



Elorz Guajardo
Arquitectos, SCP.

Planeamiento
Edificación
Medio Ambiente

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
REVISIÓN – TEXTO REFUNDIDO
ADAPTACIÓN A LEY 19/2003 DE DIRECTRICES DE ORDENACIÓN
GENERAL Y DE ORDENACIÓN DEL TURISMO DE CANARIAS Y AL
PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA
MAYO 2016

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA VILLA DE AGÜIMES REVISIÓN – TEXTO REFUNDIDO

TOMO II.
ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD



GOBIERNO DE CANARIAS
CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL,
SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD
VICECONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL
DIRECCIÓN GENERAL
DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



ILUSTRE
AYUNTAMIENTO
DE LA VILLA DE
AGÜIMES



ÍNDICE GENERAL. TOMO II

FUENTES CONSULTADAS Y BIBLIOGRAFÍA.....	2
ÍNDICE DE PLANOS.....	4
ÍNDICE.....	5

FUENTES CONSULTADAS.

AA.VV. Mapa de Cultivos y Aprovechamientos de la provincia de Las Palmas. Escala 1:200.000. Dirección General de la Producción Agraria, 1988

AA.VV. Mapa Geológico de España. Instituto Tecnológico Geominero de España. Hojas de Agüimes, Telde y San Bartolomé de Tirajana. Mapas a Escala 1:25.000 y Memoria. Madrid. 1990

AA.VV. Cartografía del Potencial del Medio Natural de Gran Canaria. Cabildo Insular de Gran Canaria, Universitat de Valencia y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 1995

Juan Sánchez Díaz. Características y distribución de los suelos en la isla de Gran Canaria. Trabajo para el premio Viera y Clavijo-ciencias. 1978

D. Eduardo Grandío de Fraga y D^a. Caridad Rodríguez Pérez Galdós. Inventario Patrimonio Etnográfico. FEDAC, Organismo Autónomo del Cabildo de Gran Canaria. 1994-2002

Avance – Revisión del Plan General de Ordenación de la Villa de Agüimes, Noviembre 1998. Gesplan, SA. 1998

BIBLIOGRAFÍA.

CAMACHO y PÉREZ GALDÓS, G. El cultivo de cereales, viñas y huerta en Gran Canaria (1510-1537). Anuario de Estudios Atlánticos, nº12, pp. 223-279. 1966

SÁNCHEZ DÍAZ, JUAN. Características y Distribución de los Suelos de Gran Canaria. Tesis Doctoral Inédita. 1975

BAUER, E. Los montes de España en la Historia. Servicio de Publicaciones Agrarias. Madrid. 1980

VERNEAU, R. Cinco años de estancia en las Islas Canarias. Edición J.A.D.L. La Orotava. Tenerife. 1982

VARIOS AUTORES. Flora y Vegetación del Archipiélago Canario. Edirca. Las Palmas de Gran Canaria. 1986

ARAÑA, V. y CARRACEDO, J.C. Los Volcanes de las Islas Canarias. Editorial Rueda. Madrid. 1987

SUÁREZ GRIMÓN, V. La propiedad pública, vinculada y eclesiástica en la crisis del Antiguo Régimen. 2 tomos. Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1987

MARRERO, A.; SUÁREZ, C. y RODRIGO PÉREZ, J. Distribución de especies significativas para la comprensión de las formaciones boscosas de Gran Canaria II (Islas Canarias). Botánica Macaronésica, 18. Cabildo Insular de Gran Canaria. 1989

BRAMWELL, DAVID. Flores Silvestres de las Islas Canarias. Editorial Rueda. Madrid. 1990

MOPT. Guía para la elaboración de estudios del medio físico. Madrid. CLAVER, I. y cols. 1991

SANTANA SANTANA, A. Paisajes históricos de Gran Canaria. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1992

SUÁREZ RODRÍGUEZ, C. Estudio de los relictos actuales del monte verde en Gran Canaria. Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria y Consejería de Política Territorial. Las Palmas. 1994

ALMEIDA PÉREZ, R. El coeficiente de insolación según el método de Gandullo (1974): aplicación al archipiélago canario. Utilidad práctica del coeficiente para una clasificación de la vegetación. Ería. Departamento de Geografía Universidad de Oviedo. Oviedo. 1997

AZNAR VALLEJO, E y RONQUILLO, M. Los repartimientos de Gran Canaria. Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1998

ÍNDICE DE PLANOS

5. PLANOS DE ESTUDIO DE MOVILIDAD E:1/20.000

INFORMACIÓN

- 4.1A** ESTRUCTURA VIARIA Y ESTACIONAMIENTO
- 4.1B** AFOROS. INTENSIDAD MEDIA DIARIA
- 4.1C** TRANSPORTE PÚBLICO. PARADAS Y LÍNEAS
- 4.1D** EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES ESTRUCTURANTES
- 4.1E** ITINERARIOS PEATONALES Y ESPACIOS LIBRES

DIAGNÓSTICO

- 4.2A** PROBLEMÁTICA ACTUAL Y DEFICIENCIAS
- 4.2B** POTENCIALIDADES
- 4.2C** MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y ORDENACIÓN

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD DENTRO DEL MARCO DEL PMUSS.	6
2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.	7
2.1. ANÁLISIS POBLACIONAL.	7
2.2. ANÁLISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTES.	9
2.3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.	11
2.3.1. ESTRUCTURA VIARIA, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO.	11
2.3.2. ESTACIONAMIENTO Y TRANSPORTE PÚBLICO.	33
2.3.3. ITINERARIOS PEATONALES Y ESPACIOS LIBRES.	35
2.4. CALIDAD ACÚSTICA.	36
3. DIAGNOSIS DE POTENCIALIDAD.	43
3.1. PROBLEMÁTICA Y DEFICIENCIAS.	43
3.2. POTENCIALIDADES.	43
4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y ORDENACIÓN DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD.	44
5. ANEXO DE MAPAS DE RUIDO.	53



1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD DENTRO DEL MARCO DEL PMUSS.

De conformidad con en el artículo 35 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del transporte por carretera de Canarias, cuyo objeto principal es la regulación de la actividad del transporte por carretera en todas sus modalidades, públicas y privadas, se establece que los Planes Generales de Ordenación deben contener un estudio municipal de movilidad que trate los problemas de tráfico y el transporte público, así como la prevención de medidas específicas de continuidad entre los diferentes tipos de transporte, con el fin de prever y ordenar las necesidades de movilidad, con especial atención al impacto sobre los equipamientos públicos (educativos, sanitarios, administrativos, etc.). El Plan debe además proponer medidas de planificación y normativas con el objetivo de propiciar una movilidad sostenible e integrada a nivel del transporte insular.

El sistema de planificación de la movilidad se articula conforme al sistema piramidal de planes autonómicos, territoriales e insulares de transportes, desde donde el planeamiento municipal debe plantearse.

Este marco se basa en la Ley 19/2003 de Directrices que establecen los principios, criterios y estrategias en materia de transporte en su Título V - Infraestructuras y transporte, remitiendo su desarrollo a unas concretas Directrices de Ordenación de Infraestructuras a nivel autonómico que deberán tomar como base el Plan Director de Infraestructuras de Canarias. El sistema autonómico jerarquizado del planeamiento remite a su vez al Plan Insular de Ordenación, o a un Plan Territorial Especial que lo desarrolle.

A falta de este planeamiento de rango superior, por encima del Plan General, a nivel de la Mancomunidad de Ingenio-Agüimes-Santa Lucía, se ha formulado recientemente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Sureste de Gran Canaria, en adelante PMUSS, que tiene como finalidad, definir las grandes líneas de actuación en el tráfico y en el sistema de transportes de la Comarca en los próximos años.

Los objetivos generales del PMUSS (2009) se centran en:

- La implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y fomentar la utilización del transporte público).
- Disminuir los atascos y los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.



- Disminuir el consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
- Reducir el tiempo de viaje.
- Mejorar los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.

En concreto los objetivos específicos del PMUSS son los siguientes:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en centros urbanos.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- Potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

Dos son los aspectos básicos para realizar el análisis de la situación actual del municipio de Agüimes: el análisis poblacional y el análisis del sector de transporte.

2.1. ANÁLISIS POBLACIONAL.

Como extracto del apartado dedicado al estudio de población, el municipio de Agüimes representaba, hasta el 1 de enero 2009 con 28.924 habitantes, el 1,4% de la población del Archipiélago Canario; el 3,5%, en la isla de Gran Canaria, y el 23,7% de la Mancomunidad del Sureste de Gran Canaria, según tabla adjunta de evolución 2000-2009 donde se observa que supera a



Ingenio, que ha crecido un 19%, y prácticamente se iguala con Santa Lucía, que ha aumentado un 41,5%, por un 40% de Agüimes, y se mantiene muy por encima de las tasas de crecimiento insular y autonómico.

Tabla 1:

Año	Canarias		Gran Canaria		Agüimes		Ingenio		Santa Lucía	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
2000	1.716.276		741.161		20.692		24.616		44.974	
2009	2.103.992	22,6%	838.397	13%	28.924	40%	29.319	19%	63.637	41,5%

Agüimes ha duplicado su población en 30 años, con saldo siempre positivo, con 12.411 habitantes del año 1975 a 25.541 del 2005, teniendo en el año 2009, 28.924 habitantes:

Tabla 2:

Año	Población total	Incremento	Incremento en %
1975	12.411		
1981	13.801	1390	11,1%
1985	15.150	1349	9,7%
1990	16.407	1257	8,2%
1995	18.078	1671	10,1%
2000	20.692	2614	14,4%
2005	25.541	4849	23,4%
2009	28.924	3383	13,3%

En resumen, a nivel insular, y debido al cambio de la actividad del sector primario hacia sector terciario iniciado en los años 70, Agüimes crece con una dinámica ascendente característica de los municipios del sur y del este de la isla de Gran Canaria, como Santa Lucía o San Bartolomé de Tirajana, a diferencia de los municipios del Norte. La mayoría de sus núcleos tienen un saldo positivo, destacando en la costa Playa de Arinaga con un crecimiento de 6.437 habitantes y el Cruce de Arinaga, con 4.553 personas más, según se deriva del estudio del periodo 1991/2008.

