LÍNEA FERROVIARIA ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS

ANTEPROYECTO

ANEJO Nº 1 DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA







TÍTULO DEL DOCUMENTO: ANEJO Nº 1 DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

DOCUMENTO Nº: TGC-SRTC-AN-0001

Referencia: P210412

Fichero: TGC-SRTC-AN-0001 Rev. 4. doc

Fecha: Junio 2011





ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN4
2	DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN 5
2.1	Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo
2.2	Plan Insular de Ordenación (PIO) de Gran Canaria
2.3	Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo
	guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)
2.4	Planeamiento urbanístico de los términos municipales afectados
3	DOCUMENTOS DE DEFINICIÓN DE INFRAESTRUCTURAS 11
3.1	Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDI)
3.2	ECTALPM11
3.3	Dictamen sobre el ECTALPM





1 INTRODUCCIÓN

Los documentos que pueden considerarse por sus contenidos y fecha de redacción antecedentes al presente documento de "Anteproyecto del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas" pueden agruparse en dos categorías: Documentos de Ordenación y Documentos de Definición de Infraestructuras.

Documentos de ordenación

- Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo
- Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO).
- Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)
- Planeamientos municipales vigentes de los términos municipales afectados (Las Palmas de Gran
 Canaria, Telde, Ingenio, Agüimes, Santa Lucia de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana).

Documentos de definición de infraestructuras

- Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDI)
- "Estudio territorial del corredor de transporte Arucas Las Palmas de Gran Canaria –
 Maspalomas y propuesta de implantación y trazado de un sistema de infraestructura propia y modo de guiado" (ECTALPM).
- Dictamen sobre el "Estudio territorial del corredor de transporte Arucas Las Palmas de Gran
 Canaria Maspalomas y propuesta de implantación y trazado de un sistema de infraestructura
 propia y modo de guiado" (ECTALPM).

Programas europeos

Programas Europeos estructurales y de ayuda al desarrollo.

A continuación se describen brevemente todos ellos.





2 DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

2.1 Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo

Las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo desarrollan en el Título V "Infraestructuras y Transporte" los criterios y objetivos a satisfacer por el sistema de transporte en el conjunto de la comunidad y en cada isla en particular.

En relación con la línea ferroviaria objeto del presente Anteproyecto es conveniente destacar los siguientes puntos:

Directriz 81. Principios. (NAD)

- 1. Los transportes desempeñarán un papel de gran relevancia en la óptima organización del espacio canario y en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, contribuyendo a la eficiente integración de un territorio discontinuo.
- 5. El sistema de transportes de Canarias está formado por las infraestructuras de puertos, aeropuertos, carreteras y aparcamientos, y los servicios de transporte de personas y bienes. En el futuro se agregarán nuevas infraestructuras y servicios para el transporte de personas, por el establecimiento e incorporación de sistemas de transporte de plataforma exclusiva en los ámbitos metropolitanos y en las islas de Gran Canaria y Tenerife, y por el refuerzo de los servicios públicos de viajeros en los ámbitos urbanos, ampliándose así, el sistema de transportes.

Directriz 82. Objetivos. (NAD)

La política de movilidad y de transportes se orientará hacia los siguientes objetivos:

- a) La contención de los actuales índices de movilidad insular e interinsular, dando prioridad a los modos colectivos de transporte.
- b) El establecimiento de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de movilidad al tiempo que permita reducir el consumo energético total por los diferentes modos de transporte y el consumo de suelo por las infraestructuras de transporte, prestando especial atención a la demanda de los sectores sociales menos favorecidos económicamente y a la de aquellos colectivos que presentan algún tipo de movilidad reducida o demandan un transporte especial.

- c) El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebre los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los transportes colectivos y reducir la necesidad de uso del vehículo privado. Debe igualmente convertirse en una eficaz herramienta para atenuar los efectos negativos de la insularidad, facilitando la integración de los diferentes sistemas que sirven a los tráficos interinsulares y del archipiélago con el exterior, entre sí y con los sistemas específicos de cada isla.
- d) El desarrollo de un sistema integrado de transporte que vertebre todas las islas, articulando y jerarquizando rutas sobre la base de los modos colectivos de transporte.
- e) La implantación en cada isla de un sistema integrado para el transporte público terrestre de personas y bienes, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, coordinado con el sistema intermodal.
- f) El establecimiento de eficientes sistemas de transportes públicos terrestres regulares de viajeros, vinculados con redes de aparcamientos disuasorios y articulados con las redes del sistema insular.
- g) La selección de los vehículos y sistemas de transporte de menor impacto ambiental, dentro de las disponibilidades presupuestarias y de las restricciones operativas.

