

### III. Otras Resoluciones

#### Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

**3614** *ORDEN de 16 de junio de 2010, por la que se aprueba definitivamente 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), en la isla de Gran Canaria.*

#### ANTECEDENTES

1º) La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), en sesión celebrada el 23 de febrero de 2006 acordó, a solicitud del Cabildo Insular de Gran Canaria, declarar que la excepción introducida por la Disposición Adicional Segunda, 1 de la Ley 1/2006, de 7 de febrero, a la Disposición Transitoria Tercera 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, era de aplicación, entre otros instrumentos de desarrollo del PIOGC, al PTE 21, al entender que ordena materias estructurantes que resultan necesarias para la correcta implantación del modelo territorial (BOC nº 85, de 4.5.06).

2º) Con fecha 14 de mayo de 2008 se recibió escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria comunicando la aprobación del Avance del PTE 21 y su Informe de Sostenibilidad por el Consejo de Gobierno Insular, en sesión de 5 de mayo de 2008, y el sometimiento del mismo al trámite de consulta a las Administraciones Públicas afectadas, conforme a los artículos 27 y 28 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (RPIOSPC). La Consejería no emitió informe durante dicho trámite.

3º) Con fecha 3 de junio de 2008 se publica en el Boletín Oficial de Canarias nº 109 el anuncio relativo a la participación pública, por un plazo de 45 días, del Avance del PTE 21, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental, en cumplimiento de los artículos 27 y 28 del RPIOSPC. Se suspendía el otorgamiento de determinadas licencias, así como los procesos de tramitación y aprobación de planeamiento urbanístico de desarrollo de determinados suelos urbanizables. Dicho anuncio, de conformidad con el artículo 10.1 del RPIOSPC, fue igualmente publicado en los diarios Canarias 7 y La Provincia, de fecha 16 de mayo de 2008.

En el mismo tiempo, se realizó el trámite de consulta a las Administraciones públicas afectadas y el público interesado, de acuerdo con la enumeración contenida en el Documento de Referencia.

4º) Con fecha 18 de noviembre de 2008 tuvo entrada oficio del Cabildo Insular de Gran Canaria re-

lativo a la Propuesta de la Memoria Ambiental del PTE 21, remitiendo la correspondiente documentación, en formato papel y digital, con el fin de recabar la aprobación de la misma por la COTMAC, así como la emisión de informe sobre las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas.

5º) Con fecha 26 de febrero de 2009 la COTMAC adopta acuerdo de aprobación de la memoria ambiental del PTE 21, publicándose dicho acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias a fecha de 1 de abril de 2009.

6º) Con fecha 27 de mayo de 2009 se recibe escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria a los efectos de someter el documento de aprobación inicial al trámite de consulta de las Administraciones de conformidad al artículo 29 del RPIOSPC. Se adjunta, en formato digital, el documento de aprobación inicial.

7º) Con fecha 2 de octubre de 2009 la COTMAC informa favorablemente la aprobación inicial del PTE-21 condicionado a la subsanación de determinadas deficiencias.

8º) Con fecha 13 de octubre de 2009 se recibe escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria por el que se remite a esta Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial el expediente y los documentos que integran el instrumento de ordenación debidamente diligenciados a los efectos de su aprobación definitiva.

9º) La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 26 de febrero de 2010, informa favorablemente la aprobación definitiva íntegra, con publicación condicionada, 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) a los efectos de que se proceda a la subsanación de determinadas deficiencias.

10º) Con fecha 5 de abril de 2010 tiene entrada en esta Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial oficio del Cabildo Insular de Gran Canaria por el que se remite determinada documentación del Plan Territorial Especial de Ordenación del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).

A tales efectos se adjunta:

- Certificación del acuerdo del Pleno de esa Corporación en su sesión ordinaria de 26 de marzo de 2010, en la que se acordó la "Elevación al Pleno de toma de conocimiento de las subsanaciones realizadas en el documento de aprobación provisional del Plan Territorial Especial de Ordenación del Corredor

de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)".

- Informe Técnico sobre las correcciones solicitadas por el Acuerdo de la COTMAC de fecha 11 de marzo de 2010.

- Informe Jurídico sobre la aprobación definitiva del PTE-21, de fecha 16 de marzo de 2010.

- Dictamen de la Comisión del Plano de Política Territorial, Medio Ambiente, Vivienda y Seguridad, de fecha 16 de marzo de 2010.