En la actualidad, por lo tanto, son el Cruce de Arinaga y Playa de Arinaga, las entidades que más población tienen, con 8.648 y 8.917, respectivamente. Destaca además el centro administrativo del Casco Agüimes con un crecimiento homogéneo en este mismo plazo de tiempo, con 5.940 habitantes.

Estos tres núcleos principales se encuentran conectados por medio de la GC-100, como eje principal de movilidad municipal.



2.2. ANÁLISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTES.

El Plan de Carreteras del Estado establece la metodología para analizar la conflictividad de las travesías y califica como conflictivas aquellas en las que:

- La transitabilidad es difícil (radios mínimos, curvas pequeñas, longitud de la travesía grande).
- El tráfico soportado supera una Intensidad Media Diaria de 5.000 vehículos por día.
- Las mercancías peligrosas transportadas por camión superan los 25 camiones por día.
- Los accidentes con víctimas son más de tres anuales.
- El impacto ambiental en el entorno urbano (ruido, contaminación...) es alto, para los usos establecidos en sus bordes.

Un dato a tener en cuenta según la experiencia demostrada a nivel nacional, es que cuando el indicador Intensidad de Tráfico Medio Diario (IMD) supera los 10.000, es conveniente considerar la duplicación de una carretera.

Según los datos suministrados por el Cabildo de Gran Canaria, las estaciones situadas en el Cruce de Arinaga y en los puntos de salida de Agüimes Casco, dirección Ingenio o Santa Lucía, el aforo de las carreteras del municipio reflejaban para el año 2007 las siguientes Intensidades Medias Diarias de Tráfico (IMD):

Tabla 3. Aforo de las carreteras de Agüimes en el periodo 1998 – 2007. Datos de Intensidades Medias Diarias de Tráfico (IMD) en número de vehículos.

Vías / Situación	Nº de Estación	1997	2002	2007
GC-1	94	53.303	73.220	90.834
GC-104 Cruce Arinaga-Corralillos	131	2.694	1.953	5.611
GC-100 Cruce Arinaga-Agüimes	132	7.731	10.472	25.176
GC-191 Cruce Arinaga-Vecindario	133	24.147	31.197	25.176
GC-100 Cruce Arinaga-Arinaga	134	9.227	10.223	14.452
GC-191 Cruce Arinaga-Carrizal	135	17.043	18.404	20.137



GC-100 Agüimes-Ingenio	271	6.221	6.909	8.055
GC-550 Agüimes-Temisas-S.Lucía	272	1.341	1.350	1.632
GC-100 Agüimes-Arinaga	273	6.699	8.907	11.232

Fuente: Cabildo Insular de Gran Canaria. Elaboración propia.

Se observa que la GC-100 y la 191 superan la cifra de 10.000. Siendo la GC-191 el principal eje de movilidad intermunicipal (Ingenio, Agüimes, Santa Lucía) interesa el dato de que acoge el 10 % de la población y el 19,5 % de la intensidad de tráfico de la isla.

Por otro lado, en la última década, el municipio ha duplicado el número de vehículos de su parque móvil, encontrándose con un ratio de 711 vehículos por cada 1000 personas, es decir más de un vehículo por cada dos habitantes, muy por encima de la media nacional.

En la distribución por clases, hay un predominio del 56 % del turismo sobre otro tipo de vehículos. Especialmente significativo, en ausencia de otros medios de locomoción, como el ferrocarril, es el parque de autobuses y el de camiones que superan la media nacional, en un 54 y un 16%, respectivamente.

Tabla 4. Evolución del parque de vehículos de Agüimes. Periodo 1997-2007.

Vehículos	1.997	2.007	Variación (97-07)	Ratio veh./1000 habitantes (07)	% sobre total veh.(07)
CAMIONES	862	2.122	+2,5	78	10,90
MIXTO ADAPTABLE	-	1.718	-	63	8,85
FURGONETA	1.122	921	-1,2	34	4,74
TODO TERRENO	-	817	-	30	4,21
AUTOBÚS	15	96	+6,4	4	0,49
TURISMO	6.122	11.248	+1,8	412	57,94
MOTOCICLETA	206	778	+3,8	28	4,01
TRACTOCAMIÓN	40	154	+3,85	6	0,79
OTROS AUTOMOVILES	168	104	-0,6	4	0,54
CICLOMOTOR	-	715	-	26	3,68



ESPECIAL	-	385	-	14	1,98
REMOLQUE Y SEMIREMOLQUE	-	356	-	13	1,83
Total	8.535	19.414	+2	711	100,00

Fuente: ISTAC. Elaboración propia.

Además, la tendencia de crecimiento es positiva, ya que los datos de matriculaciones no han dejado de aumentar en los últimos años, aunque se espera una regresión a causa de la reciente crisis económica, ya apuntada en las matriculaciones del 2008.

Tabla 5: Evolución de la matriculación de Agüimes. Periodo 2003-2008.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Matriculaciones	1.005	1.129	1.285	1.548	1.608	1.096

Fuente: ISTAC. Elaboración propia.

2.3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.

Para hacer una diagnosis descriptiva de la movilidad hay que hacer referencia a los datos del viario, su estructura, circulación, anchura de calzada y aceras, el uso de aparcamientos en calle, aparcamientos públicos y privados, además de los datos sobre las condiciones de accesibilidad peatonal y para los discapacitados.

2.3.1. ESTRUCTURA VIARIA, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO.

Como se expuso en apartados anteriores, la estructura viaria general municipal se basa en el eje regional de la GC-1 y la red de interés insular y la local.

El sistema se define por un eje principal de carácter insular paralelo a la costa, la GC-1; un segundo eje paralelo, la GC-191 de interés intermunicipal, que une el Carrizal con el Cruce de Arinaga y Vecindario; un tercer eje transversal a éstos y perpendicular a la costa, la GC-100, que se ha conformado como el principal generador del uso residencial e industrial en Playa de Arinaga, el Polígono y el Cruce de Arinaga, y el Casco de Agüimes; y el resto de la red de interés insular que enlaza el resto de los núcleos en la costa, El Edén, El Oasis, La Banda, Montaña Los Vélez, Las Rosas-El Jovero, en la zona media, La Goleta, y en la alta, los asentamientos de Los Corralillos y Temisas, GC-104 y 550.



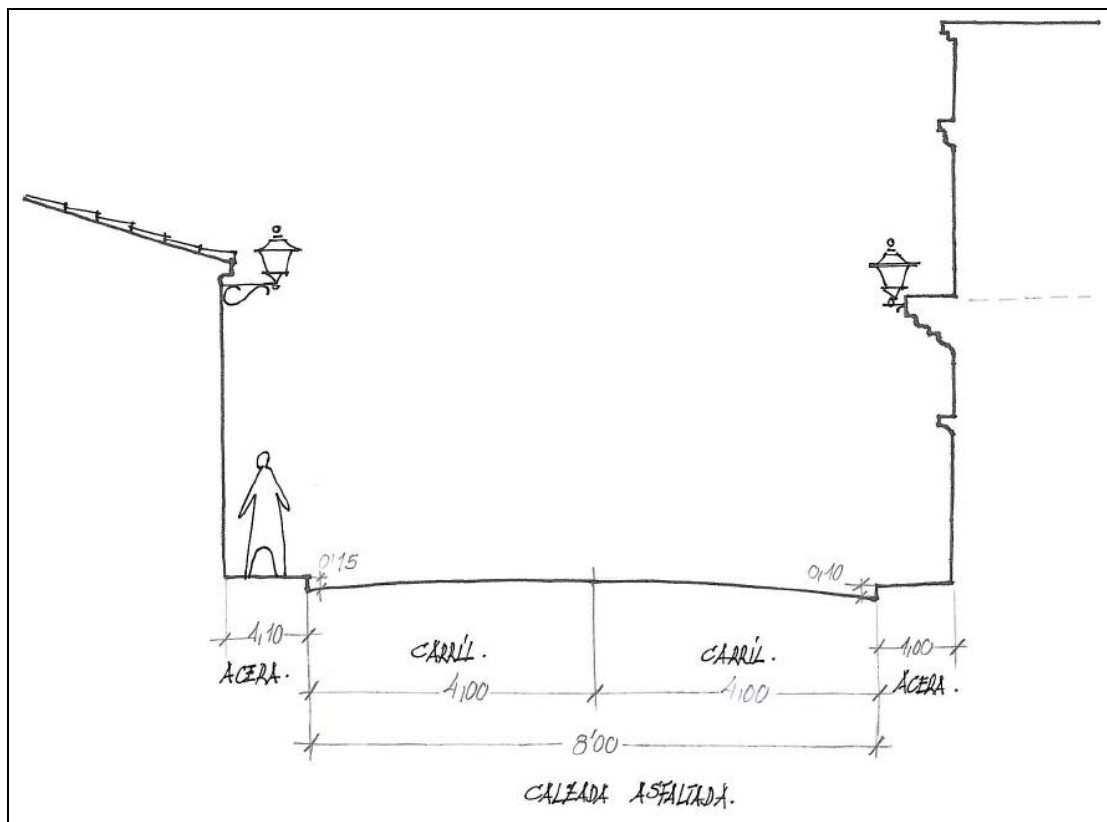
De este sistema se desprende que la GC-100 es el eje principal de movilidad, por lo que este estudio se centrará en el mismo, sin perder de vista otros de la importancia, como la GC-191.

