia traza o caminos y carreteras existentes, reduciendo al mínimo la apertura de nuevos viales.

La apertura de desmontes y terraplenes en los trabajos de explanación, así como la creación de los caminos de acceso a los diferentes puntos de trabajo, deberá ser analizada de forma particularizada, controlando el replanteo de las zonas de actuación y la señalización de sus límites, a fin de evitar daños innecesarios a los terrenos limítrofes, reduciéndose así la superficie de alteración.

3. La agricultura debe considerarse como el sector estratégico con un alto valor paisajístico, que debe ser protegido, a estos efectos se dispone:

a) Cuando las obras afecten a muros de contención que soportan antiguas terrazas de cultivos y cerramientos de parcelas éstos deberán ser restituidos en condiciones similares a los originales, y en todo caso deberán ejecutarse en piedra o revestido en ella. En casos justificados se autorizará el empleo de maclados u otros elementos prefabricados, con la utilización de tratamientos rugosos superficiales que favorezcan o posibiliten su recubrimiento vegetal o con escalonamientos, para posibilitar plantaciones que los ocultaran parcialmente.

b) Cuando las actuaciones se realicen en lugares con problemas de erosión, se deberá garantizar las medidas de control y disponer de las medidas necesarias para permitir el correcto drenaje.

Artículo 29. Retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo.

La retirada de la capa de tierra vegetal en las zonas a ocupar por las obras para su utilización en la restauración constituye una medida fundamental en el establecimiento posterior de la vegetación. La tierra vegetal retirada ya tiene incorporados los nutrientes y semillas y es apta para soportar el crecimiento de las especies, por lo que sí es reutilizada en la restauración de los terrenos favorecerá la efectividad de los tratamientos vegetales propuestos.

Esta medida se adoptará en los terrenos a ocupar por la infraestructura y por las actuaciones asociadas, tanto las definitivas como las de carácter temporal para el desarrollo de las obras.

Los tramos de trazado para los que se prevé la ejecución de la retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo se identificarán en los listados de medidas protectoras recogidos en el en el correspondiente

Estudio de Impacto Ambiental para cada tramo de la línea, y con carácter general:

En las áreas a ocupar por las nuevas actuaciones se procederá a levantar y apartar la capa de “tierra vegetal” que hubiera, considerando a esta como los 20-40 cm superficiales de la capa original del terreno a dismantelar, tenga o no buena capacidad para acoger labores de revegetación. La tierra vegetal deberá ser almacenada en montículos o cordones sin sobrepasar una altura máxima de 2 metros, para así evitar la pérdida de sus cualidades. Debido a las condiciones meteorológicas reinantes en la zona, y para no perder material debido al viento, se recomienda que estas tierras sean regadas regularmente. Antes de su reutilización definitiva se deberán incorporar a ella materia orgánica en forma de ácidos húmicos y flúvicos, así como aportar abonos minerales. De esta manera, en las zonas donde se hayan realizado excavaciones o rellenos (terraplenes, etc.), se rellenarán, adicionalmente, con la antedicha “tierra vegetal” almacenada.

Artículo 30. Terminación de desmontes y terraplenes.

Para conseguir que se minimicen los impactos que supone la creación de desmontes y terraplenes, y a fin de facilitar la restauración vegetal en los mismos, se adoptarán las siguientes medidas:

- Evitar los cortes rectos en la cabecera de desmontes y pie de terraplenes, así como en los puntos de arranque en sentido longitudinal de desmontes y terraplenes, tendiendo a redondear las zonas de conexión con el terreno natural mediante cambios graduales de pendiente.

- Evitar el refino excesivo de los taludes con el fin de no generar superficies totalmente lisas que contrasten fuertemente con la textura de los taludes naturales y que dificulten la colonización posterior de la vegetación.

- En terraplenados se procederá a la revegetación en todos los casos mediante la plantación de especies arbustivas nativas propias y existentes en las zonas, de acuerdo a criterios establecidos en el artículo 61.3.d del PIO-GC, con objeto de recubrir completamente los taludes.

- En los desmontes, evitar la formación de canales paralelos a favor de pendiente producidos por los dientes de las palas al refinar los taludes, para reducir la posibilidad de aparición de cárcavas. Se tendrá

especial cuidado en los desmontes en roca en los que deberá favorecerse la creación de una superficie rugosa según las características de fracturación natural de la roca.

Estas medidas se adoptarán particularmente en los tramos con taludes de desmonte o de terraplén que presentan impactos por alteración del modelado poco significativos o significativos.

Los tramos que requieren la adopción de estas medidas se incluirán en los listados de medidas protectoras del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto.

Artículo 31. Prevención de impactos asociados a la construcción de boquillas de túneles.

La Revisión Parcial del Plan Territorial Especial contempla la ejecución de túneles, en cuyas embocaduras tienen lugar impactos sobre la geomorfología y sobre el paisaje que hacen precisa la adopción de medidas, relativas a la superficie y altura del desmonte frontal de la embocadura.

Estas medidas se centran en la minimización de la superficie frontal de la embocadura, por lo que consistirán en desarrollar los trabajos de diseño necesarios para conseguir que la embocadura se localice lo más próxima posible al punto de intersección del eje longitudinal superior del túnel, marcado por la cota superior de la sección del túnel, con el perfil del terreno natural correspondiente al plano vertical por dicho eje, de forma que se evite la formación de grandes desmontes frontales. Con ello, una vez revegetadas estas zonas, los impactos geomorfológicos y paisajísticos pueden llegar a minimizarse en gran medida.

Los trabajos de diseño necesarios para conseguir este objetivo se adoptarán en todas las embocaduras de túneles previstas.

Artículo 32. Prevención de impactos en los barrancos asociados a la construcción de viaductos, obras de drenaje y movimientos de tierra.

Será de aplicación la Ley 12/1990 de Aguas de Canarias, así como la normativa sectorial pertinente.

La realización de obras de cualquier tipo en los cauces integrados en el dominio público y en sus zonas de

servidumbres requiriere autorización o concesión administrativa por parte del Consejo Insular de Aguas.

Los efectos principales sobre los barrancos se derivan de la ejecución de movimientos de tierra en las zonas de cruce de estos, o en los tramos en que los trazados discurren en paralelo a ellos, y de las operaciones asociadas a la construcción de viaductos y obras de drenaje en las zonas de cruce.

En la construcción de cimentaciones y pilares de los viaductos que salven barrancos, y en los movimientos de tierras que tengan lugar en sus proximidades, se prestará especial atención para no afectar a los cauces existentes, tanto en cuanto a la calidad como a la cantidad o flujo de agua que puedan transportar. Para ello se adoptarán medidas preventivas del arrastre de sedimentos hacia los cauces, adecuadas a la tipología de estos y de los terrenos atravesados (balsas de decantación, barreras de sedimentos), y medidas para evitar la acumulación o vertido de tierras o materiales en los cauces y la interrupción de los mismos (limitación de actuaciones de obra) debiendo perseguirse en todo caso un perfecto acabado y restauración de las zonas afectadas por los viaductos.