Directriz 86. Criterios.

- 3. (ND) La planificación de las infraestructuras se atendrá a los siguientes criterios:
- a) Deberá justificar su coherencia con el modelo territorial previsto por la ordenación territorial o urbanística, estableciendo sus características dimensionales en función del mismo y de la satisfacción ponderada de las necesidades de servicio actuales y futuras.
- b) Desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de los recursos, incluido el suelo y los materiales. En particular, analizarán la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a la alternativa de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.





- c) Analizará su incidencia en los ecosistemas a los que afecte y establecerá, en su caso, las medidas correctoras precisas para minimizar sus efectos.
- d) Establecerá las zonas de protección de las infraestructuras previendo las necesidades futuras y su compatibilidad con otros elementos infraestructurales.
- 4. (ND) Los instrumentos de ordenación establecerán las áreas de protección de las infraestructuras que, por sus características, sean incompatibles con la residencia humana, estableciendo las condiciones y el régimen al que quedarán sujetas las edificaciones en tales áreas.

Directriz 99. Principios. (NAD)

- 1. La ordenación sostenible del territorio canario requiere disponer de sistemas de transporte público competitivos y eficaces, siendo de interés prioritario su implantación o mejora, tanto a nivel intermunicipal como en el interior de los propios espacios urbanos.
- 2. Los sistemas de transporte público terrestre a implantar o mejorar tendrán como objetivo satisfacer al menos a igual número de movimientos que los realizados mediante el vehículo privado.
- 3. La implantación de nuevos sistemas de transporte terrestre deberá dirigirse, en especial, a solventar las demandas de movilidad de los flujos entre las ciudades y los centros de actividad económica, en particular los núcleos turísticos, así como a facilitar el acceso de las poblaciones urbanas a los principales nodos de atracción y a ofrecer sistemas colectivos de transporte a los núcleos de menor densidad.
- 4. El sistema de transporte público terrestre constituirá el principal articulador de la movilidad terrestre en cada isla e integrará las redes intermunicipales y urbanas de guaguas y los sistemas ferroviarios, en su caso, con los aparcamientos disuasorios, las estaciones de taxis y las instalaciones intermodales, facilitando su debida articulación, entre sí y con los polos de acceso desde el exterior con cada isla, y dotándolos con un sistema tarifario que fomente tal articulación.

Y en lo referente a los aspectos medioambientales, las Directrices señalan en el Título VI "Patrimonio Cultural y Paisaje":

Directriz 114. Infraestructuras. (ND)

- 1. Las Directrices de Ordenación del Paisaje proporcionarán criterios para la atención al paisaje en las intervenciones en nuevas vías de comunicación, que deberán tener en cuenta los puntos de mayor valor paisajístico, los recorridos panorámicos de relevancia singular y los principales impactos percibidos. Los tratamientos que se señalen atenderán a la mejora de la percepción estática y dinámica desde las principales vías de comunicación.
- 2. Las Directrices de Ordenación del Paisaje establecerán los criterios paisajísticos que deben seguir, en su diseño e implantación, las grandes infraestructuras puntuales, los equipamientos, instalaciones y edificaciones repetitivas como gasolineras, invernaderos, vallados, y cierres.
- 3. El planeamiento insular, en relación con el impacto paisajístico de las grandes infraestructuras, deberá establecer los objetivos, criterios y condiciones sin perjuicio de las competencias estatales en materia de infraestructuras y para el adecuado ejercicio del deber de colaboración interadministrativa.
- a) Para el planeamiento, proyecto y ejecución de las infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias y, en su caso, para la redacción de proyectos complementarios de adaptación paisajística.
- b) De los planes especiales y proyectos de mejora e integración paisajística de las obras públicas ya ejecutadas, con especial atención a las autopistas y autovías, y su capacidad de organizar sistemas de paisaje de orden supramunicipal.
- c) Para el desarrollo, implantación y adecuación paisajística de las infraestructuras de telecomunicación, distribución de energía y conducciones de agua en alta.