GC-100. Elementos funcionales.

Es imprescindible en este apartado para el exposición de las características geométricas y su trazado, el estudio por medio de las secciones tipo, cuya localización mediante código de identificación, desde el Casco hasta Arinaga, se encuentran grafados en el plano de *Información 4.1A Estructura viaria y Estacionamiento*.

Sección tipo Suelo Urbano Consolidado Casco de Agüimes (vista dirección sur -norte).

El trazado de la carretera, que nace en Marzagán, pasando por Telde e Ingenio, a su paso por el Casco Histórico produce la sección habitual de encuentro de la trama urbana compacta con la red viaria: calzada de doble sentido con dos carriles de 4 mtrs. de ancho y aceras de, aproximadamente, 1 metro, donde directamente comunican los accesos de las edificaciones.



Sección tipo 100/1A Suelo Urbano Consolidado Agüimes

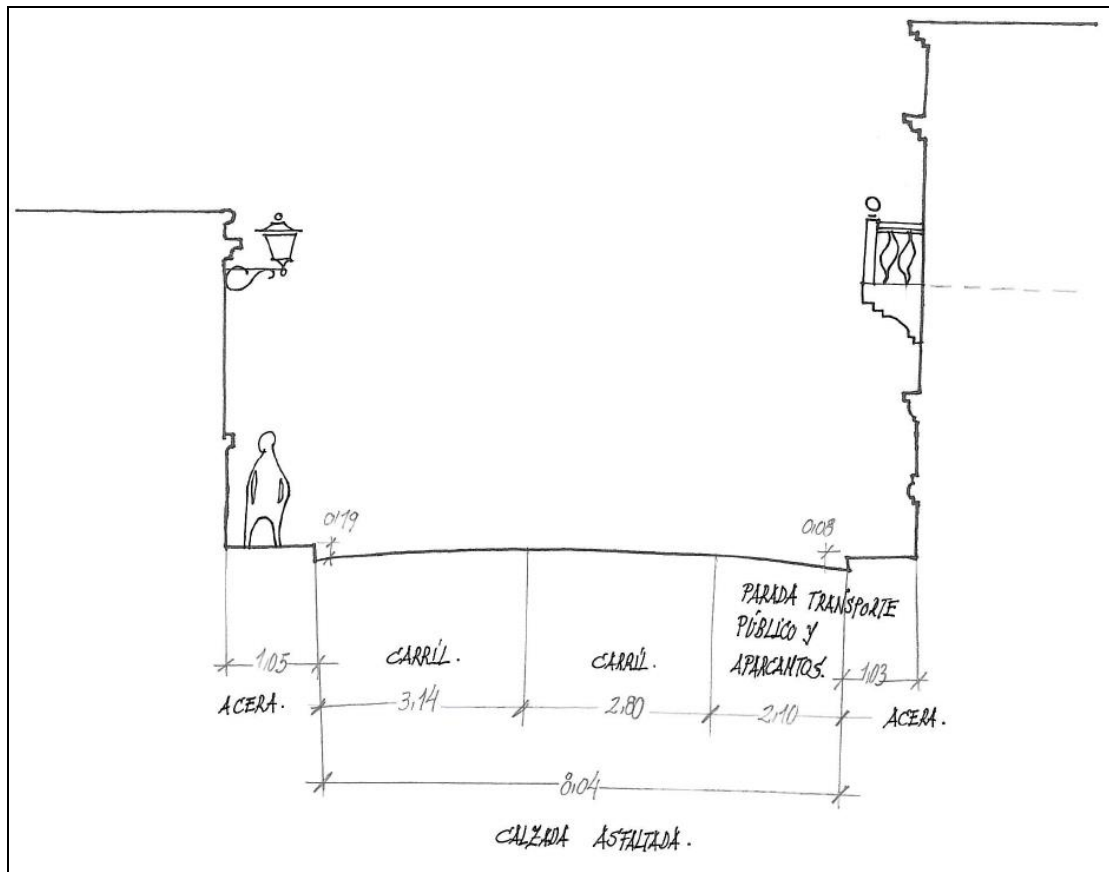


Vista (sección tipo) dirección sur –norte



Vista dirección norte- sur

En esta misma sección se resuelve la ubicación de la parada del transporte público y aparcamientos, puntualmente necesarios, por medio de la reducción del ancho de los carriles, como se de detalla en la siguiente sección:



Sección tipo 100/1B Suelo Urbano Consolidado Agüimes



Vista (sección tipo) dirección sur –norte



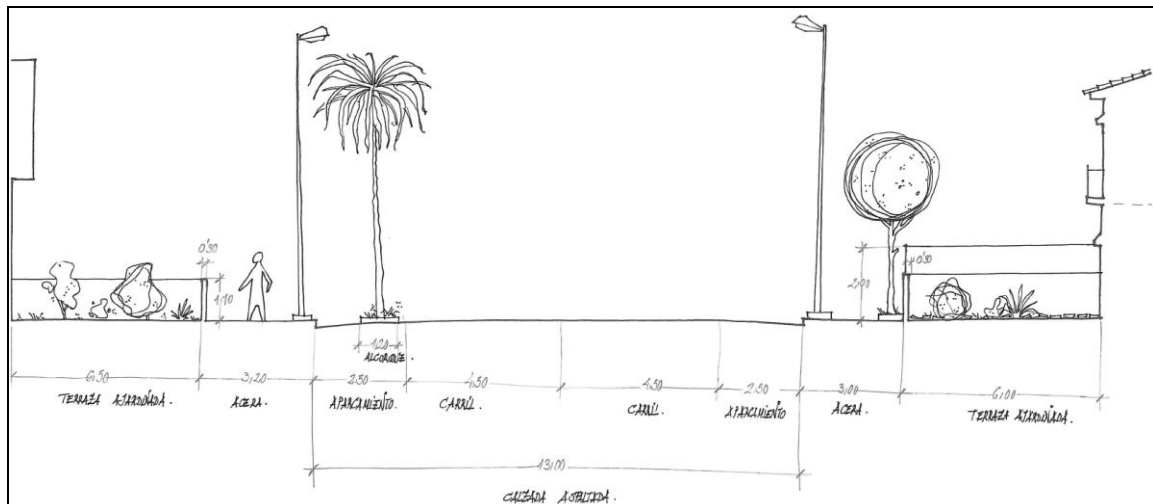
Vista dirección norte- sur

Sección tipo Suelo Urbano Consolidado Avenida Hnos. La Salle / tramo Calles Lanzarote-La Palma (vista dirección norte-sur)

Esta sección es la consecuencia de un suelo urbano consolidado con tipología edificatoria residencial de ensanche, aunque el encuentro con la acera no es directamente con la edificación, sino con jardines delanteros típica de las urbanizaciones de ciudad jardín.

La calzada se distribuye en dos carriles de ida y vuelta de 4,50 mtrs. de ancho y aparcamiento a ambos lados de 2,50, uno de ellos con alcorques intercalados en el aparcamiento.

Las aceras tienen una media de 3 metros, incluyendo luminarias y otros elementos. A continuación, existen jardines de parcela delanteros privados de 6 a 6,50 mtrs.



Sección tipo 100/2 Suelo Urbano Consolidado Agüimes



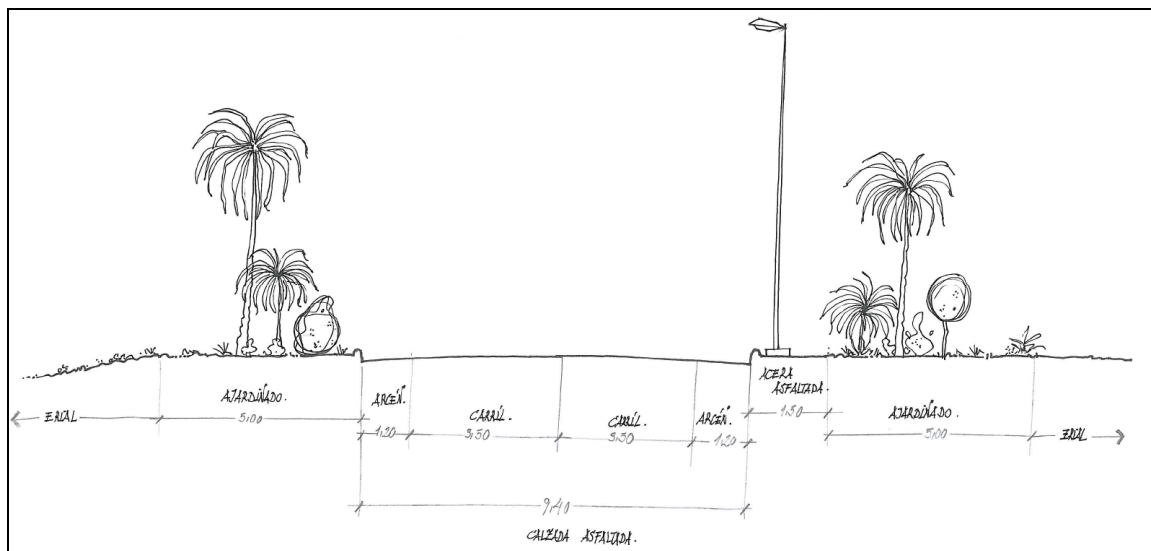
Vista (sección tipo) dirección norte- sur



Vista dirección sur –norte

Sección tipo Piletas (Suelo Urbanizable Sectorizado no Ordenado El Cabezo I /Suelo Rústico de protección Territorial (vista dirección norte-sur)

Tramo de la carretera entre La Goleta y Cruce de Arinaga, en suelo rústico, donde la calzada está compuesta por dos carriles (3,50 mtrs. de ancho cada uno) y sus arcenes correspondientes de 1,20 mtrs.. A lo largo de la carretera en sus dos lados, se formalizan unas franjas ajardinadas de 5 metros y en sólo uno de éstos, junto al arcén, una acera asfaltada de aproximadamente 1,50 mtrs., donde se ubica la correspondiente parada del transporte público.