El carácter torrencial de los barrancos de la zona hace que sea de especial aplicación en ellos la adopción de medidas que eviten la interrupción de los cauces o la modificación de su capacidad de drenaje, por lo que la vigilancia en este caso deberá ser extremada.

En la ejecución de los viaductos y obras de drenaje que atraviesen barrancos de fuerte pendiente, se extremarán las medidas para evitar la ocupación de las líneas de drenaje.

Las zonas situadas bajo los viaductos deben ser también objeto de medidas de restauración e integración ambiental y plantaciones de acuerdo con los criterios generales.

Las medidas preventivas se aplicarán a todos los viaductos y obras de drenaje y a aquellas zonas para las que se ha detectado impacto sobre la hidrología superficial por cruce barrancos o por discurrir en paralelo a ellos a distancias inferiores a 100 m.

Artículo 33. Prevención de contaminación del suelo y las aguas.

Durante la fase de obra es necesario controlar los

vertidos que puedan originar la contaminación de las zonas adyacentes al trazado. Este control se centra fundamentalmente sobre el parque de maquinaria.

Se prestará especial atención al lavado de la maquinaria, el cual se realizará exclusivamente en los lugares destinados al efecto, dotados de suelo impermeabilizado. En cualquier caso, los equipos necesarios (parque de maquinaria, etc.) se instalarán en zonas con mínimo riesgo de contaminación para las aguas tanto superficiales como subterráneas, evitando su instalación en las áreas de alta vulnerabilidad de acuíferos.

#### Artículo 34. Condiciones para el ajardinamiento.

1. Se recomienda, y siguiendo el criterio establecido en el Artículo 61.3 del PIO que las especies vegetales a introducir sean básicamente pertenecientes a la flora autóctona canaria, especialmente las correspondientes a las formaciones vegetales potenciales del sector, o bien aquellas que aun no siendo autóctonas son usuales en la jardinería canaria, siempre que su plantación no suponga un peligro de asilvestramiento. En la elección del tipo de plantas se tendrán en cuenta además las particularidades de la zona de la isla en que se realice el ajardinamiento.

2. A continuación, se pasan a describir los distintos tipos de plantaciones y ajardinamientos a utilizar:

Nombre científico	Nombre vulgar	Ecosistema natural
Especies de porte arbóreo.		
<i>Dracaena draco</i>	Drago	Zona baja
<i>Phoenix canariensis</i>	Palmera	Zona baja
Especies arbustivas		
<i>Euphorbia canariensis</i>	Cardón	Zona baja
<i>Euphorbia balsamifera</i>	Tabaiba dulce	Zona baja
<i>Kleinia nerifolia</i>	Verode	Zona baja
<i>Tamarix canariensis</i>	Tarajal	Zona baja

Para las especies de porte arbóreo se utilizarán ejemplares de cuatro años con cepellón y para las de porte arbustivo de dos años con cepellón.

La tipología de las zonas concretas donde se actuará es la siguiente: taludes de desmonte y de terraplén. Los taludes son superficies desnudas que jalonan en cierta medida la traza de la vía. Para ellos se proyecta un aporte de tierra vegetal para asentar una plantación de arbustos variados en especies que se dispondrán en un marco de grupo, mezclando especies, con un pie cada cinco metros cuadrados, formando grupos densos. Adicionalmente se añadirá, si fuera necesario, una capa de "picón" de unos 15 centímetros de espesor. Para la plantación de cada ejemplar, tanto de árbol como de arbusto, se abrirá un hoyo en el terreno de unos 30 cm. de diámetro, y unos 50 cm. de profundidad en cuyo interior se dispondrá una capa de unos 25 cm. de tierra vegetal de alta calidad y convenientemente abonada. Estos hoyos se deberán realizar al menos dos meses antes de la plantación (que deberá realizarse preferiblemente a finales de invierno o comienzos de la primavera) y recibir un riego quincenal (4 - 5 litros por hoyo) para mantener la humedad. Los elementos arbóreos para plantar deberán ser de tres años con cepellón, los arbustivos de dos años con cepellón.

Dentro de las superficies ajardinadas situadas dentro del perímetro de las estaciones y sus accesos, además de aquellas especies utilizadas en el ajardinamiento de los taludes, terraplenes, embocaduras de túneles, etc.,

se podrá permitir una mayor variedad de especies. Las especies que se recomiendan son las siguientes:

- Árboles:

- Jacaranda ovalifolia
- Spathodea campanulata
- Carica papaya

- Arbustos:

- Acacia farnesiana
- Hibiscus rosa-sinensis
- Strelitzia reginae
- Boungavillea spectabile
- Cycas revoluta

- Enredaderas y trepadoras:

- Aristolachia gigantea
- Pandorea jasminoides
- Jasminum polyanthum

3. Para la conservación de los trabajos de revegetación se deberán prever operaciones encaminadas a mantener las plantas en perfecto estado. Será necesaria una conservación de las plantaciones como mínimo durante tres años para lograr un buen arraigo y mantener las plantas que ya entonces comenzarán a poseer un desarrollo suficiente para garantizar su propio mantenimiento. A tal efecto se deben incluir una serie de operaciones dentro del programa de mantenimiento como son: desbroces, siegas, abonado, riego, podas, reposiciones de ejemplares perdidos, escardas y tratamientos fitosanitarios.

4. La garantía del éxito de implantación de las plantaciones, así como el rápido desarrollo de la superficie vegetal, estará reforzada por la instalación de una amplia red de riego, que mantenga la humedad edáfica del suelo en aquellas épocas del año y zonas en la que se registra un déficit hídrico.

5. Se evitarán en lo posible plantaciones lineales.

6. Se evitará el uso de picón en los terrenos extremadamente áridos.

7. El ajardinamiento debe buscar los siguientes objetivos:

- Que la vegetación proporcione sombra (separación adecuada de árboles en función de su porte previsto) a los usuarios en las zonas de acceso de las propias estaciones y en los accesos desde los núcleos o zonas urbanas cercanas.

- Que la vegetación ayude a proteger del viento, frecuente y fuerte en el ámbito del Plan y de su Revisión Parcial.

- Que la vegetación sea variada, con especies que adquieran su porte natural, sin necesidad de podas sistemáticas, para lo cual deben elegirse las especies y los emplazamientos adecuados para cada una.

- Que se combinen adecuadamente especies arbustivas, subarbustivas, arbóreas y enredaderas.