- Documento corregido según acuerdo de la COTMAC.

11º) Con fecha 9 de abril de 2010 se emite informe técnico-jurídico por los servicios dependientes de la Dirección General de Ordenación del Territorio que concluye en los siguientes términos: "Se considera que se han subsanado total y satisfactoriamente las deficiencias señaladas en el acuerdo de la COTMAC de fecha 26 de febrero de 2010, por lo que se informa favorablemente la aprobación definitiva de este Plan a los efectos de que se emita el correspondiente informe propuesta por parte del Viceconsejero de Ordenación Territorial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.2.b) del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo".

12º) Con fecha 12 de abril de 2009 se emite Propuesta de Resolución por parte del Viceconsejero de Ordenación Territorial, en virtud del artículo 21.1.b) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, aprobado por Decreto 20/2004, de 2 de marzo.

13º) Mediante Nota de Régimen Interior de 11 de junio de 2010, la Dirección General de Ordenación del Territorio remite a la Secretaría General Técnica la documentación completa del Plan para su aprobación definitiva, integrando las subsanaciones realizadas por el Cabildo.

#### CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- De conformidad con el apartado 1 de la disposición transitoria tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en la redacción dada por la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, "en tanto se procede a la adaptación plena del planeamiento territorial o urbanístico a las deter-

minaciones del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias y de la presente Ley, podrá iniciarse o continuarse la tramitación de los Planes Territoriales de Ordenación previstos en el artículo 23 del citado Texto Refundido, así como de los Planes Parciales de Ordenación y de los Planes Especiales de Ordenación, correspondiendo, en todo caso, la competencia para su aprobación definitiva al titular de la Consejería competente en materia de ordenación territorial, previo informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en el plazo máximo de 4 meses desde la entrada del expediente completo en la citada Consejería".

En su virtud, y vistos los artículos 44.2 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y 50 y 51.1 del RPIOSPC.

Visto informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio de fecha 16 de junio de 2010.

En ejercicio de la competencia que tengo atribuida,

#### DISPONGO:

Primero.- Aprobar definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).

Segundo.- La presente Orden se publicará en el Boletín Oficial de Canarias, así como la normativa del Plan, que figura como anexo.

Tercero.- Notificar la presente Orden a cuantas personas físicas o jurídicas hubiesen presentado alegaciones o sugerencias, en unión del informe de aceptación o desestimación de las mismas.

Cuarto.- Notificar la presente Orden al Cabildo Insular de Gran Canaria.

Contra el presente acto, 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 día al de su notificación.

Las Palmas de Gran Canaria, a 16 de junio de 2010.

EL CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN TERRITORIAL,  
Domingo Berriel Martínez.

## A N E X O

## NORMATIVA

## ÍNDICE

## TÍTULO I-DISPOSICIONES PRELIMINARES

## CAPÍTULO 1.- NATURALEZA Y CONTENIDO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

Artículo 1.- Naturaleza, objeto y ámbito del Plan Territorial Especial.

Artículo 2.- Efectos de la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial y carácter normativo de las determinaciones.

Artículo 3.- Documentación del Plan Territorial Especial.

## CAPÍTULO 2.- VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

Artículo 4.- Vigencia del Plan Territorial Especial.

Artículo 5.- Revisión del Plan Territorial Especial.

Artículo 6.- Modificación del Plan Territorial Especial.

## CAPÍTULO 3.- INTERPRETACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

Artículo 7.- Criterios generales.

Artículo 8.- Criterios específicos a seguir para la interpretación del Plan.

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.

## 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 DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

Artículo 26.- Protección Ambiental.

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 movimiento de tierras.

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.

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 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 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

### TÍTULO I

#### DISPOSICIONES PRELIMINARES

#### CAPÍTULO 1

##### NATURALEZA Y CONTENIDO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

**Artículo 1.-** Naturaleza, objeto y ámbito del Plan Territorial Especial (NAD).

1. 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 que prevé su formulación en su artículo 10.3 y en el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en lo sucesivo TRLOTENAC) en sus artículos 23 y 24, así como en las Directrices de Ordenación General de Canarias, en su directriz 102.5, y demás disposiciones concordantes.

2. El Plan Territorial Especial 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, en cumplimiento con los apartados 1 de los artículos 10 y 160 del PIO.