Sección tipo 100/3 Suelo rústico de Protección Territorial



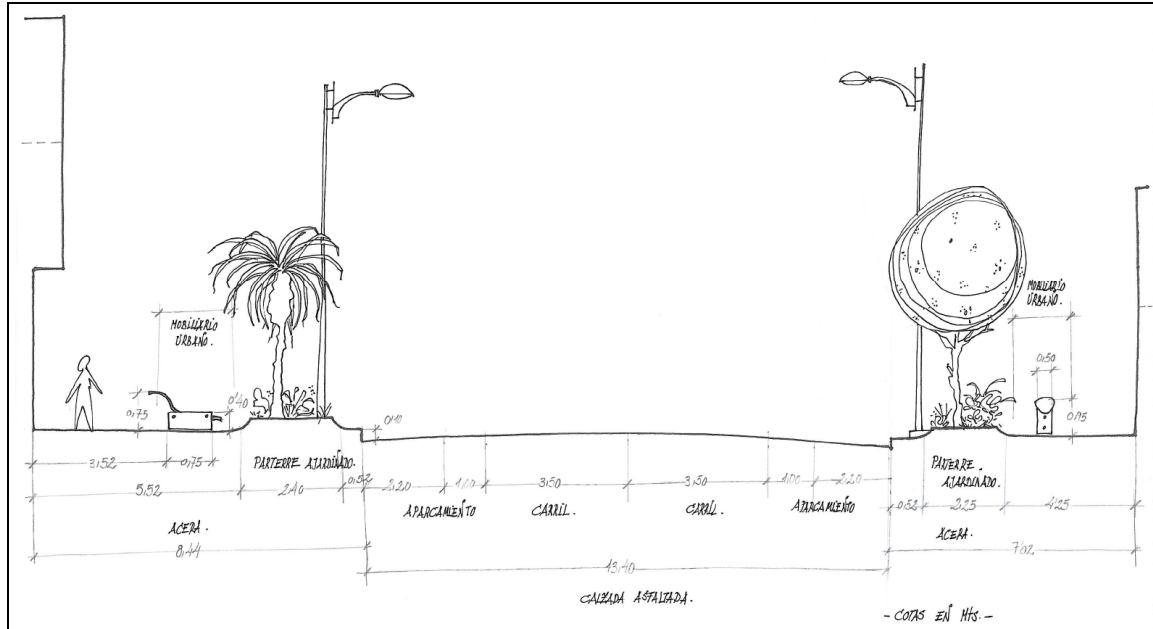
Vista (sección tipo) dirección norte- sur



Vista dirección sur –norte

Sección tipo Suelo Urbano Consolidado Cruce de Arinaga (vista dirección norte-sur)

Se transforma en la calle principal del Cruce, segunda entidad poblacional del municipio. Es una sección propia de calle comercial con bajos con locales y aceras de entre 7 y 8,50 mtrs. de ancho, con mobiliario urbano, parterres arbolados, estacionamiento a ambos lados preparados para la carga y descarga, y discapacitados (ancho de 2,20 mtrs. con una banda lateral de 1metro).



Sección tipo 100/4 Suelo Urbano Consolidado Cruce de Arinaga



Vista (sección tipo) dirección norte- sur



Vista calle comercial



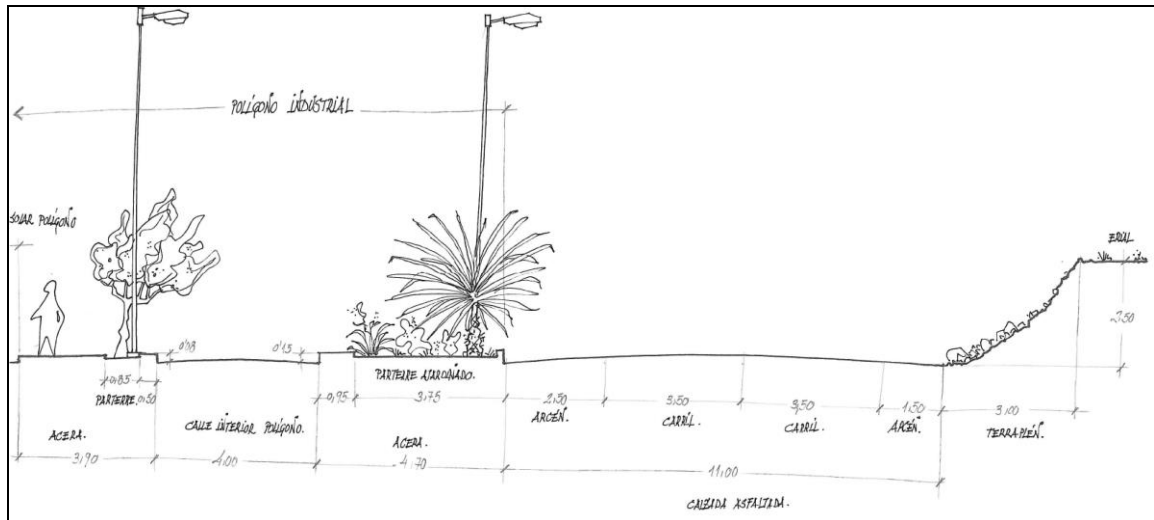
Vista dirección norte- sur



Vista dirección sur –norte

Sección tipo Suelo Urbano Consolidado Cruce de Arinaga-Polígono P3 Norte (vista dirección norte-sur)

El viario pasa a un lado por el polígono industrial P3-Norte y al otro por el polígono residencial SUCo-7-R. La sección en el área industrial se conforma por una acera de 3,90 mtrs. de ancho con parterre ajardinado junto a la calle interior del polígono de 4 metros de calzada, seguido por una acera-parterre ajardinada de frontera con la GC-100 (dos carriles de 3,50 mtrs. de ancho y arceles de 2,50 mtrs. cada uno). En la banda residencial al otro lado, se encuentra un terraplén de aproximadamente 3,00 mtrs. de ancho, previo a los solares.



Sección tipo 100/5 Suelo Urbano Consolidado Polígono Residencial-Polígono Industrial



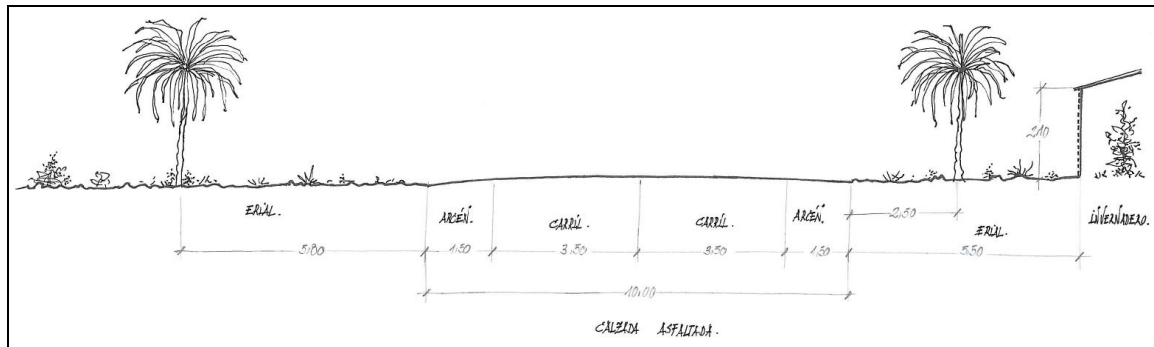
Vista (sección tipo) dirección norte- sur



Vista dirección sur -norte

Sección tipo Polígono de Arinaga (Suelo Urbano consolidado industrial /Suelo Rústico de protección Agraria (vista dirección sur -norte).

Tramo de la carretera entre la GC-1 y la rotonda de entrada al Polígono de Arinaga, en suelo rústico, donde la calzada está compuesta por dos carriles (3,50 mtrs. de ancho cada uno) y sus arcenes correspondientes de 1,50 mtrs. de ancho. A lo largo de la carretera en sus dos lados, se formalizan unas franjas ajardinadas de aproximadamente, 5 y 6 metros.