Como determinación obligatoria en el Estudio de Impacto Ambiental se aplicarán y desarrollarán estos criterios para la mejora ambiental de las estaciones y de sus accesos.

#### Artículo 35. Protección de la fauna.

En todo lo referente a la protección de la fauna silvestre se estará en lo dispuesto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, modificada por la Ley 33/2015 de 21 de septiembre. Concretamente:

- Se preservará la diversidad genética, evitando las molestias innecesarias a la fauna.

- La utilización ordenada de los recursos, garantizando el aprovechamiento sostenido de las especies y de los ecosistemas, su restauración y mejora si es posible

- La aplicación prevista en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

- Al personal encargado de ejecutar las obras se le informará de las especies existentes y la manera de tratarlas, así como los procedimientos a seguir en caso de encontrar animales heridos o enfermos.



### Artículo 36. Condiciones de calidad del paisaje.

1. Los muros de piedra actualmente existentes que sea necesario derribar para ejecutar intervenciones dimanantes de la Revisión Parcial, deberán ser reconstruidos en lo posible una vez terminadas las actuaciones.

2. También se deberán restaurar/reconstruir todos aquellos muros de separación de fincas o huertos en áreas de creación de paisaje que se encuentren deteriorados.

3. Se prohíbe en la zona de implantación de la Revisión Parcial del PTE, cualquier modalidad de publicidad exterior.

4. Los muros de contención no deberán tener como acabado el hormigón visto, salvo en casos de poca entidad o escasa visibilidad de los mismos. Con objeto de mejorar su aspecto final, los citados muros tendrán en todos los casos un acabado de calidad y acorde con las características del terreno, del paisaje y de su calidad ambiental, debiéndose ejecutar en piedra o revestidos con ella.

Artículo 37. Gestión de materiales: tierra vegetal, sobrantes y préstamos.

En la Revisión Parcial, se ha tenido muy en cuenta compensar los volúmenes de desmonte y terraplén, y al mismo tiempo disminuir ambos al máximo, para un mayor aprovechamiento de los recursos con el respeto a las dimensiones geométricas que una vía férrea de estas características deba cumplir para que pueda ser funcional y segura. Los movimientos y balance de tierras arrojan un resultado que globalmente es excedente en materiales.

Los materiales necesarios para la realización de las obras se obtendrán, en primer lugar, de los materiales extraídos de los túneles y desmontes ocasionados por la construcción de la vía, previa clasificación y si fuera necesario trituración "in situ". Como se ha visto estos materiales podrían ser suficientes y no se necesitarían más préstamos, por lo que estos no procederán en ningún caso de las áreas próximas a la traza.

El sobrante se deberá llevar a zona autorizada o ponerlo a disposición del mercado del gremio para su utilización en la realización de infraestructura de costas, etc.

El proyecto de construcción con el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental deberá definir precisamente estos aspectos.

Las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos de obras que ejecuten la ordenación realizarán un estudio detallado de los movimientos de tierra, grafiando, con nivel de detalle suficiente las zonas de depósito RDC, e indicando los volúmenes que no serán absorbidos por la ejecución, así como las áreas de vertido previstas. Y, en consecuencia, analizarán los impactos ambientales derivados de la actividad de transporte y depósito de residuos RDC, ya se produzcan dentro del ámbito de ordenación como fuera de él.

Artículo 38. Prevención de los efectos sobre la calidad del aire.

1. Durante la fase de las obras que surjan por la aplicación de la Revisión Parcial, los movimientos de tierra y el desplazamiento de máquinas y vehículos pueden provocar la emisión de grandes cantidades de polvo en suspensión. Por ello, se administrarán riegos frecuentes mediante camiones cisterna y utilizando agua de depuradoras, en aquellas zonas donde exista trasiego de vehículos y maquinaria.

2. Se procederá igualmente a estabilizar frente a removilizaciones los depósitos de materiales que deban conservarse para rellenos, con el fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas. Esta estabilización se logrará mediante riegos o recubrimiento con plásticos preferiblemente. En todo caso, habrá que estar a lo dispuesto en la normativa sectorial aplicable.

3. Respecto al polvo generado en las voladuras, se exigirá la retirada de la superficie de todo el detritus de la perforación y la utilización para el retacado de material granular de préstamo y tacos de arcilla o tacos hidráulicos, si se tratara de barrenos especiales. Los equipos de perforación deberán incorporar captadores que disminuyan la producción de polvo en el barrenado.

4. Se realizará el riego con camiones cuba de plataformas desnudas y de vías por las que transite la maquinaria, en general prácticamente durante toda la duración de la obra, dada la escasez de precipitaciones en la zona, evitando así la emisión de partículas al ambiente. La frecuencia de los riegos será ajustada por la Dirección Ambiental de la obra, si bien se estima que resulta efectivo el riego con una dotación de 0,5-1 l/m<sup>2</sup>, a razón de 2 riegos diarios.

5. Toda la maquinaria de obra a la que sea de aplicación estará al día en lo que a Inspección Técnica de Vehículos (ITV) se refiere. La maquinaria que no esté sometida a esta inspección deberá presentar su ficha técnica.

Artículo 39. Prevención de impactos por el sistema de alimentación de energía eléctrica a la catenaria.

La ejecución del sistema de alimentación a la catenaria puede generar alteraciones sobre el paisaje, la vegetación y la fauna, que no pueden ser establecidas con el suficiente detalle en la etapa de estudio actual, por lo que deberán ser consideradas en el proyecto constructivo correspondiente siguiendo los criterios señalados en el apartado de medidas protectoras correspondiente del Estudio de Impacto Ambiental. La importancia y significación de las alteraciones producidas dependerá fundamentalmente de las características de los terrenos atravesados en relación a estos elementos del medio, en lo que respecta en particular a su singularidad y a su fragilidad.

Por tanto, la primera medida para la protección ambiental y minimización de impactos sobre el medio deberá aplicarse en el planteamiento de detalle de los posibles trazados de este sistema de alimentación eléctrica. En el estudio de los trazados deberán tenerse en cuenta criterios ambientales que permitan evitar o reducir los efectos que podrían derivarse de una actuación sin este tipo de previsión. En particular deberán aplicarse los siguientes criterios:

- Se evitará atravesar áreas sensibles de interés natural por su fauna, paisaje o vegetación.

- Se procurará instalar la línea a través de áreas ya utilizadas con fines similares, aprovechando los corredores marcados por otras líneas de tendidos o vías de comunicación.

- Se evitará, en lo posible, atravesar zonas de vegetación climácica o subclimácica, de alta sensibilidad, y las áreas de alta sensibilidad visual.