3. El Plan Territorial Especial se adecua al marco legal definido en las Directrices de Ordenación General de Canarias en sus directrices 86.1, 86.2 y 102.5 correspondientes al Título V, Infraestructuras y Transporte; y desarrolla las previsiones recogidas en el Plan Insular de Ordenación (PIO) de Gran Canaria, en el artículo 160 denominado "Infraestructuras del Transporte Terrestre-Criterios sobre la ordenación y el trazado de un sistema de transporte colectivo con infraestructura propia y modo guiado".

4. El ámbito de actuación del presente Plan Territorial Especial comprende el corredor este de Gran

Canaria, desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas (término municipal de San Bartolomé de Tirajana), con una afección directa a los municipios de Telde, Ingenio, Agüimes y Santa Lucía 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.

**Artículo 2.-** Efectos de la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial y carácter normativo de las determinaciones (NAD).

1. La aprobación definitiva 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 el 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 145 del TRLOTENC. 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 del Plan Territorial Especial o, 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 exijan la es-

tricta 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 del presente Plan se aplicarán de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, interpretando y justificando las mismas en virtud de lo establecido en la Memoria del presente documento.

Las determinaciones del Plan tendrán carácter vinculante en todo lo relativo al establecimiento de reservas de terrenos para el establecimiento de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, normas de protección de las mismas y condiciones para la ejecución de las obras, que tendrán la consideración de normas de aplicación directa (NAD), y por lo tanto, serán de inmediata aplicación y obligado cumplimiento de modo general y directo, sin necesidad de adaptación, por la Administración Pública y/o por los particulares. Esa prevalencia inmediata no impedirá, en su caso, el deber de acomodación de los instrumentos de ordenación jerárquicamente dependientes.

Tendrán carácter orientativo las recomendaciones incluidas en el mismo respecto a la calificación urbanística de los terrenos circundantes y las medidas a adoptar para facilitar la multimodalidad o adaptar la planificación territorial y urbanística al contenido del Plan, salvo que expresamente se indique el carácter vinculante de las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto en otros artículos de esta norma. Son Recomendaciones (R) aquellas determinaciones gráficas y escritas de carácter orientativo para las Administraciones y/o particulares que, de no ser asumidas, requerirán de expresa justificación.

Las determinaciones escritas contenidas en este Volumen IV -Normativa- identificarán el carácter del precepto añadiendo junto al mismo la referencia NAD, cuando sea de Aplicación Directa; ND, cuando sean Directivas de obligado cumplimiento, y R, cuando sean recomendaciones.

Cuando se omita la identificación mediante siglas se entenderá que la determinación tiene el carácter de Recomendación, salvo que se trate de determinaciones gráficas o escritas que complementen o completen determinaciones escritas o gráficas en las

que sí conste tal identificación, en cuyo caso deberá estarse a lo que en ellas se disponga.

**Artículo 3.- Documentación del Plan Territorial Especial (NAD).**

1. El Plan Territorial Especial se compone de los siguientes documentos:

a) Memoria Informativa, que 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.

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

c) Memoria Justificativa, que 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, finalmente, define el esquema de la red de transporte público en el corredor así como las determinaciones sobre contenido ambiental.

d) Normas Urbanísticas, donde se 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.

e) Planos de ordenación, en donde se define la implantación de una nueva infraestructura de transporte, de sus estaciones e intercambiadores, y de las correspondientes cocheras y talleres, se proponen soluciones para la integración con la red viaria (existente y prevista o en estudio), y se establece la regulación de los terrenos afectados por la nueva infraestructura.

f) 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 propuestas, 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.

g) Documentos complementarios. El PTE-21 incluye los estudios complementarios que se citan a continuación.

- Estudio de Demanda.
- Estudio geológico-geotécnico LPGC-Maspalomas.
- Estudio geotécnico Penetración en Las Palmas de Gran Canaria.
- Estudio complementario sobre el transporte público colectivo en el corredor tras la implantación de la línea ferroviaria, el cual analiza el impacto de la implantación de la línea ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas en el sistema de transporte público colectivo de la isla, para estimar la afección financiera del ferrocarril en el transporte público colectivo actual, y estudiar una propuesta de reordenación de la red de guaguas de forma que complemente la nueva línea ferroviaria, por la relación directa con las distintas estaciones e intercambiadores modales.
- Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- Memoria Ambiental.

## CAPÍTULO 2

### VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

**Artículo 4.-** Vigencia del Plan Territorial Especial (NAD).

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

2. Su vigencia será indefinida, según indica el artículo 44 del Decreto 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC).