2.2 Plan Insular de Ordenación (PIO) de Gran Canaria

El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria es el instrumento de planificación territorial y urbanística que define el modelo territorial al que deben ajustarse los Planes y Normas de Planeamiento municipal y todos los otros instrumentos de planeamiento de rango inferior, así como los Planes Sectoriales que deban regir en el territorio de Gran Canaria.





El Plan Insular de Ordenación vigente ha sido aprobado definitivamente y ha entrado en vigor en Junio de 2004.

Este documento prevé la implantación de infraestructura ferroviaria entre La Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (considerando incluso la implantación sucesiva de varios corredores) y entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas.

En el Capítulo III del Título III de la Memoria analiza la conveniencia de implantar una línea ferroviaria en el corredor Las Palmas de G.C.-Maspalomas, sugiere un posible trazado (apartado 2.4) y planos de (Propuesta y Ordenación) y propone el desarrollo del correspondiente Plan Territorial especial para posibilitar su implantación.

2.3 Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)

El Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE 21) es un instrumento de ordenación territorial formulado en aplicación de lo establecido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y en el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENAC), así como en las Directrices de Ordenación General de Canarias.

Tiene por objeto la ordenación del sistema de transporte público en el corredor este de Gran Canaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, y la integración de un nuevo sistema de transporte con infraestructura propia y modo guiado en dicho ámbito.

Su ámbito de actuación comprende el corredor este de Gran Canaria, desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas (T.M. de San Bartolomé de Tirajana), con una afección directa a los municipios de Telde, Ingenio, Agüimes y Santa Lucia de Tirajana, e indirecta con los municipios de Valsequillo y Mogán, en relación con el estudio del transporte público colectivo en general y su reordenación tras la implantación del nuevo sistema de transporte.

El PTE describe las principales características territoriales, socio-económicas y medioambientales del corredor entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, incluyendo un diagnóstico específico sobre la situación de la movilidad y el transporte.

Considera los elementos fundamentales de la estructura orgánica del territorio, el planeamiento urbanístico y las características medioambientales y socio-económicas del corredor y realiza un diagnóstico sobre su aptitud para acoger a una nueva infraestructura de transporte de modo guiado.

Así mismo, analiza la problemática del transporte en el corredor, propone soluciones para su mejora y justifica el modelo elegido; desarrolla la implantación de una línea ferroviaria (incluyendo el correspondiente estudio de alternativas) y define el esquema de la red de transporte público en el corredor así como las determinaciones sobre contenido ambiental.

El Plan analiza con detalle la situación en el corredor este de la isla de Gran Canaria, haciendo especial hincapié en la movilidad y el transporte. Detecta que el elevado crecimiento de movilidad que está experimentando la isla de Gran Canaria en general y el corredor Las Palmas de G.C.-Maspalomas en particular, está siendo absorbido fundamentalmente por el vehículo privado, produciéndose una reducción de la demanda de las guaguas, y dando lugar a una significativa disminución de la participación de la guagua en la movilidad de la isla, con los correspondientes problemas de congestión viaria, medioambientales y económicos que esto origina.

El PTE-21 concluye que para posibilitar la consecución de un desarrollo sostenible en la isla de Gran Canaria es fundamental mejorar el sistema de transporte público.

Tras el correspondiente análisis detallado del problema considera que la solución adecuada para potenciar y estructurar el sistema de transporte público en el corredor Este de Gran Canaria, atraer nuevos usuarios al mismo y asegurar la movilidad futura de los ciudadanos es la implantación de una línea ferroviaria que actué de columna vertebral del conjunto del citado sistema de transporte público.

El concepto global de servicio para el sistema de transporte público en dicho corredor Este se basará, por lo tanto, en el funcionamiento integrado de los sistemas de ferrocarril, de guaguas y, posiblemente, otros sistemas complementarios de alimentación (transporte a la demanda en algunos puntos). Por su capacidad de transporte, su rapidez y su fiabilidad el ferrocarril actuará de tronco principal de los viajes





que discurren a lo largo del corredor, teniendo las guaguas y el resto de sistemas complementarios una doble función:

- Sistema de alimentación y distribución.
- Servicio suplementario para zonas no servidas por la línea de ferrocarril.

Las líneas de guaguas y los sistemas complementarios de transporte estarán conectadas con el sistema ferroviario en estaciones intermodales con el fin de integrar los servicios de los distintos modos de acuerdo con la demanda.