- Se procurará evitar, de cara a una mejor integración paisajística, la localización de las torres de la línea en las zonas de mayor visibilidad y concentración de vistas (líneas de cumbre o de cerramiento visual). Para el trazado seleccionado, se contemplarán asimismo medidas de diseño y dispositivos para evitar o reducir las colisiones de aves y para prevenir la electrocución,

en función de las características de la línea y de las aves potencialmente afectadas.

- Cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos.

- Diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores exteriores (en su caso), derivaciones y finales de línea, tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas.

- Las cadenas de aisladores se dispondrán en suspensión.

- No deben existir puentes flojos por encima de las crucetas.

- Debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos.

- Se instalarán también soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores.

- En el caso de cables poco visibles se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión de las aves con ellos.

- Se estudiará la necesidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

Artículo 40. Prevención de molestias por el ruido y vibraciones

El ruido producido por el funcionamiento de la maquinaria durante la fase de construcción puede ser aminorado con un mantenimiento regular de la misma, ya que así se eliminan los ruidos procedentes de elementos desajustados que trabajan con altos niveles de vibración.

Durante la fase de construcción para prevenir o minimizar el impacto sobre el hábitat humano se cumplirá el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Se tendrá en consideración también la ordenanza

municipal de protección contra la contaminación acústica en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, del donde se regulan la prevención, vigilancia y corrección de la contaminación acústica en el medio ambiente urbano del municipio, limitando con ello las molestias, daños y riesgos que pueda implicar para las personas o bienes de cualquier naturaleza.

Como pautas generales encaminadas a minimizar las molestias ocasionadas por los ruidos durante la fase de construcción, se estudiará en cada caso la necesidad de adoptar medidas, como son la utilización de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, la revisión y control periódico de los silenciadores de los motores y la utilización de revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes.

En cuanto a las voladuras, se realizará un diseño cuidadoso de las mismas, tanto en la calidad como en la cantidad de explosivo a utilizar, así como en la geometría del frente y de los barrenos, procurando minimizar la presión del barreno y optimizar el consumo específico de explosivo.

Además, no podrán realizarse obras ruidosas entre las 22 h y las 8 h en el entorno de los núcleos habitados, (al final del tramo se localizan varias viviendas) - salvo las que se realicen en el interior de los túneles - en las zonas donde sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán las medidas de protección.

Estas zonas, que se identificarán puntualmente en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de construcción.

Las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos de obras que ejecuten la ordenación realizarán un estudio detallado del ruido ambiental ocasionado en el periodo día/noche durante la fase de ejecución de las obras

Las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos de obras que ejecuten la ordenación realizarán un estudio detallado del ruido ferroviario en el periodo día/tarde/noche durante la fase de explotación de la vía, considerando el tránsito de trenes previsto y aquellos otros ocasionados por elementos de la vía o de las instalaciones auxiliares, todo ello de conformidad con los requisitos y disposiciones normativas vigentes y las directivas europeas de aplicación.

Las evaluaciones de impacto ambiental de los

proyectos de obras que ejecuten la ordenación realizarán un estudio detallado de vibraciones, con proyecciones sobre la línea de fachada afectada. Considerando tanto la fase de ejecución de las obras como la fase de explotación de la vía.

Artículo 41. Retirada de residuos de obra y limpieza del terreno.

Se controlará la retirada de residuos de obra y limpieza del terreno, según lo establecido en el Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Todas las zonas afectadas las obras deberán restituirse a las condiciones anteriores.

Una vez terminadas las obras, se llevará a cabo una limpieza general de la zona, aplicable a todas las zonas de actuación, que implique la retirada, incluyendo recogida y transporte a vertedero o punto de reciclaje, de todos los residuos de naturaleza artificial existentes en la zona de actuación.

En concreto se prestará atención a restos tales como los excedentes derivados de movimientos de tierra y los restos procedentes de la ejecución de las distintas unidades de obra (embalajes o restos de materiales, piezas o componentes de maquinaria, restos de utensilios, herramientas o equipo de labores manuales, etc.).

La retirada de los residuos y vertidos se considera necesaria como medida para favorecer la integración ambiental del proyecto y conseguir la solución estética favorable del conjunto.

Especial atención habrá de tenerse en la buena terminación y limpieza de los terrenos en los que los efectos visuales resultan particularmente notables como zonas cercanas a núcleos de población, cercanías de carreteras, etc.

Artículo 42. Coordinación entre la ejecución del proyecto y la restauración.

La integración de la obra puede favorecerse en gran medida mediante una adecuada terminación de las obras, en especial aquellas que implican movimiento de tierras. Esta terminación, que en muchos casos es necesaria para la ejecución de las medidas correctoras, debe realizarse durante la fase de construcción. Es por

tanto conveniente que todas aquellas operaciones de restauración que impliquen movimientos de tierras o requieran utilización de maquinaria pesada se realicen en esta fase, puesto que una vez que se ha finalizado la construcción sería imposible o de un coste muy elevado.

Por otra parte, resulta de gran importancia que la ejecución de los trabajos de restauración se planifiquen de manera que se reduzcan al mínimo necesario los períodos de tiempo en los que el terreno queda desnudo frente a la acción erosiva. Para ello se programará la ejecución de los trabajos de revegetación de las superficies conforme éstas vayan adoptando sus perfiles definitivos.

Artículo 43. Medidas para la corrección del ruido y vibraciones producido por el tráfico ferroviario.

En sentido amplio puede considerarse como ruido cualquier sonido que interfiere en alguna actividad humana, afectando negativamente a la calidad de vida de las personas. Los ruidos de alta intensidad pueden llegar a provocar estado de agotamiento, fatiga nerviosa, efectos sobre el rendimiento en el trabajo, alteración del sueño y descanso, y pérdida de audición.

Los sistemas de transporte terrestre están considerados como una de las principales fuentes de emisión sonora causantes del ruido ambiental soportado. Así, la creación de una nueva infraestructura ferroviaria genera una elevación de los niveles sonoros en los espacios que atraviesa, de diversa tipología y significación. Así el ruido de mayor significación producido por este tipo de infraestructuras es el originado por la circulación de los trenes en la fase de explotación. Por tanto, el estudio desarrollado sobre la necesidad de medidas correctoras del ruido se orienta en esta dirección.

Los parámetros que condicionan el nivel de ruido percibido y el grado de molestia ocasionado derivan fundamentalmente de las características del medio atravesado y de las de la infraestructura y el tipo de explotación, destacando los siguientes:

- Proximidad de la población receptora a la fuente de emisión (trazado)

- Usos y actividades predominantes en las áreas afectadas. Pueden darse elementos especialmente sensibles al ruido (colegios, etc.) o por el contrario, actividades generadoras de ruido (industrias, etc.).

- Topografía local y existencia de obstáculos físicos que reflejen o refracten el ruido.

- Características del trazado y del tráfico ferroviario.