**Artículo 5.-** Revisión del Plan Territorial Especial (NAD).

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 presente Plan 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 (NAD).

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 DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

**Artículo 7.-** Criterio general (NAD).

Las normas de este Plan 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 aquéllas.

**Artículo 8.-** Criterios específicos a seguir para la interpretación del Plan (NAD).

1. Las Normas de este Plan se interpretarán con sujeción a los objetivos y finalidades expresados en la Memoria.

2. En la interpretación del Plan Territorial Especial prevalecerán como criterios aquellos más favo-

rables 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 el Plan Territorial Especial, predomina sobre los demás en lo que respecta a sus contenidos específicos, detallados en el artículo 3 de estas Normas.

#### **Artículo 9.-** Informe de Consulta (NAD).

1. Para el cumplimiento del trámite de consulta previsto en el TRLÓTENAC, 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 o calificación territorial, que afecten al ámbito de afección del Plan Territorial Especial incluyendo las servidumbres establecidas por 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 presente 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 docu-

mentación relativa al plan o proyecto que se esté tramitando, y a las actuaciones administrativas habidas en el procedimiento.

## TÍTULO II

### DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 10.-** Del contenido objeto de regulación (NAD).

1. En el presente Título se incluye el régimen de usos que será de aplicación en el ámbito territorial de este Plan Territorial Especial 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 (NAD).

1. La Ley 39/2003, 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, 15, 16 y 17 de esta ley se establecen los criterios para la determinación de estas zonas y se concretan las limitaciones de uso en ellas. En el plano B.2 "Estructura orgánica y sistemas generales" del presente Plan Territorial Especial quedan recogidas estas zonas.

#### CAPÍTULO 2

##### ÁMBITOS TERRITORIALES Y RÉGIMEN BÁSICO DE USOS

**Artículo 12.-** Categorías de ámbitos territoriales (NAD).

1. En el ámbito afectado por la implantación de la línea ferroviaria objeto del presente PTE 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 13 y 15 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, así como los terre-

nos 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 ésta discurre en falso túnel, definida en los artículos 13 y 15 de la Ley 39/2003, 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 ésta 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 la misma (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 la explotación de las mismas (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 la misma (sub-estaciones 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 (NAD).

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 (NAD).

La delimitación de los ámbitos territoriales específicos distinguida en el presente Plan Territorial Especial se incluye en el plano de B.1 "Delimitación del Plan Territorial Especial" del presente documento. 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 artº. 24 de la presente normativa).

### **Artículo 15.-** Ámbito territorial 1. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación (NAD).

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 13 y 15 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de la misma (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 considerarán 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 (NAD).

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 13 y 15 de la Ley 39/2003, 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 presente Plan Territorial Especial.

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

- Tanto los instrumentos de ordenación territorial como urbanística, deberán establecer medidas que promuevan 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 (NAD).

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 la misma. 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 él 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 de

pendará 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.

- 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 (NAD).

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, Vecindario y El Veril.

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 ins-

talaciones 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 pre-

sente 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 y su adecuada integración en el entorno.

- Edificabilidad:  $2\text{m}^2/\text{m}^2$ .

- Ocupación: 70%.

- Altura máxima: 10 m.

- 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.

- En las zonas de suelo Rústico ninguna edificación superará 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 (NAD).

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 aquéllas 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 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 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 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 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.

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

- Ocupación: 50%.

- Altura máxima: 10 m.

- 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 20.-** Ámbito territorial 6. Concepto, finalidad, régimen de usos, criterios de actuación y régimen de edificación (NAD).

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 (NAD).

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 acti-

vidades de estacionamiento, mantenimiento y reparación de la flota de material móvil, los destinados a tareas complementarias de aquéllas 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 presente Plan Territorial Especial.

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 me-

tros 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  $0,5\text{m}^2/\text{m}^2$ .

- Ocupación 40%.

- Altura máxima.

- Nave cochera-taller:

• Cumbreira 12 m.

• Alero 8 m.

• Oficinas: 8 m (planta baja + 1)

• Otros edificios: 8 m.

- 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 (NAD).

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

- Ocupación 80%.

- Altura máxima.

- Sub estaciones: 6 m.

• Otros locales técnicos: 5 m.

- 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 (NAD).

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 explota-

ción 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 (NAD).

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, 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:

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 el plano B.2.2.