Estos intercambiadores estarán dotados, además, de zonas de aparcamiento adecuadamente dimensionadas para posibilitar el acceso al sistema de transporte público de los usuarios que realicen algún trayecto de su desplazamiento en vehículo privado.

Con las consideraciones previas, el PTE-21 proyecta una línea ferroviaria desde Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) hasta Maspalomas (Meloneras) atravesando los términos municipales de Telde, Carrizal, Agüimes y Santa Lucia y tiene una longitud de 57,6km. Las características constructivas de la nueva línea ferroviaria son, resumidamente, las siguientes:

TIPOLOGIA	LONGITUD (m)	PORCENTAJE (%)
Doble túnel gemelo	13.980	24,37
Túnel perforado	7.570	13,24
Falso túnel	8.050	13,97
Viaducto	3.713	6,44
Superficie	24.087	41,96
Total	57.600	100,00

Se proyectan a lo largo de la línea un total de 11 estaciones que estarán diseñadas como auténticos puntos de intercambio modal. Las estaciones propuestas, y sus tipologías constructivas, son las siguientes:

• Santa Catalina, falso túnel. (Las Palmas de Gran Canaria)

- San Telmo, falso túnel. (Las Palmas de Gran Canaria)
- Hospitales, túnel (Las Palmas de Gran Canaria)
- Jinamar, falso túnel (Las Palmas de Gran Canaria)
- Telde, superficie (Telde)
- Aeropuerto, falso túnel (Telde)
- Carrizal, Superficie (Ingenio)
- Arinaga, superficie (Agüímes)
- Vecindario, superficie (Santa Lucía de Tirajana)
- El Veril, superficie (San Bartolomé de Tirajana).
- Meloneras, falso túnel (San Bartolomé de Tirajana)

Las cocheras y talleres del sistema se ubicarán en la zona de El Doctoral (Santa Lucia de Tirajana).

En sus Normas Urbanísticas define el régimen jurídico de las zonas afectadas por la nueva infraestructura, así como las condiciones generales y particulares relativas a la edificación y a los usos y las medidas concretas de corrección y protección medioambiental que se deberán tener en cuenta en la construcción y explotación de la nueva infraestructura.

En el contexto de dichas Normas recoge que la ejecución del sistema general ferroviario requerirá la tramitación y aprobación del correspondiente Proyecto de Obras que desarrolle de forma completa la solución adoptada para la implantación de la línea ferroviaria del tren, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El Proyecto deberá adecuarse a la ordenación establecida en el Plan, sin perjuicio de que, en el marco de lo previsto en el artículo 146 del Reglamento de Gestión y Ejecución del Sistema de Planeamiento de Canarias, pueda incorporar ajustes relativos a los aspectos y circunstancias concretas recogidas en el PTE.

El PTE-21 comprende así mismo un Programa de Actuaciones y Estudio Económico–Financiero, que incluye la cuantificación del gasto que comportará las distintas actuaciones, y del que se derive y justifique razonablemente la viabilidad de las intervenciones públicas que propone, con respecto tanto a la infraestructura, como a la superestructura, expropiaciones, y material móvil necesario. Asimismo, se diseñan los mecanismos necesarios de coordinación entre los organismos e instituciones implicados en la ejecución y control.





2.4 Planeamiento urbanístico de los términos municipales afectados

En este apartado se describe resumidamente la situación del planeamiento en los diferentes términos municipales atravesados por la línea ferroviaria a 10 de diciembre de 2010.

En todos ellos el instrumento de planeamiento vigente es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). En los últimos tiempos se está procediendo a la adaptación de estos instrumentos al "Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC)" y a las Directrices de Ordenación del Territorio.

Las Palmas de Gran Canaria

A) Adaptación Básica al TRLOTENC

Acuerdo de COTMAC; 9 de Marzo de 2.005. BOC 80 de 25 de Abril de 2.005. Normativa en el BOP Viernes, 29 de Abril de 2.005

Adaptación Plena al TRLOTENC: con fecha 23 de Junio de 2.009 el Pleno Municipal en sesión extraordinaria presentó la Aprobación Inicial del PGOU con su adaptación al mismo.

B) Adaptación a Directrices

Tiene exonerada la tramitación del Avance. Ha aprobado (Febrero 07) el informe de Sostenibilidad del Plan General.