- Niveles de ruido originados por otros medios de transporte u otras fuentes de emisión.

Por lo que respecta al umbral considerado como admisible, en la actualidad, la mayoría de los países consideran los 65 dB (A) de nivel sonoro equivalente diario, como el límite superior de tolerancia o aceptabilidad para el ruido ambiental en el periodo diurno. Para el periodo nocturno este nivel se sitúa en 55 dB(A).

A fin de determinar los puntos del trazado en los que será necesario establecer medidas correctoras, se establecerá la siguiente secuencia de análisis, que deberá cumplirse en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de construcción definitivo.

- Detección de zonas sensibles al ruido.

Estudio de los niveles de ruido producidos por la circulación de trenes y modelización de su propagación, partiendo de una serie de datos e hipótesis de explotación.

- Estimación de los niveles de ruido producido en las zonas sensibles.

- Comparación de los niveles de ruido estimados con los valores de referencia o umbral admisibles.

- Identificación de zonas de actuación y propuesta de medidas correctoras.

1. Selección de zonas de mayor sensibilidad.

Para proceder a la estimación de los niveles sonoros a lo largo del trazado, se seleccionarán un conjunto de zonas de mayor sensibilidad hipotética al ruido producido por el tráfico ferroviario. La selección se hará teniendo en cuenta los núcleos de población que quedan en las proximidades de los trazados, junto con las características topográficas de las secciones transversales a la vía del ferrocarril en donde se asientan las edificaciones.

El conjunto de áreas seleccionadas (de uso residencial o terciario) para las alternativas consideradas quedan recogidas en las tablas que se presentan a continuación, en donde se indica el P.K. en que se encuentra,

situación respecto a la vía (derecha (D) o izquierda (I), consideradas en sentido Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas), la distancia a la vía, etc.

Eje principal:

Núcleo de población	P.K. inicio-P.K. fin	Situación	Distancia a la vía (m)
Telde	15+850 - 16+650	D	200
Arinaga	31+750 - 33+150	D	200
Arinaga	31+750 - 33+150	I	50
Vecindario	36+250 - 36+950	I	200
Playa del Inglés	48+850 - 48+950	I	200
Playa del Inglés	50+250 - 49+450	I	150

## 2. Selección de la zona de mayor sensibilidad de la Revisión Parcial del Plan Territorial

Núcleo de población	P.K. inicio-P.K. fin
Playa del Inglés	2+100 - 2+200 entrada a la estación

## 3. Estimación de los niveles de ruido y su propagación

Para estimar los niveles de ruido que se podrían alcanzar en las poblaciones cercanas se deberá realizar un estudio de la propagación del ruido producido por el tráfico ferroviario a partir de experiencias similares.

Para el estudio se deberá partir de una serie de datos e hipótesis relativos a los valores que adoptan los parámetros que inciden en la emisión y recepción del ruido producido por la circulación de trenes, que se presentan a continuación de forma resumida.

### a. Datos básicos

Tipos de tren considerados	Civia de altas prestaciones
Longitud del tren	100 m
Velocidad	160 km/h
Altura del receptor	3 m sobre el nivel del suelo
Distancia eje vía-borde plataforma	7 m
Distancia borde - primer receptor	15 m
Numero de vías	2
Nivel de ruido admisible diurno	65 dB(A)
Nivel de ruido admisible nocturno	55 dB(A)
Inicio del periodo diurno	7h
Final del periodo diurno	21 h

#### b. Características de tráfico ferroviario

Para el establecimiento de los escenarios de tráfico de trenes se utilizarán datos de tráfico ferroviario considerados en el estudio de demanda, con un intervalo de servicio en hora punta de 15 minutos.

#### c. Condiciones del entorno de la vía.

Para el estudio se considerará la sección transversal de la vía.

#### d. Metodología de estimación de los niveles de ruido del ferrocarril

Los niveles sonoros generados por el tráfico ferroviario se suelen estimar aplicando distintas metodologías dependiendo de cada país. Es de destacar que en el caso de España no hay una metodología de cálculo oficial para realizar estas estimaciones.

Por ello, se deberá elaborar una metodología para la estimación de los niveles sonoros generados por el tráfico ferroviario basada en la experiencia publicada por el Instituto Nacional de Investigación por los Transportes y su Seguridad (INRETS), en varios tipos de trenes en Francia. La normativa que regula esta metodología será la reflejada en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.

La metodología aplicada calcula los niveles de ruido continuo equivalente (Leq) en dB(A) producidos por el tráfico ferroviario durante el período diurno (7 - 21 h), y durante el período nocturno (21 - 7). Asimismo, calcula los niveles de ruido máximos producidos por el tren.

#### 4. Propuesta de medidas correctoras.

Las medidas correctoras se expresarán como longitud de apantallamiento acústico estándar, pero con criterios estéticos y paisajísticos en función del tipo de zona atravesada, a fin de conseguir la adecuación e integración paisajística de las actuaciones correctoras y evitar impactos adicionales.

En el Estudio de Impacto Ambiental, y por lo tanto en el Proyecto de Ejecución se definirá el tipo (pantallas estándar, pantallas vegetales, etc.) y posición de los

medios de protección acústica a emplear en cada tramo concreto de la línea.

#### 5. Vibraciones.

Se realizará un estudio complementario conjuntamente con el Proyecto de Ejecución sobre la incidencia de las posibles vibraciones de baja frecuencia que se puedan transmitir a viviendas en zonas residenciales cuando el trazado se realice en túnel, y si fuera necesario se implementarán las oportunas para reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar los efectos negativos si los hubiera.

#### Artículo 44. Medidas para la correcta iluminación.

Debido a que los mayores impactos sobre el medio se producirán por la producción de destellos y deslumbramientos, siendo estos de manera puntual por el tren y de manera permanente por el alumbrado nocturno inadecuado, (ya que si no está apropiadamente instalado produce destellos innecesarios, que en algunos casos pueden ser hasta peligrosos, creando áreas de sombra y produciendo desperdicio energético por iluminación hacia otros lugares no necesarios), y sobre la calidad nocturna para las observaciones astronómicas y el disfrute general de la noche, Se deberán utilizar luminarias recomendadas por el Instituto Astrofísico de Canarias (ver Ley 31/1988, de Protección de la Calidad Astronómica) que con tanto éxito han sido utilizadas en la isla de La Palma, y en todo caso que la emisión de luz sea de, al menos, 20° por debajo de la horizontal.

Así mismo, el proyecto de la infraestructura deberá estudiar la posibilidad de alimentar el alumbrado mediante placas solares con autonomía propia en consonancia con lo establecido en el artículo 51 (Producción energética).