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

- No se afecte al modelo de ordenación del Plan Territorial, 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 del presente Plan, y de forma específica en el apartado B.5.3.4 "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 (NAD).

1. Las actuaciones necesarias para el desarrollo 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 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 como el Puerto de Las Palmas y el Aeropuerto de Gran Canaria, 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 y Transportes del Gobierno de Canarias.

4. En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria del Aeropuerto de Gran Canaria, dada la existencia de un solape entre el ámbito del Plan Territorial Especial y la Zona de Servicio Aeroportuaria que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, a fin de coordinar las actuaciones contempladas por dichos instrumentos de ordenación, deberá suscribirse un Convenio con AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas, por lo que, el desarrollo del sistema ferroviario dentro del Sistema General Aeroportuario será subterráneo.

Asimismo, 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, parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en 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 584/1972, sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/1974 y Real Decreto 1541/2003.

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 del Plan Territorial 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 1541/2003, de 5 de diciembre, 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 1541/2003.

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 56/2207, 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.

### CAPÍTULO 3

#### NORMAS GENERALES DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE EFECTOS DERIVADOS DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL

**Artículo 26.-** Protección ambiental de carácter general (NAD).

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 (NAD).

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 del presente PTE.
- 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 el PTE, 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 Plan, desde su aprobación definitiva hasta la entrada en servicio de la línea ferroviaria, siendo éstas las recogidas en los artículos que siguen:

**Artículo 28.-** Minimización de la superficie alterada (NAD).

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 maderos 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 (NAD).

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 si 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 identificará en los listados de medidas protectoras recogidos 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 (NAD).

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 refinado 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 (NAD).

El 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 (NAD).

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 requiere 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 los mismos, 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 movi-

mientos 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 los mismos 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 (NAD).

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 (NAD).

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 corres-

pondientes 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 l por hoyo) para mantener la humedad. Los elementos arbóreos a 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.

- 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 (NAD).

En todo lo referente a la protección de la fauna silvestre se estará en lo dispuesto en la Ley 4/1989, de 27 de marzo. 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 el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, de Evaluación de Impacto 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 (NAD).

1. Los muros de piedra actualmente existentes que sea necesario derribar para ejecutar intervenciones dimanantes de presente PTE, 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 el en la zona de implantación 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 (NAD).

En el presente PTE se ha tenido muy en cuenta el de 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 que 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 éstos 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.

**Artículo 38.-** Prevención de los efectos sobre la calidad del aire (NAD).

1. Durante la fase de las obras que surjan por la aplicación del presente PTE, 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 cisternas 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.

**Artículo 39.-** Prevención de impactos por el sistema de alimentación de energía eléctrica a la catenaria (NAD).

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 climática o subclimática, 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 atenuado 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.

Se prestará especial atención en las zonas en las que la traza discurre cerca de núcleos urbanos de población, coincidentes con aquellas en las que se ha detectado impacto severo por ruido.

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

**Artículo 41.-** Retirada de residuos de obra y limpieza del terreno (NAD).

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 (NAD).

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 (NAD).

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 período diurno. Para el período 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 seleccionará 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 - 18+950      | I         | 200                    |
| Playa del Inglés    | 50+250 - 49+450      | I         | 150                    |

#### 2. 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 Desiro

Longitud del tren 80 m

Velocidad 160 km/h

Altura del receptor 3 m sobre nivel del suelo

Distancia eje vía borde plataforma 7 m

Distancia borde primer receptor 15 m

Número de vías 2

Nivel de ruido admisible diurno 65 dB(A)

Nivel de ruido admisible nocturno 55 dB(A)

Inicio del período diurno 7 h

Final del período 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 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.

3. 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 (pan-

tallas estándar, pantallas vegetales, etc.) y posición de los medios de protección acústica a emplear en cada tramo concreto de la línea.

4. 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 (NAD).

Debido a que los mayores impactos sobre el medio se producirán por la producción de destellos y deslumbramientos, siendo éstos 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 artº. 51 (Producción energética).

**Artículo 45.-** Afecciones de vías de comunicación (NAD).

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 (NAD).

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 el presente 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 se deberá profundizar en el estudio de los puntos del patrimonio histórico artístico y arqueológico que pudieran verse afectados por la realización de las obras, siguiendo las indicaciones de los organismos competentes especialmente del Cabildo de Gran Canaria.