Con fecha 23 de Junio de 2.009 el Pleno Municipal en sesión extraordinaria presentó la Aprobación Inicial del PGOU con su adaptación a las mismas.

<u>Telde</u>

A) Adaptación Plena al TRLOTENC

Acuerdos de COTMAC; el Plan General deTelde-Adaptación Plena fue aprobado definitivamente de forma parcial el 4 de Febrero de 2.002 (BOC de 8 de Febrero de 2.002); el 17 de diciembre de 2.002 por el que se aprobaron los Sectores (SUSNO) 10-b Aguadulce y 10 c- Plaza de Toros

(BOC 24 DE Febrero de 2.003); y el 4 de Febrero de 2.003 (BOC de 19 de Marzo de 2.003) por el que se aprobó el Sector (SUSO) Equipamiento Estructurante 1-3-5 Parque Marítimo de Jinámar.

B) Adaptación a Directrices.

Se aprueba el Avance el 5 de Enero de 2.006 (BOC 22 de Febrero de 2.006/BOP 23/01/06).

<u>Ingenio</u>

A) Adaptación Plena al TRLOTENC

Acuerdo de COTMAC: 1 de Octubre de 2.002. Suspender el Plan General.

Acuerdo de COTMAC: 29 de Noviembre de 2.004. Aprobar el Plan General y Suspender el Suelo Urbanizable para sacar a información pública la adscripción de Sistemas Generales. El 22 de Septiembre de 2.005 en el BOC, se publica el acuerdo de la aprobación definitiva.

Acuerdo de COTMAC: 22 de Junio de 2.005. Aprobar los aspectos suspendidos del Plan General con excepción del Sector Agropecuario a expensas del Plan Territorial Parcial del Cabildo, los sectores de SUSNO La Jurada y el Paso 2000 por su afección a carreteras y el SUSO R1. El Santísimo por exceder del 15% de aprovechamiento del área territorial. BOC Martes 9 de Agosto. Se publica la Normativa en el BOP del 15 de Agosto de 2.005 (N°103) y el Anexo de Planimetría de Ingenio el 31 de Agosto de 2.005. El 14 de Septiembre se publican las ordenanzas de edificación y urbanización. El 22 de Septiembre de 2.005 en el BOC, la aprobación definitiva de la PLENA.

B) Adaptación a Directrices

Tiene exonerada la tramitación del Avance.

El 2 de Mayo de 2207 el Pleno Corporativo del Ilustre Ayuntamiento de Ingenio acuerda la "Aprobación Inicial de la adaptación del plan General de Ordenación del municipio a las Directrices de ordenación general y del turismo de Canarias y la tramitación del informe de





sostenibilidad ambiental de dicho documento". El citado acuerdo se publica en el número 101 del 3 de Agosto de 2007 del Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas.

El 31 de Julio de 2008 el Pleno Corporativo del Ilustre Ayuntamiento de Ingenio acuerda la "Aprobación Provisional de la Adaptación del Plan General de Ordenación del municipio a las Directrices de ordenación general y del Turismo de Canarias". El citado acuerdo se publica en el número 105 del 13 de Agosto de 2008 del Boletín oficial de la Provincia de Las Palmas.

Agüimes

A) Adaptación Plena al TRLOTENC

Acuerdo de COTMAC: 25 de Junio de 2.003. Aprobar parcialmente el Suelo Urbano y Urbanizable y Suspender el Rústico y parte del Urbanizable.

Acuerdo de COTMAC: 2 de Febrero de 2.004. Toma de Conocimiento del Texto Refundido del Suelo Urbano y de parte del Urbanizable. BOC 8 de marzo de 2.004.

Se publica la Normativa en el BOP nº 27 de 3 de Marzo de 2.004.

B) Adaptación a Directrices

Avance aprobado 23 de Octubre de 2.006.

Santa Lucía de Tirajana

A) Adaptación Plena al TRLOTENC

Acuerdo de COTMAC: 20 de Mayo de 2.003. Aprobar definitivamente el Suelo Urbano y Urbanizable de forma parcial y Suspender el Rústico. BOC 19 de Julio de 2.004. En el BOP del 29 de Octubre de 2.004 se publica la Memoria y Normativa.