#### Artículo 45. Afecciones de vías de comunicación.

Se evitará el corte de caminos y carreteras interceptadas por la nueva vía y otras actuaciones complementarias, tanto durante la fase de obras como de funcionamiento, dándoles continuidad, para evitar al máximo zonas de fragmentación del territorio.

#### Artículo 46. Localización de restos arqueológicos.

La primera valoración sobre la posible afección de la obra sobre los restos arqueológicos se ha realizado con un trabajo de campo que se incluye en la revisión

Parcial del PTE. Dicha documentación recoge únicamente el patrimonio arqueológico ya conocido, no habiéndose realizado prospecciones específicas y en profundidad en el ámbito de los trazados.

En el proyecto de ejecución, y en todo caso antes del inicio de las obras, se realizará una evaluación particularizada mediante prospección intensiva de cobertura total de los bienes del patrimonio histórico en presencia, así como una propuesta de las medidas dirigidas a evitar o, en su caso, minimizar las afecciones directas o indirectas que la actuación pudiera tener sobre tales elementos. Dicho estudio comprenderá la totalidad del espacio afectado por cualquier obra, instalación, adecuación, infraestructura, acondicionamiento, habilitación de caminos, trabajos accesorios, explanadas o vertederos que, afectando a la superficie o al subsuelo, se lleven a cabo durante la actuación prevista, en la fase previa de preparación o durante el uso posterior. Dicho informe deberá ser remitido al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria para su valoración y la eventual introducción de condicionantes. En este caso se trata de un documento que requiere preceptivamente de un informe del Cabildo de Gran Canaria que debe ser vinculante (no pudiendo limitarse a una puesta en conocimiento a la dirección de obra para que realice una valoración de los posibles restos detectados).

Si aparecieran restos de esta naturaleza durante la realización de obras, o por cualquier otra razón, se debe atender a lo dispuesto en el artículo 94 de la Ley 11/2019 de Patrimonio Cultural de Canarias. La verificación de los hallazgos arqueológicos, de los procedimientos empleados para su localización y la idoneidad de las medidas de protección que puedan proponerse son competencias de las administraciones públicas en los términos que al efecto determina la legislación sectorial.

Se realizará un control arqueológico periódico de las obras, en especial aquellas que afecten al subsuelo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de control arqueológico (en las condiciones que correspondan) que vengán determinadas por el estudio patrimonial anterior del proyecto de ejecución. Si durante el curso de las tareas de control arqueológico se realizara algún hallazgo, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 94 de la Ley 11/2019 de Patrimonio Cultural de Canarias.

Esta medida se adoptará, en particular, en las zonas en las que se ha detectado una mayor concentración de elementos de interés cultural.

Artículo 47. Localización de restos arqueológicos submarinos.

También el Proyecto de Ejecución deberá contener un estudio de prospecciones arqueológicas subacuáticas (posible aparición de pecios) en el caso de que para el desarrollo de la infraestructura propuesta fuera necesario ocupar fondos marinos.

Si aparecieran restos de esta naturaleza durante la realización de obras, o por cualquier otra razón, se debe atender a lo dispuesto en el artículo 94 de la Ley 11/2019 de Patrimonio Cultural de Canarias. La verificación de los hallazgos arqueológicos, de los procedimientos empleados para su localización y la idoneidad de las medidas de protección que puedan proponerse son competencias de las administraciones públicas en los términos que al efecto determina la legislación sectorial.

Artículo 48. Gestión de residuos.

Dentro de la gestión de residuos se deberá facilitar la recogida de toda la materia orgánica, no contaminada, generada por las diversas actividades realizadas por el servicio pretendido y por las zonas verdes, como por ejemplo hojas, frutos, ramos, malas hierbas, restos orgánicos, etc.

Artículo 49. Recogida y almacenamiento de aguas pluviales.

Siguiendo el aprovechamiento tradicional de la lluvia en Canarias, se recomienda contemplar dentro de la configuración de las estaciones y cocheras, así como las zonas verdes, todas las posibilidades para incrementar la captación de aguas superficiales de lluvia, habilitando aljibes o similares para su almacenamiento.

Artículo 50. Depuración de aguas residuales.

Los sistemas de saneamiento de las estaciones y cocheras deberán estar conectados a los sistemas municipales para evitar afecciones directas al medio y sobre todo al acuífero, ya que se estima, a priori, que el volumen generado en las mismas no es suficiente para la implantación de plantas depuradoras o plantas de tratamiento propias.

### Artículo 51. Producción energética.

La actuación pretende prestar especial atención al cuidado de los aspectos energéticos. Para ello se propone una serie de acciones dirigidas a la consecución del objetivo de ahorro energético y la reducción de emisiones de efecto invernadero:

- Implantación de paneles solares en todas las estaciones propuestas.
- Utilización de energías provenientes de fuentes alternativas renovables, para el funcionamiento de la infraestructura y sus elementos
- Realización de edificaciones eficaces energéticamente (bioclimáticas)

### Artículo 52. Propuestas didácticas.

El desarrollo sostenible es un proceso de cambio y transición hacia nuevas formas de producir y consumir, pero también hacia nuevas formas de ser, estar y conocer. La futura infraestructura, dada su singularidad, debe dar ejemplo de integración ambiental, así como procurar contribuir a la divulgación del conocimiento del medio natural canario, de sus elementos y de las posibilidades de su conservación, con, por ejemplo, establecimientos temáticos en las estaciones diseñadas que valoricen el medio antes citado. Solo mediante el uso intensivo de la información y la educación será posible dar el paso definitivo hacia una sociedad concienciada y responsable con el medio ambiente que la rodea.

Artículo 53. Redacción de estudios y proyectos en fases posteriores.

Como complemento de las medidas de protección ambiental anteriormente establecidas, a nivel de proyecto constructivo y para los distintos tramos en que se descomponga el trazado, se redactarán los siguientes estudios y proyectos:

#### 1. Medidas incorporadas al desarrollo técnico del proyecto

El diseño de la infraestructura a nivel de proyecto constructivo contemplará los siguientes aspectos:

- Ajustes en la morfología de desmontes y terraplenes, estudiando la aplicación de criterios de ajuste morfológico, en función del tipo de sustrato y topografía

atravesada, a fin de facilitar su integración y el establecimiento de la cubierta vegetal, según los criterios señalados.

- Ajustes en el acabado de túneles según las indicaciones del capítulo 2 del presente Título, teniendo en cuenta la topografía del terreno y las características de los materiales, a fin de reducir la afección correspondiente al área de embocadura.

- Selección de trazado y diseño de la línea de alta tensión e instalaciones necesarias para el suministro de energía eléctrica, teniendo en cuenta los criterios de prevención y minimización de impactos señalados.

El presupuesto de los proyectos constructivos incluirá las partidas para todas y cada una de las medidas que se deriven de la aplicación de las determinaciones de esta Normativa.