Si aparecieran restos de esta naturaleza durante la realización de obras, o por cualquier otra razón, se paralizarán los trabajos en dicho punto e inmediatamente y se informará debidamente a la autoridad correspondiente, en todo caso al Servicio de Patrimonio del Cabildo de Gran Canaria para aportar soluciones al problema.

No obstante lo anterior, y a fin de reducir el riesgo de destrucción o alteración de los posibles restos, deberá realizarse una prospección arqueológica de toda la zona que puede verse afectada antes de efectuar cualquier tipo de movimientos de tierras, particularmente en las áreas en las que se proyecta la ejecución de nuevas explanaciones y la apertura de viales y caminos de servicio, así como en las zonas destinadas a instalaciones auxiliares de obra, vertederos y préstamos.

Finalizada la prospección, los técnicos encargados de su realización presentarán un informe a la Dirección de Obra en el que se realice una valoración de los posibles restos detectados y se propongan, en su caso, medidas específicas de protección, debiendo ponerse en conocimiento de la Administración competente los hallazgos encontrados.

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 (NAD).

También el Proyecto de Ejecución deberá contener un estudio de prospecciones arqueológicas subacuáticas (posible aparición de pecios) en la zona de San Telmo 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 paralizarán los trabajos en dicho punto e inmediatamente y se informará debidamente a la autoridad correspondiente, en todo caso al Servicio de Patrimonio del Cabildo de Gran Canaria para aportar soluciones al problema.

**Artículo 48.-** Gestión de residuos (NAD).

Dentro de la gestión de residuos se deberá facilitar la recogida de toda la materia orgánica, no contaminada, generada por las diversas actividades reali-

zadas 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 (NAD).

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 (NAD).

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 (NAD).

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 (NAD).

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. Sólo 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 (NAD).

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 (y sub-acuática si fuera necesario por ocupación de fondos marinos) con el fin de detectar la existencia de restos arqueológicos.

#### 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 ésta 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<sup>2</sup> verdes/m<sup>2</sup> 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 (NAD).

1. La dirección, el control del desarrollo y la ejecución del Plan Territorial Especial 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 (NAD).

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 (NAD).

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 (NAD).

1. El suelo afectado por esta actuación será categorizado 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 anexo del TRLOTENC. 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. Este Plan Territorial Especial 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 del Plan, y aquel que sea necesario e imprescindible para realizar las obras o establecer los servicios públicos previstos en el Plan Territorial, se obtendrá mediante expropiación u ocupación directa, cumpliendo con los artículos 137, 138 y 139 del TRLOTENC, relacionados con la ejecución de los sistemas generales.

5. Las actuaciones establecidas por el Plan Territorial no estarán sujetas a licencia urbanística según el artº. 167 del TRLOTENC "Actos promovidos por las Administraciones Públicas", pero sí al procedimiento de cooperación interadministrativa del artículo 11 del TRLOTENC.

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 137 a 139, ambos inclusive, del Decreto 1/2000, por el que se aprueba el TRLOTENC.

7. La ejecución material de las determinaciones del Plan Territorial Especial 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 Ley 11/1990, de 13 de julio, de la Comunidad Autónoma de Canarias, de Prevención del Impacto 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 (NAD).

A efectos del ejercicio de la competencia pública sobre intervención de las actuaciones incluidas en el desarrollo del Plan Territorial Especial 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 (NAD).

1. El Cabildo Insular podrá 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 92 del TRLOTENC.

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 artº. 92 del TRLOTENC y, en general, las 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 del Plan Territorial Especial (NAD).

1. Los instrumentos de ordenación de inferior rango aprobados definitivamente, deberán adaptarse a las determinaciones del presente Plan, de conformidad con lo establecido en el TRLOTENC.

2. Los instrumentos de ordenación de inferior rango en trámite a la entrada en vigor de este Plan que hayan superado la aprobación provisional o, en caso de no conllevar este trámite, que estén pendientes de la aprobación definitiva, podrán proseguir su tramitación, sin perjuicio del deber de adaptación posterior dentro del plazo y 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 del presente Plan.

##### 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 las que resultaren procedentes por aplicación de la vigente legislación en materia de suelo y ordenación urbana.

##### DISPOSICIÓN FINAL

*Única.-* Sin perjuicio de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva, el presente Plan Territorial Especial entrará en vigor a partir del día siguiente a aquel en que se produzca la íntegra publicación de su normativa en el Boletín Oficial de Canarias.