Acuerdo de COTMAC: 20 de Julio de 2006. Tener por SUBSANADO el acuerdo de esta comisión de fecha de 20 de Mayo de 2003, relativo al Plan General de Ordenación de Santa Lucía de Tirajana, y por tanto APROBAR DEFINITIVAMENTE:

- a) Todo el suelo rústico del término municipal, salvo lo establecido en el Dispositivo Cuarto.
- b) El sector residencial nº16 Yeoward como suelo urbanizable no sectorizado diferido.
- c) El Anexo de edificaciones fuera de ordenación.

B) Adaptación a Directrices

Avance a Directrices (no se tiene constancia de que haya llegado al Cabildo para informe).

C) Otros Acuerdos de Interés

El Ayuntamiento aprobó el 26 de Enero de 2.007 las Ordenanzas Municipales de Edificación.

San Bartolomé de Tirajana

A) Adaptación Plena al TRLOTENC

Aprobación Inicial de la Adaptación al TRLOTENC el 15 de octubre de 2002.

Nueva Aprobación Inicial del Documento (Adaptado al TRLOTENC'00, Ley 19-2003 y PIO-GC) el 6 de Noviembre de 2004.

B) Adaptación a Directrices.....

No tiene. Con fecha 1 de octubre de 1996 tiene lugar la aprobación definitiva por parte de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias del Plan General de Ordenación de la San Bartolomé de Tirajana





3 DOCUMENTOS DE DEFINICIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

3.1 Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDI)

En el Plan Director de Infraestructuras (PDI) de Canarias se hace mención a la conveniencia de estudiar la implantación de sistemas alternativos de transporte en las islas y determina de quien son las competencias para la ordenación y planificación de los distintos tipos de transporte.

En el Capítulo III "Directrices", y en el epígrafe 3. "Contenidos de la Planificación del transporte insular" hace la oportuna previsión sobre transporte ferroviario, cuando expone en el apartado i) "Análisis de sistemas alternativos de transporte en Gran Canaria y Tenerife (Tranvía, metro ligero, etc)".

Hay que señalar que este plan no ha sido aprobado definitivamente, por lo que únicamente se tiene en cuenta con carácter de recomendación.

3.2 ECTALPM

El "Estudio territorial del corredor de transporte Arucas – Las Palmas de Gran Canaria – Maspalomas y propuesta de implantación y trazado de un sistema de infraestructura propia y modo de guiado" (ECTALPM) fue encargado por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y se presento a mediados de 1999.

Este documento propone la implantación del denominado Tren de Gran Canaria (TGC), consistente de dos corredores ferroviarios: uno entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (corredor Este), de cincuenta kilómetros de longitud, y otro entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas (corredor Norte), de quince kilómetros de longitud.

Contempla la implantación de sistema tramtrain. El tramtrain es un sistema de transporte flexible que está teniendo una gran expansión con la implantación de nuevas redes en numerosas ciudades de todo el mundo. Se trata de un medio de transporte de tracción eléctrica que puede indistintamente circular como si de un tren se tratase - y con infraestructura propia - en tramos interurbanos pero que, a la vez, puede hacerlo en el medio urbano, a lo largo de las calles, a modo de tranvía.

El corredor Este conecta la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con el núcleo de Maspalomas, situado en el extremo Sur de la isla.

Tiene una longitud total aproximada, desde la entrada a Las Palmas de Gran Canaria (Hoya de la Plata) hasta el Faro de Maspalomas, de cincuenta kilómetros y en su recorrido a lo largo de la costa Este de la isla pasa sucesivamente por los términos municipales de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Ingenio, Agüimes, Santa Lucia y San Bartolomé de Tirajana.

El corredor Norte conecta el centro urbano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con el núcleo de Arucas, cuyos términos municipales son colindantes.

El trazado planteado en el ECTALPM para el TGC en este tramo tiene una longitud de quince kilómetros entre la Plaza de España de Las Palmas de Gran Canaria y la estación término de Arucas y atiende como elemento más importante al barrio de Tamaraceite (núcleo urbano perteneciente al término municipal de Las Palmas de Gran Canaria).

3.3 Dictamen sobre el ECTALPM

En Julio de 2001 el Área de Política Territorial del Cabildo de Gran Canaria encargo a la ingeniería SENER la redacción de un Dictamen sobre el "Estudio del corredor de transporte Arucas-Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas" (ECTALPM) realizado anteriormente.