#### 2. Estudio de ruido

Será necesaria la realización de un estudio de ruido particularizado para las zonas de posible incidencia detectadas que incluya:

- Definición de la situación de ruido de partida y estimación de los niveles reales de ruido durante la fase de explotación.
- Definición de las zonas en las que se considere necesaria la colocación de sistemas para disminuir los impactos ocasionados por el incremento de los niveles sonoros, en su caso.

- Diseño de las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por la puesta en servicio de la nueva vía no sobrepase los niveles considerados como admisibles.

En principio se consideran áreas sensibles a estudiar las señaladas en el apartado de medidas de corrección de ruido. No obstante, del estudio detallado de los trazados a nivel de proyecto constructivo y en función de los niveles de ruido alcanzados se inferirá la necesidad de completar las medidas señaladas.

#### 3. Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental y paisajística

Se redactará, con los datos a nivel de proyecto constructivo, un proyecto de recuperación ambiental basado en la propuesta de medidas protectoras y



correctoras indicadas en los artículos anteriores del presente Título.

Este proyecto de recuperación ambiental englobará todas las zonas afectadas, aledañas o dependientes de las propias obras de la vía del ferrocarril. En él se definirán la localización, características y restauración propuesta de todos los elementos de obra indicados, con el objeto de integrar estas actuaciones en el conjunto de la obra. Además de las medidas de revegetación e integración paisajística contempladas en el presente Título, se deberán concretar los siguientes aspectos:

- Zonas de mayor calidad y fragilidad ambiental, en las que se definirán medidas especiales para su protección y para la minimización de los impactos.

- Zonas de núcleos urbanos que pueden verse afectadas por las emisiones de polvo en la fase de construcción.

- Zonas de limitación de acceso con fines protectores.

- Zonas en donde se realizará la retirada de la capa de suelo superficial y zonas en las que no debe realizarse esta operación.

- Zonas de almacenamiento de la capa de suelo retirado.

- Tratamientos de conservación de los acopios de suelo retirados previamente.

- Medidas para la integración paisajística de los taludes que se producen a lo largo de la traza, así como de los viaductos y embocaduras de túneles.

- Elección de la ubicación y medidas de restauración de los terrenos a utilizar como almacén de materiales, plantas de hormigonado y parque y zona de tránsito de maquinaria.

- Elección de la ubicación y dimensiones de los vertederos temporales y permanentes y de las zonas de préstamo, en función de los criterios establecidos en el presente Título.

- Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes y zonas de préstamo, se definirán las medidas de restauración. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

- Medidas correctoras y restauración de las zonas afectadas por la ejecución de la línea de alta tensión para el suministro de energía eléctrica.

#### 4. Prospección arqueológica

Antes del inicio de las obras se procederá a la realización de una prospección arqueológica de superficie con el fin de detectar la existencia de restos arqueológicos. Una vez completado este trabajo, se propondrán las medidas preventivas y paliativas más adecuadas, que deberán ser ratificadas o matizadas mediante informe técnico del Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria.

#### 5. Programa de vigilancia ambiental

Se redactará el obligatorio programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones, control de los impactos, control de la ejecución y eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y control de la adopción de las condiciones que establezca la Declaración de Impacto Ambiental, cuando esta se formule.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de los informes y la frecuencia y período de su emisión, siguiendo los criterios establecidos en el apartado de Vigilancia Ambiental correspondiente del Estudio de Impacto Ambiental.

Entre los aspectos a incluir estarán los estudios y proyectos mencionados anteriormente: medidas a incorporar al desarrollo técnico del proyecto, prospección arqueológica, proyecto de restauración ambiental y paisajística y estudio de ruido.

Se establecerá la programación de obra contando con las actuaciones de protección y corrección previstas.

Como indicadores se deberán considerar los siguientes:

#### Indicadores socioeconómicos

- Suelo artificializado, ocupado por la infraestructura, la urbanización, edificación sobre el total (%)

- Evolución del consumo de energía, desglosado por fuentes primarias e incremento del consumo energético

- Porcentaje de energía para la normal operatividad del sistema procedente de fuentes renovables

- Intensidad de uso de la infraestructura planificada (viajeros/día).

- Evolución del tráfico (IMD) en las principales vías afectadas, principalmente la GC-1, una vez puesto en marcha el servicio pretendido.

- Contribución al PIB insular

- Dotación de espacios verdes (m verdes / m2 urbanizados de estaciones y cocheras)

- Aumento del empleo

Indicadores medioambientales

- Calidad del agua de abasto suministradas a todos los servicios asociados con el planeamiento con análisis periódicos (análisis periódicos).

- Porcentaje de agua residual depurada utilizada para el riego de las zonas verdes. Emisiones a la atmósfera incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero por la puesta en marcha de la infraestructura pretendida.

- Influencia de la implantación del tren sobre el sistema eléctrico grancanario. Generación absoluta de RSU (kg/año)

- Vertidos de sustancias químicas, aceites y combustibles de importancia producto del normal mantenimiento de la infraestructura y de los elementos que la componen (litros/año)

- Generación absoluta de materiales y residuos de la fase de construcción (TM/año)

- Control del ruido (dbA emitidos a veinte metros del eje de la vía en las zonas donde se discurra a cielo abierto y próxima a poblaciones)

- Promoción de propuestas de implantación de actividades con sistemas de gestión ambiental

- Recogida selectiva de residuos (Kg/año)

- Grado de corrección de los impactos preexistentes detectados durante la fase de inventario ambiental

- Episodios y multas por el incumplimiento de normativas ambientales sectoriales y propias del Plan

- Nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales y de sostenibilidad del Plan (Informes periódicos del Programa de Vigilancia Ambiental)

### TÍTULO III - EJECUCIÓN Y GESTIÓN

#### CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 54. Competencias e iniciativa en el planeamiento territorial.

1. La dirección, el control del desarrollo y la ejecución de la Revisión Parcial son competencia propia del Cabildo de Gran Canaria, sin perjuicio de la participación de las restantes Administraciones y de los particulares, con arreglo a lo establecido en las leyes, quedando recogido en el artículo 11 del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, y en la presente Normativa.

2. Dentro de las respectivas atribuciones y obligaciones, corresponderá a los organismos de la Administración del Estado, Comunidad Autónoma y Entidades Locales de Gran Canaria, la cooperación con el Cabildo de Gran Canaria para el mejor logro de los objetivos que el Plan persigue.

Artículo 55. Prioridad en el desarrollo.

1. Las actuaciones necesarias para el desarrollo y ejecución de las determinaciones del Plan Territorial Especial tendrán en cuenta el orden de prioridad y plazos señalados en el Programa de Actuaciones y el Estudio Económico-Financiero para la ejecución del nuevo sistema de transporte público colectivo.