Sección tipo 100/6 Suelo rústico de Protección Agraria



Vistas (sección tipo) dirección sur –norte

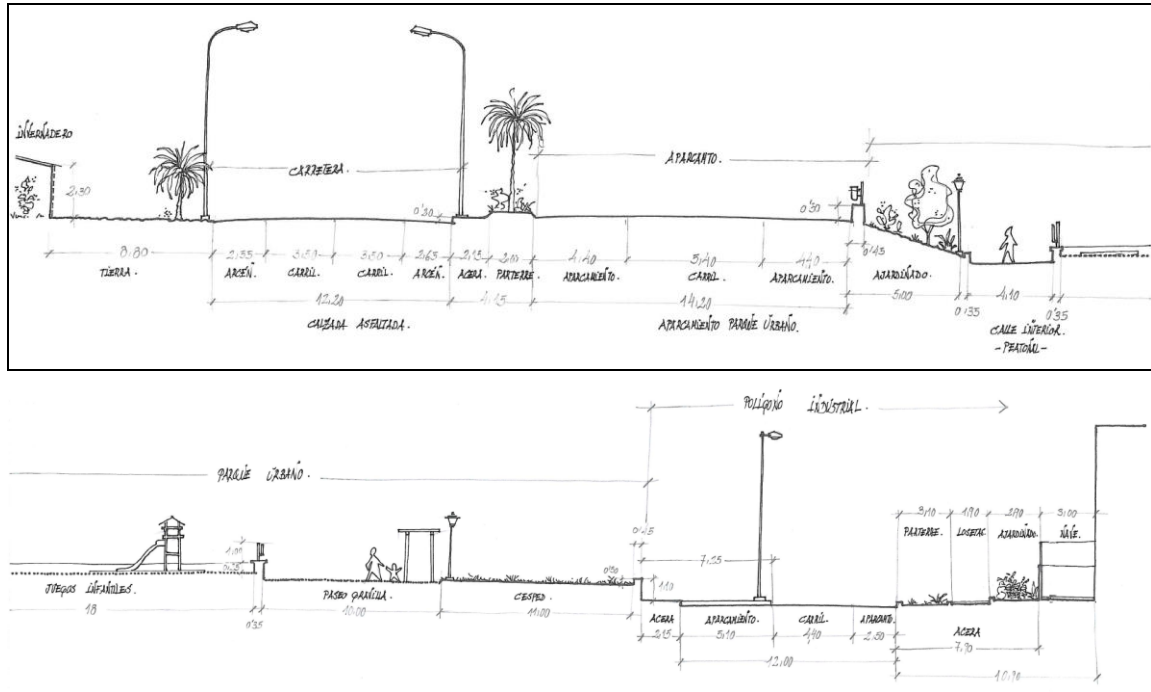
Sección tipo Parque Urbano-Polígono de Arinaga (Suelo Urbano consolidado industrial /Suelo Rústico de protección Agraria (vista dirección norte -sur)

Este tramo de carretera es continuación de la sección anterior. La sección se localiza justo antes del casco urbano de Playa de Arinaga. Se conforma a partir del suelo rústico de protección agraria, desde el invernadero, por una franja de aproximadamente 8 a 9 mtrs. de tierra con una fila de palmeras y el alumbrado al borde, junto al arcén que junto a la calzada mide más de 12 metros (dos carriles de 3,50 y arcenes de 2,60 mtrs.).

Al otro lado, una acera de 1,15 mtrs. con parterre ajardinado de separación de aparcamientos públicos, anexo al parque urbano, con vía de paso de 5,40 y plazas en línea de 4,40 mtrs. de largo. A continuación el parque en sí, con un ancho medio de 60 metros (con áreas ajardinadas, paseos, calles, juegos infantiles,...). Completando la sección, se encuentra el borde de la urbanización del polígono industrial. El contacto con el parque es con una acera de 2,15 mtrs. de ancho, la calzada de 12 metros y un solo sentido de circulación, está compuesta por aparcamientos en batería, carril de 4,40 mtrs. de ancho y aparcamientos en línea. Al otro lado la acera se divide en tres partes, con dos parterres ajardinados y en medio, la acera propiamente dicha, con una medida total aproximada de 7,90 mtrs. Por último, las naves



industriales precedidas por un espacio libre de edificación de 3 metros de ancho y vallado perimetral.



Sección tipo 100/7 Parque urbano Polígono de Arinaga



Vista (sección tipo) dirección norte- sur



Vista dirección norte- sur aparcamientos



Vista dirección norte- sur parque urbano

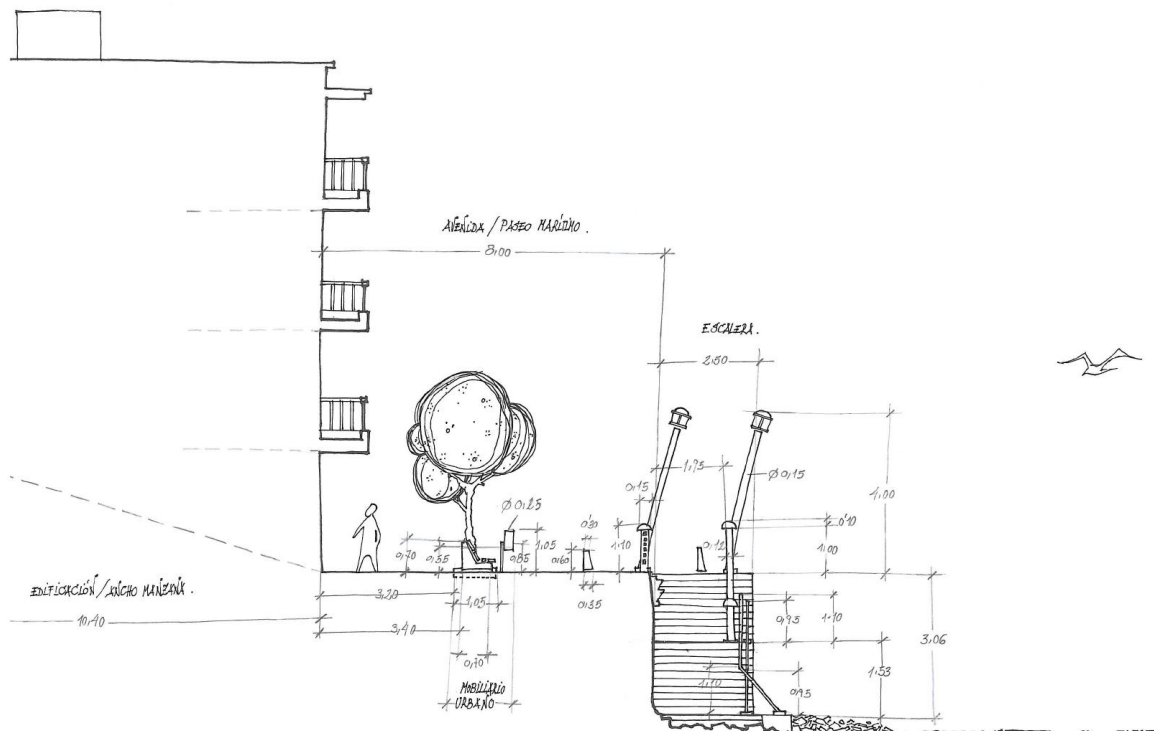
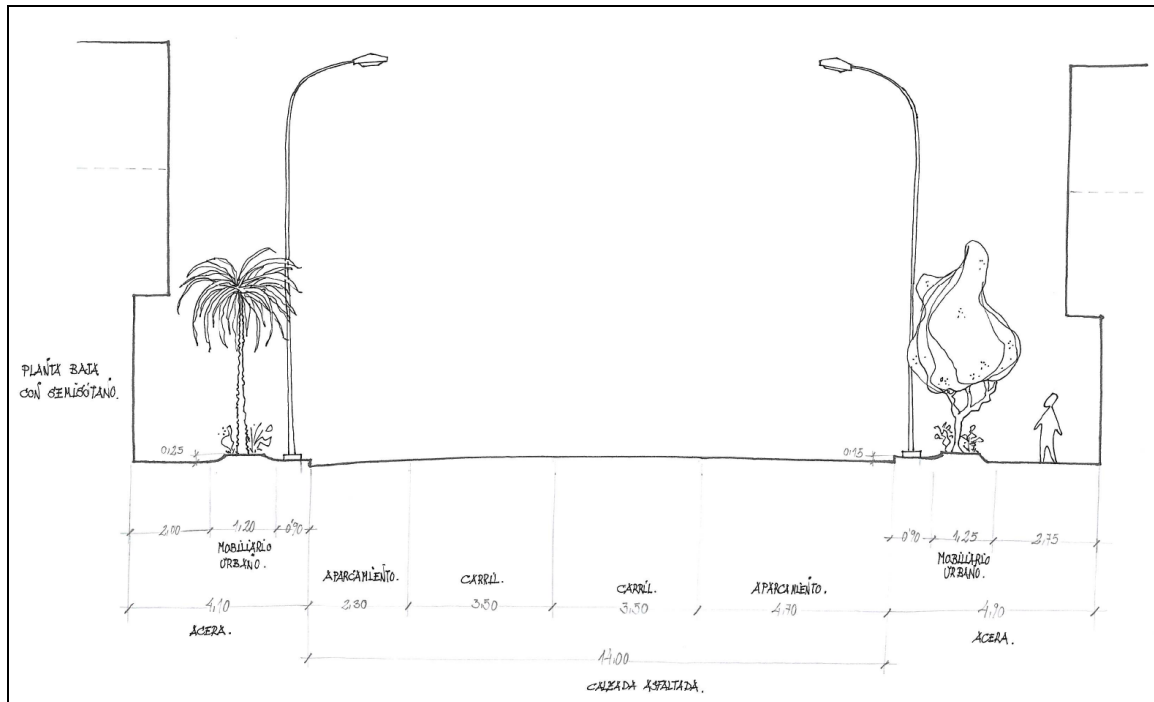


Vista dirección sur –norte polígono industrial

Sección tipo Suelo Urbano Consolidado Playa de Arinaga (vista dirección norte-sur)

Es un caso parecido a la sección tipo del Cruce de Arinaga, con la connotación de que la calle comercial tiene un carácter de servicio y acceso al litoral, donde el eje principal de movilidad es el Paseo Marítimo.