Este Dictamen proponía la consideración de los dos corredores (Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas y Las Palmas de Gran Canaria-Arucas) como sistemas autónomos, indicando que la implantación del corredor Norte (Las Palmas de Gran Canaria-Arucas) debería estar asociada a posibles estudios de una red de metro ligero/tranvía en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Entre sus conclusiones establecía que un sistema ferroviario es la solución adecuada para resolver la problemática de la movilidad en el corredor este de la isla de Gran Canaria, convirtiéndose en el elemento estructurador del sistema de transporte público, en el cual se deberán integrar adecuadamente el resto de modos de transporte públicos y privados.





En marco de ese Dictamen se realizó el correspondiente estudio de demanda que sirvió para determinar la viabilidad técnica y económica de la implantación del nuevo sistema de transporte en el citado corredor Este de la isla (Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas), recomendando la penetración del mismo en el núcleo urbano de Las Palmas de Gran Canaria.

NUMERO	COLOR	CATEGORIA	CLASIFICACION	URBANIZACION
36		PROTECCIÓN NATURAL	RUSTICO	RUSTICO
37		PROTECCIÓN NATURAL / RURAL	RUSTICO	RUSTICO
38		PROTECCIÓN MINERA DE RESTAURACION	RUSTICO	RUSTICO
39		PROTECCIÓN HIDROGRÁFICA	RUSTICO	RUSTICO
40		PROTECCIÓN COSTERA	RUSTICO	RUSTICO
41)		LITORAL Y COSTERO. PAISAJISTA	RUSTICO	RUSTICO
(42)		PROTECCIÓN ESPECIAL	RUSTICO	RUSTICO
43		ENCLAVES DE USO TURÍSTICO Y OCIO	RUSTICO	RUSTICO
44		VALOR RESIDUAL	RUSTICO	RUSTICO
45		CONSOLIDADO	URBANO	DOTACIONAL
46		CONSOLIDADO REHABILITACIÓN	URBANO	DOTACIONAL
47		NO CONSOLIDADO POR URBANIZACIÓN	URBANO	DOTACIONAL
48		SECTORIZADO ORDENADO	URBANIZABLE	DOTACIONAL
49		SECTORIZADO NO ORDENADO	URBANIZABLE	DOTACIONAL
50		NO SECTORIZADO ESTRATÉGICO	URBANIZABLE	DOTACIONAL
(51)		POTENCIALMENTE PRODUCTIVO AGRÍCOLA	RUSTICO	DOTACIONAL
52		PROTECCIÓN INFRAESTRUCTURAS	RUSTICO	DOTACIONAL
53		PROTECCIÓN NATURAL	RUSTICO	DOTACIONAL
54		PROTECCIÓN DE ENTORNOS	RUSTICO	DOTACIONAL
55		PROTECCIÓN TERRITORIAL	RUSTICO	DOTACIONAL
56		SUELO NO CLASIFICADO	SUELO NO CLASIFICADO	DOTACIONAL
67		CONSOLIDADO	URBANO	DOTACIONAL / TERCIARIO
58		NO CONSOLIDADO POR URBANIZACIÓN	URBANO	DOTACIONAL / TERCIARIO
59		PROTECCIÓN PAISAJISTA 3	RUSTICO	DOTACIONAL / TERCIARIO
60		SECTORIZADO NO ORDENADO	URBANIZABLE	VIARIO
61		PROTECCIÓN INFRAESTRUCTURAS	RUSTICO	VIARIO
62		SUELO NO CLASIFICADO	SUELO NO CLASIFICADO	VIARIO
63		POTENCIALMENTE PRODUCTIVO. AGRICOLA G1	RUSTICO	VIARIO
64		SECTORIZADO ORDENADO	URBANIZABLE	TERCIARIO
65		SECTORIZADO NO ORDENADO	URBANIZABLE	TERCIARIO
66		NO SECTORIZADO ESTRATÉGICO	URBANIZABLE	TERCIARIO
67		NO CONSOLIDADO POR URBANIZACIÓN	URBANO	TERCIARIO
68		SIN CATEGORIZAR. NO ADAPTADO	URBANO	TURISTICO
69		SIN CATEGORIZAR. NO ADAPTADO	URBANIZABLE	TURISTICO











ESCALA (S)

S/E



TULO DEL PLANO

































































































































