Artículo 56. Instrumentos de actuación urbanística para la ejecución de las determinaciones del Plan Territorial Especial.

1. La ejecución del Plan Territorial Especial se realizará mediante los siguientes tipos de instrumentos:

a) Instrumentos de ejecución.

b) Instrumentos de gestión.

#### CAPÍTULO 2. EJECUCIÓN Y GESTIÓN DEL PLAN TERRITORIAL

Artículo 57. Forma de ejecución.

1. El suelo afectado por esta actuación, definido como

sistema general insular, al tratarse del establecimiento y ordenación de un nuevo sistema de transporte, público y colectivo, con nuevas infraestructuras, construcciones e instalaciones relacionadas con un servicio público básico para la vida colectiva.

2. Los Sistemas Generales se definen de acuerdo al artículo 2 de la LSENPC. Según éste, se trata de servicios básicos para la vida colectiva y comprende usos y servicios públicos. Pueden ser insulares, comarcales y municipales según el ámbito al que den servicio.

3. Esta Revisión Parcial, se configura según la previsión del artículo 10.1 del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria como instrumento apto para la ordenación de los Sistemas Generales de ámbito supramunicipal de comunicaciones, viarios y ferroviarios y de infraestructura para el transporte.

4. El suelo afectado directamente por el o los sistemas generales de la Revisión Parcial del Plan, y aquel que sea necesario e imprescindible para realizar las obras o establecer los servicios públicos previstos en la Revisión Parcial, se obtendrá mediante expropiación u ocupación directa, cumpliendo con los artículos 257, 258 de la LSENPC, relacionados con la ejecución de los sistemas generales.

5. Las actuaciones establecidas por el Plan Territorial no estarán sujetas a licencia urbanística según el artículo 334 de la LSENPC "Actuaciones promovidas por las Administraciones Públicas", pero sí al procedimiento de cooperación interadministrativa del artículo 19 de la LSENPC.

6. La expropiación se regirá por lo dispuesto en la legislación urbanística y reglamentos y cuanto resulte de aplicación de la Ley de Expropiación Forzosa y de las presentes Normas, debiendo sujetarse, asimismo, al régimen establecido en los artículos 257 y 258, ambos inclusive, según la LSENPC.

7. La ejecución material de las determinaciones de la Revisión Parcial, se realizará, primero, mediante un anteproyecto y estudio de impacto ambiental, para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y obtener la Declaración de Impacto Ecológico, según se establece en la D.A. Primera de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, de conformidad con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre,

de evaluación ambiental; y segundo, con la redacción y aprobación del Proyecto de Ejecución de la actuación, el cual contendrá, según su objeto, algunos de los siguientes proyectos técnicos :

- a) Proyectos de Urbanización.
- b) Proyectos de Infraestructura.
- c) Proyectos de Superestructura e Instalaciones.
- d) Proyectos de Obras Ordinarias.
- e) Proyectos de Edificación.

Artículo 58. Condiciones generales de los proyectos técnicos.

A efectos del ejercicio de la competencia pública sobre intervención de las actuaciones incluidas en el desarrollo de la Revisión Parcial serán necesarios unos proyectos técnicos suscritos por técnicos competentes, con el contenido y detalle que requiera su objeto, ajustados a las prescripciones establecidas en estas Normas, y demás disposiciones de aplicación, y, en su caso, a lo previsto en la legislación aplicable, de forma que lo proyectado pueda ser directamente ejecutado mediante la correcta interpretación y aplicación de sus especificaciones.

Artículo 59. Formas de gestión de la actividad administrativa de ejecución.

1. El Cabildo Insular podrán utilizar, para la gestión de la actividad de ejecución que sea de su respectiva competencia, todas las formas o modalidades admitidas por la legislación de régimen jurídico y de contratación de las Administraciones públicas y de régimen local. Todas ellas están habilitadas para crear organismos autónomos de carácter gerencial y entidades mercantiles de capital íntegramente público o mixto, de duración limitada o por tiempo indefinido y con carácter general o sólo para determinadas actuaciones, en cumplimiento con el artículo 200 del LSENPC.

2. Para el desarrollo cooperativo de la actividad de ejecución y conforme a la misma legislación a que se refiere el número anterior, el Cabildo Insular conjuntamente con las Administraciones Públicas podrán, además:

- a) Constituir consorcios, transfiriéndoles competencias.

b) Delegar competencias propias en otras Administraciones, organismos de ellas dependientes o entidades por ellas fundadas o controladas.

c) Utilizar órganos de otras Administraciones o de los organismos dependientes o adscritos a ellas para la realización de tareas precisas para el ejercicio de competencias propias.

d) Encomendar directamente la realización de las tareas mencionadas en el número 1 del artículo 200 del LSENPC y, en general, los materiales, técnicas o de gestión a sociedades creadas por ellas mismas o cualesquiera de las otras Administraciones mencionadas en dicho número.

3. El Cabildo Insular y sus organismos dependientes o adscritos, los consorcios y las entidades mercantiles creadas por aquéllas o cualesquiera de éstos podrán suscribir convenios, con fines de colaboración, en los términos autorizados por la legislación de régimen jurídico de las Administraciones públicas y de régimen local.

#### TÍTULO IV - DISPOSICIONES TRANSITORIAS, DEROGATORIAS Y FINALES

##### DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA:

De la adaptación de los instrumentos de ordenación a las determinaciones de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial.

1. Los instrumentos de ordenación de inferior rango aprobados definitivamente, deberán adaptarse a las determinaciones de la Revisión Parcial, de conformidad con lo establecido en la LSENPC.

2. Los instrumentos de ordenación de inferior rango en trámite a la entrada en vigor de la Revisión Parcial que estén pendientes de la aprobación definitiva, podrán proseguir su tramitación, sin perjuicio del deber de adaptación posterior en los términos previstos en esta Disposición. En otro caso, la culminación del trámite de aprobación de dichos instrumentos requerirá la adaptación de sus contenidos a las determinaciones de la Revisión Parcial.

##### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

###### ÚNICA

Quedan derogadas cuantas disposiciones, normas y ordenanzas de igual o inferior rango se opongan a las contenidas en las presentes Normas Urbanísticas o los que resultaren procedentes por aplicación de la vigente legislación en materia de suelo y ordenación urbana.

##### DISPOSICIÓN FINAL

###### ÚNICA.

La Revisión Parcial del Plan Territorial Especial entrará en vigor a los QUINCE DÍAS de la completa publicación en el Boletín Oficial de Canarias del Acuerdo de Aprobación Definitiva y de la normativa.

Las Palmas de Gran Canaria, a veintidós de junio de dos mil veintitrés.

LA CONSEJERA DE ÁREA DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE (EN FUNCIONES), María Inés Miranda Navarro.