La sección de la calle está compuesta, desde la edificación hacia la calzada, por dos aceras de 4,10 y 4,90 mtrs. de ancho, siendo la mayor la más cercana al paseo, ambas con parterres arbolados, luminarias y estacionamiento a ambos lados en línea y en espiga (ancho de 2,30 y 4,70 mtrs. respectivamente). El total de la calzada es de 14 metros. Completando la sección tipo, el paseo de Playa de Arinaga con unos 8 mtrs. de ancho más 2,50 mtrs. de accesos a la playa. Éste se compone, desde la edificación al mar, por una banda libre de aproximadamente 3,20 mtrs. en medio parterres arbolados y mobiliario urbano (bancos, papeleras,...), y de 3,75 a 4 mtrs. libres, desde éstos hasta la baranda y farolas del borde marítimo.



Sección tipo 100/8 Suelo Urbano Consolidado Playa de Arinaga



Vista (sección tipo) dirección norte- sur



Vista dirección norte- sur aparcamientos



Vista dirección norte- sur parque urbano



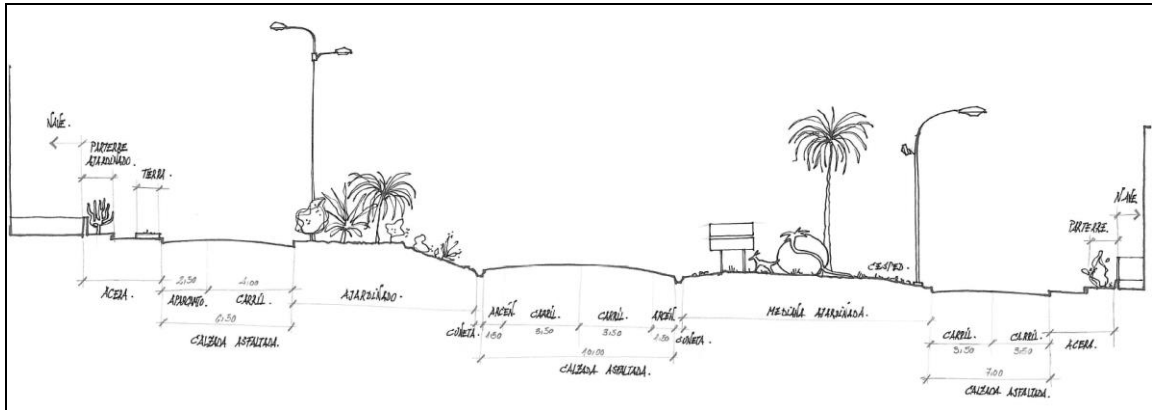
Vista dirección sur -norte polígono industrial

GC-191. Elementos funcionales.

Las secciones tipo se ordenan en dirección Agüimes-Las Palmas.

Sección tipo Suelo Urbano consolidado industrial Polígono Fase II-III (vista dirección sur -norte)

El viario pasa por el Polígono Industrial, Fases II y III (suelo urbano consolidado industrial). La sección en el área industrial es la usual en este tipo de suelos, con su viario interior correspondiente y demás elementos (aparcamiento, parterre ajardinado, acera, cerramiento de solar y edificación), los cuales se separan con grandes franjas o medianas ajardinadas de la GC-191 (dos carriles de 3,50 mtrs. de ancho y arcenes de 1,50 mtrs. cada uno).



Sección tipo 191/1 Suelo urbano consolidado Polígono de Arinaga Fase II-III



Vista (sección tipo) dirección sur –norte izq.



Vista (sección tipo) dirección sur –norte der.



Vista dirección sur –norte (gasolineras)

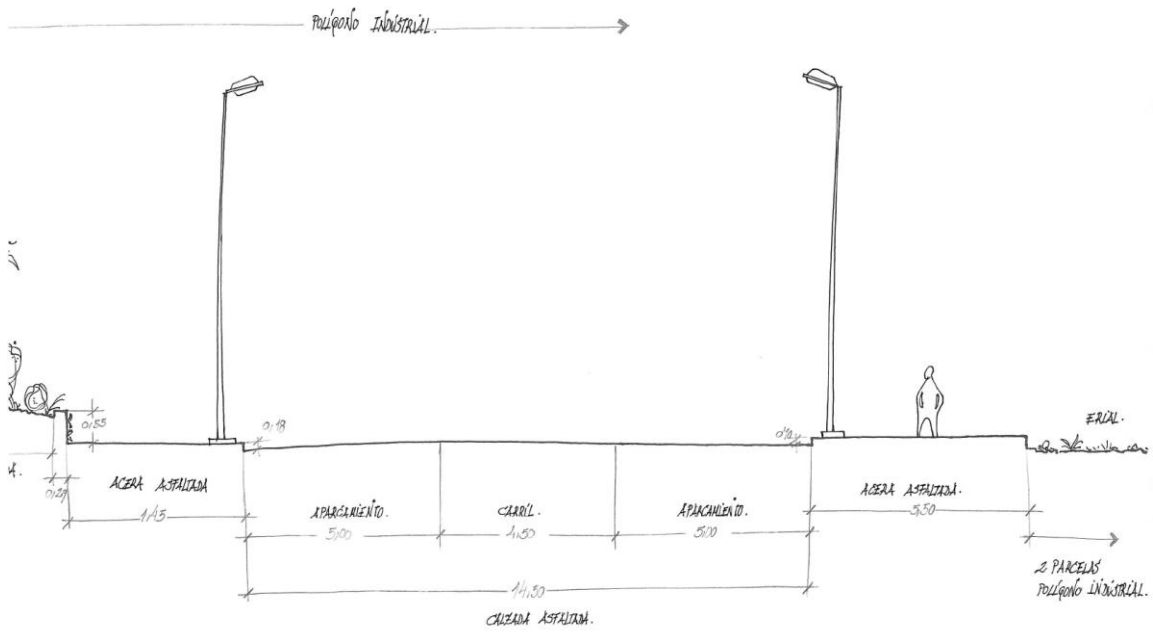
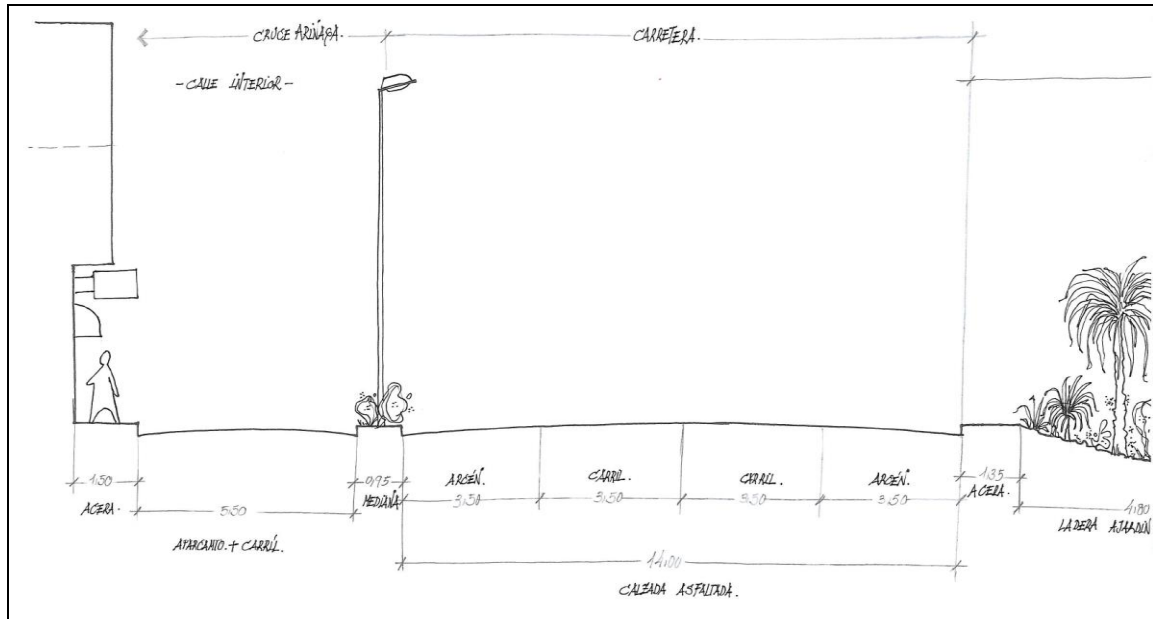


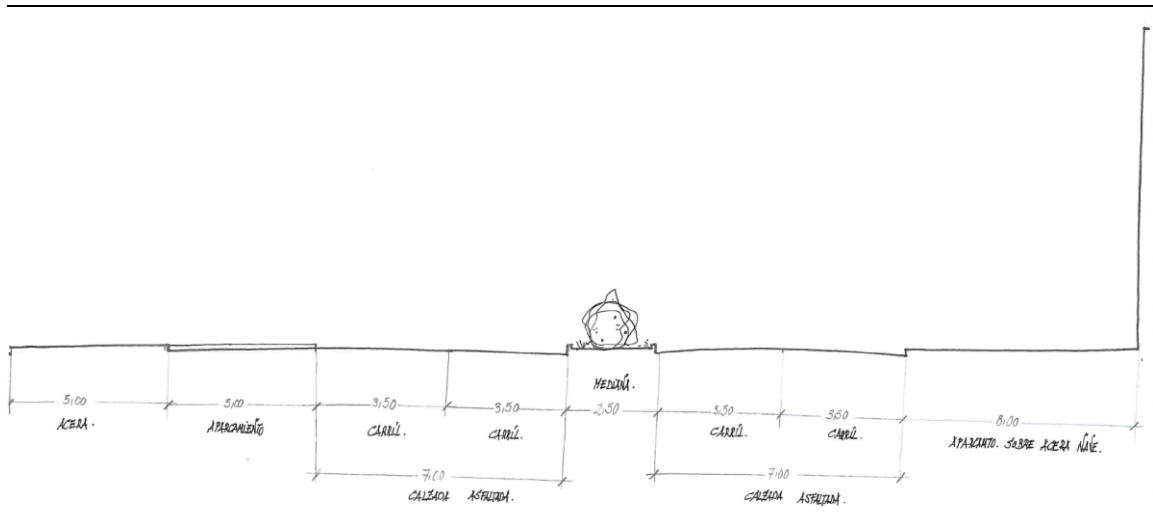
Vista detalle dirección sur –norte derecha



Sección tipo Suelo Urbano consolidado Cruce de Arinaga / Polígono-P3 Norte (vista dirección sur -norte)

Esta sección de la GC-191, en el tramo de contacto con el núcleo de Cruce de Arinaga, se está modificando para su mejora en la accesibilidad y movilidad, quedando sólo dos manzanas por ejecutar, siendo la antigua sección, la que sigue:





Sección tipo 191/2A modificada suelo urbano consolidado Cruce de Arinaga

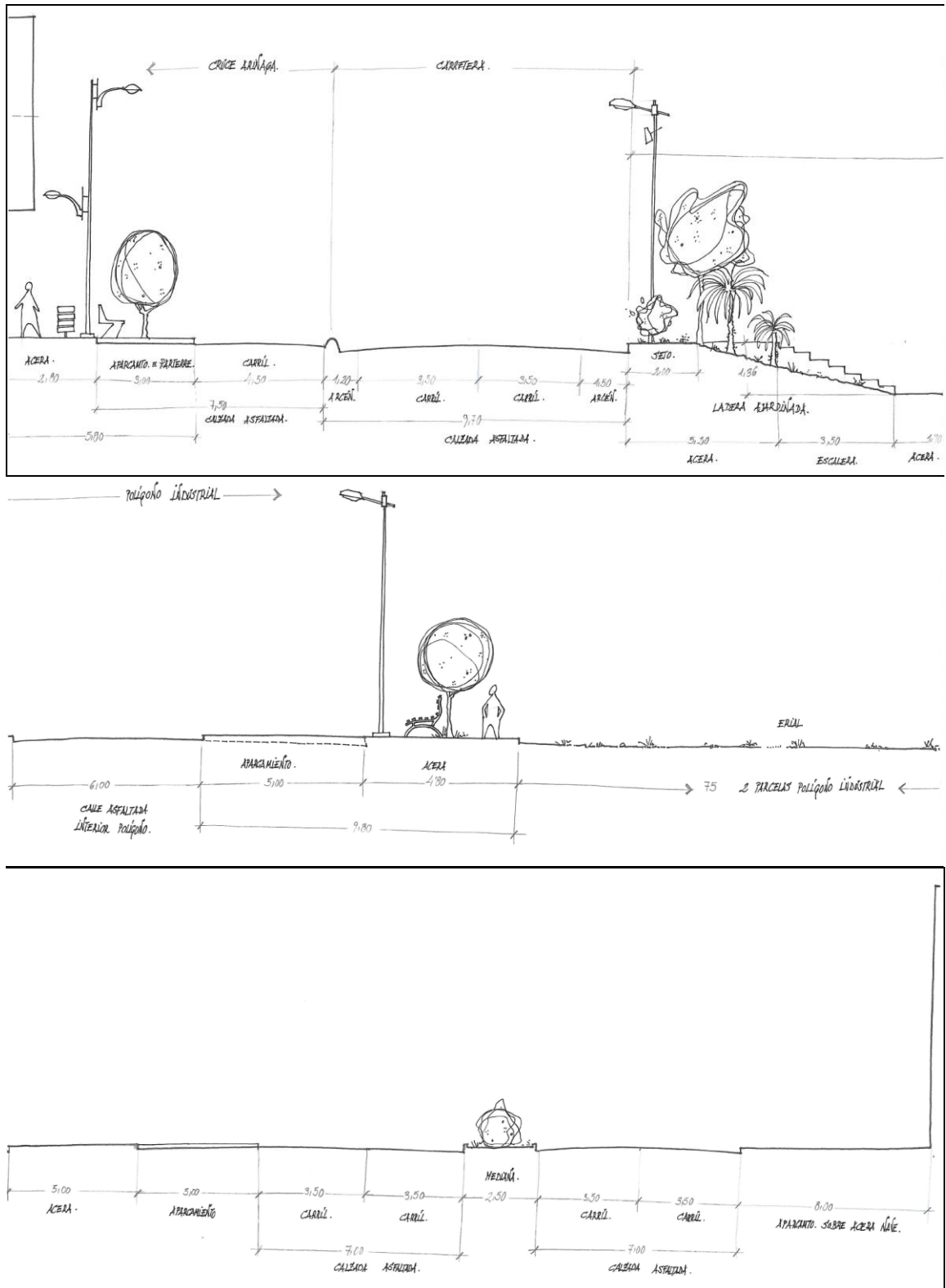


Vista (sección tipo) dirección sur –norte



Vista (sección tipo) dirección sur –norte

La sección modificada en casi todo el tramo, se mejora en el siguiente aspecto: la acera de 1,00 metro de ancho pasa a 2,80 mtrs. libres, más 3,00 mtrs. para aparcamiento y parterres ajardinados alternadamente. La calle de servicio de 4,50 mtrs. de ancho, se separa ahora del vial, compuesto por dos carriles ida y vuelta de 3,50 mtrs. con sus arceles respectivos, por medio de una barrera de seguridad continua de hormigón prefabricado. La sección continúa con el frente del Polígono Industrial P3-Norte, como muestra el croquis adjunto, separándose de la carretera por medio de una ladera-franja ajardinada con un ancho medio de unos 9,00 mtrs.



Sección tipo 191/2B Suelo urbano consolidado Cruce de Arinaga / Polígono P3-Norte



Vista (sección tipo) dirección sur –norte



Detalle vista (sección tipo)



Vista general dirección sur –norte

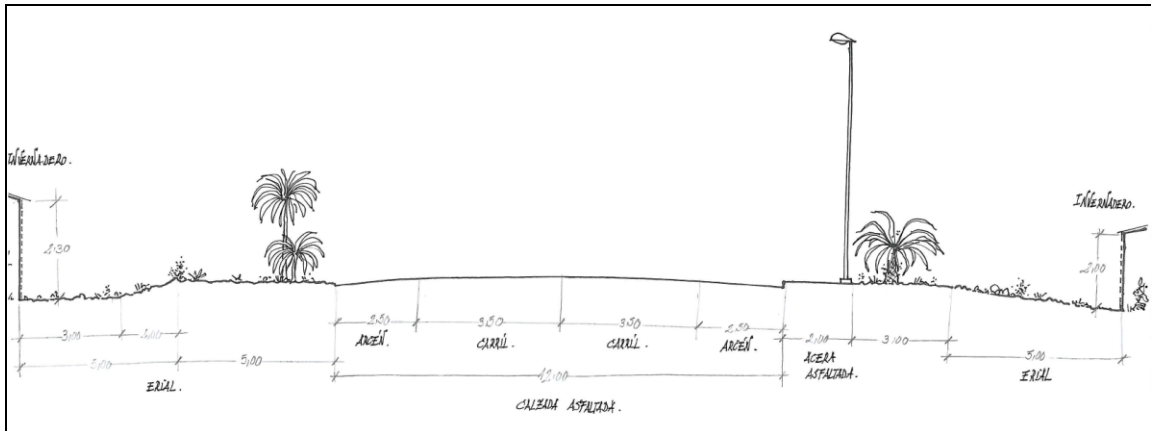


Vista P3-Norte dirección sur –norte

Sección tipo Suelo Rústico de protección Agraria (vista dirección sur -norte)

Tramo de la carretera entre Espinales y Las Rosas, donde la calzada está compuesta por dos carriles de 3,50 mtrs. de ancho cada uno, y sus arcenes correspondientes de 2,50 mtrs. de ancho.

A lo largo de la carretera en sus dos lados se formalizan unas franjas ajardinadas de 5,00 metros, contando en la de naciente, con una acera asfaltada de 2 mtrs. de ancho.



Sección tipo 191/3 Suelo rústico de Protección Agraria



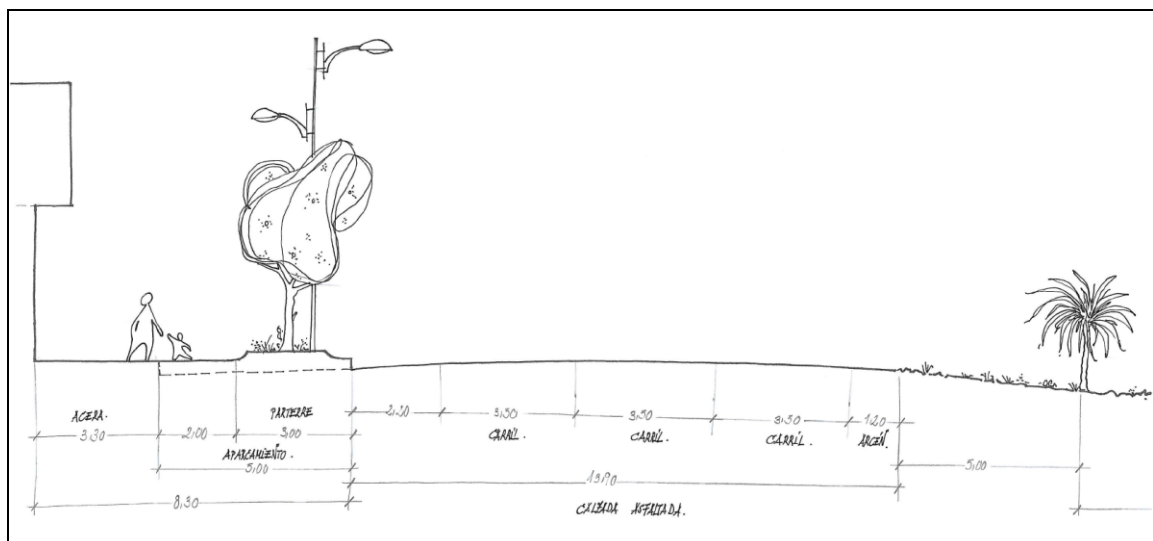
Vista (sección tipo) dirección sur –norte



Vista dirección norte- sur

Sección tipo Suelo Urbano consolidado Mtña. Los Velez /Suelo Rústico de protección Agraria (vista dirección sur -norte)

Esta vía pasa por el núcleo residencial SUCo-22-R Montaña Los Vélez, y al otro lado tiene el suelo rústico de protección agraria intensiva. La sección en el área residencial se conforma por una acera de 3,30 mtrs. libres de ancho, aparcamiento y zona de parterre arbolado con alumbrado, sumando en total, aproximadamente 8,30 de ancho. En este tramo de la GC-191 (carriles de 3,50 mtrs. de ancho y arceles de 2,20 mtrs. cada uno), se amplía la calzada a tres carriles.



Sección tipo 191/4 Suelo urbano consolidado residencial/Rústico de Protección Agraria



Vista (sección tipo) dirección sur –norte

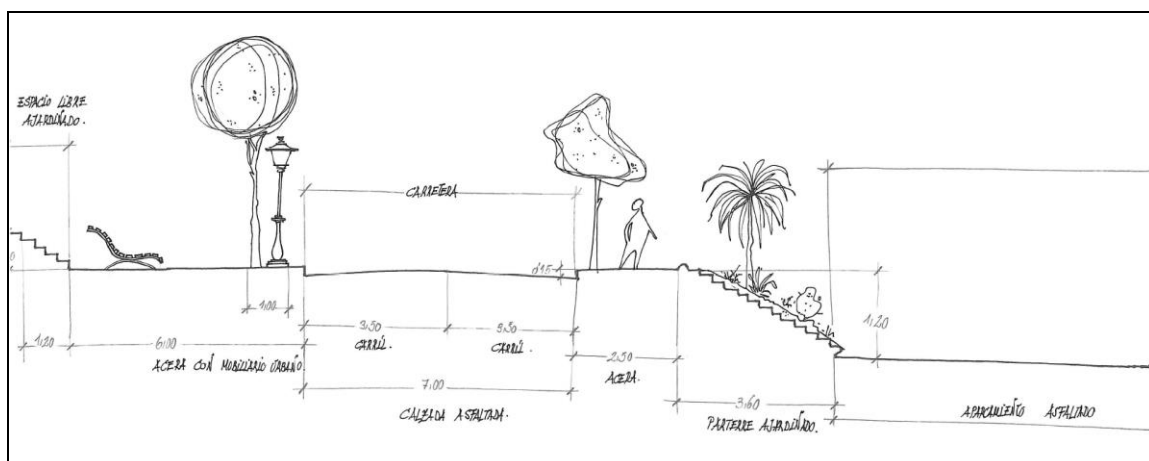


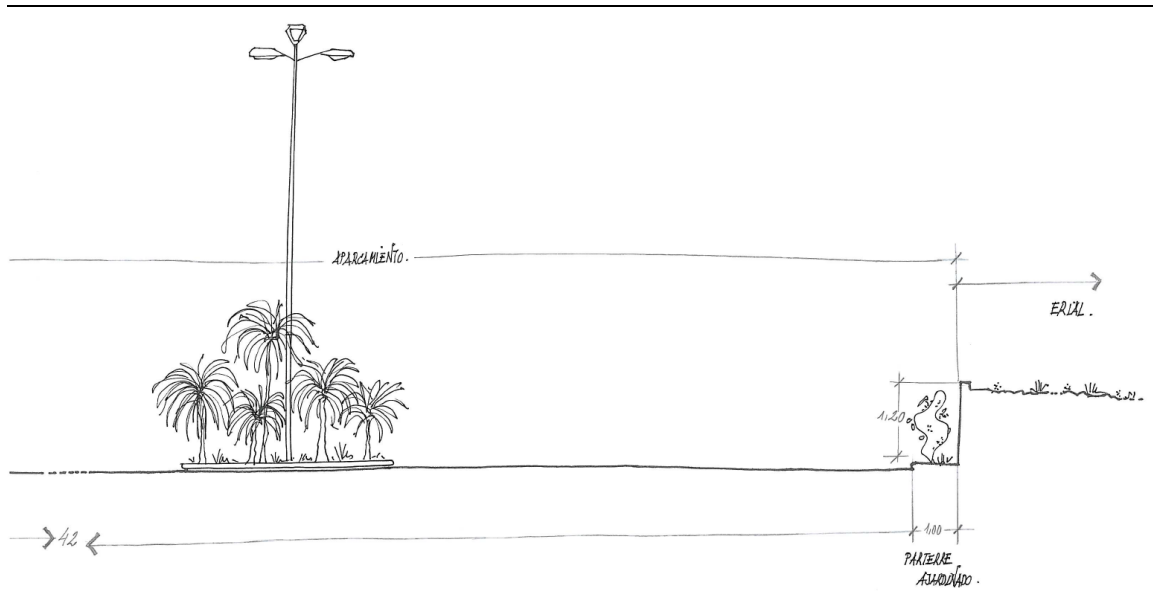
Vista del tramo final

GC-550. Elementos funcionales.

Sección tipo Suelo urbano consolidado Agüimes (vista dirección sur -norte)

Este tramo de la GC-550, desde su encuentro con la GC-100 a la altura del Ayuntamiento, hasta la salida hacia medianías, se conforma como la calle principal del casco, generándose en el área de ensanche de desarrollo natural del conjunto histórico, con carácter dotacional (Ayuntamiento, velatorio, estación de guaguas, piscina municipal, parque La Viñuela, cementerio, etc.). Es una sección propia de calle-paseo con edificios públicos exentos con sus propios espacios de recepción, aceras de 6,00 mtrs. de ancho, con mobiliario urbano y parterres arbolados, en donde la calzada no tiene espacio para el aparcamiento, sino que este se ubica en un nivel inferior por la diferencia de cota, en una gran área reservada para este uso como estacionamiento disuasorio del ámbito.





Sección tipo 550/1 Suelo urbano consolidado Agüimes



Vista (sección tipo) dirección oeste –este



Detalle vista (sección tipo)



Vista (sección tipo) dirección este -oeste

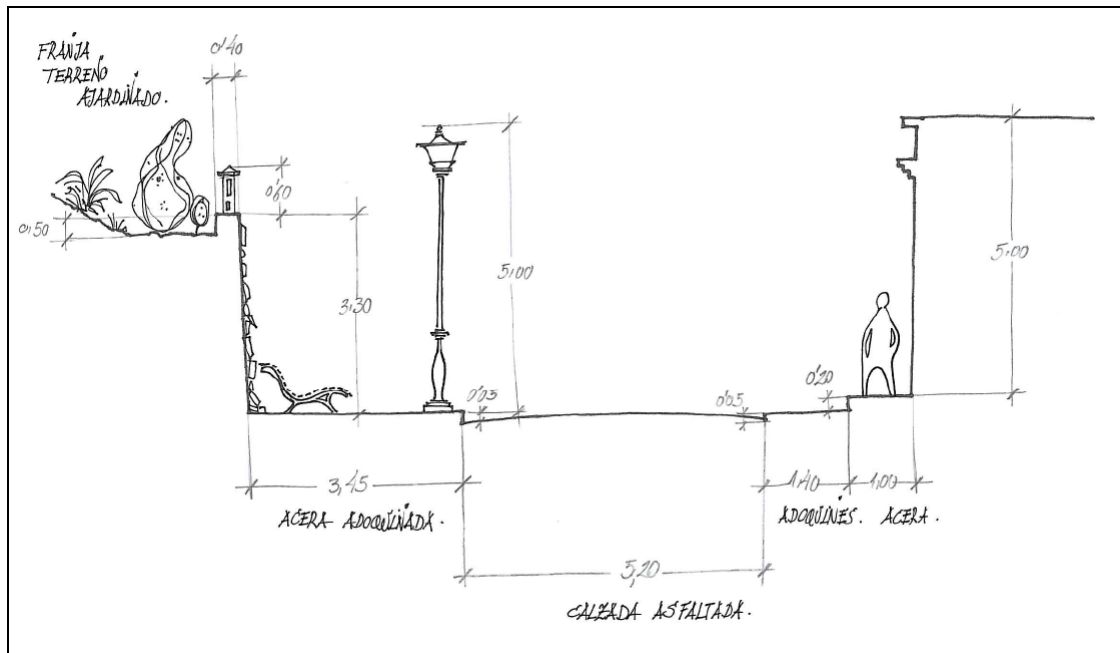


Vista (sección tipo) aparcamiento disuasorio



Sección tipo suelo urbano consolidado Temisas/Suelo Rústico de Protección Agraria (vista dirección sur -norte)

Tramo de la carretera posterior a la parada de guaguas y de entrada al casco de Temisas, donde la calzada de doble sentido de 5,20 mtrs. de ancho, se formaliza desde el suelo urbano hacia el suelo rústico, primero con la edificación de borde de carretera, donde los accesos dan a acera de 1 metro de ancho, más otra adoquinada, también para uso ocasional de carga y descarga, y aparcamiento. Al otro lado la acera adoquinada de 3,45 mtrs. de ancho, se ubica el mobiliario y las luminarias.



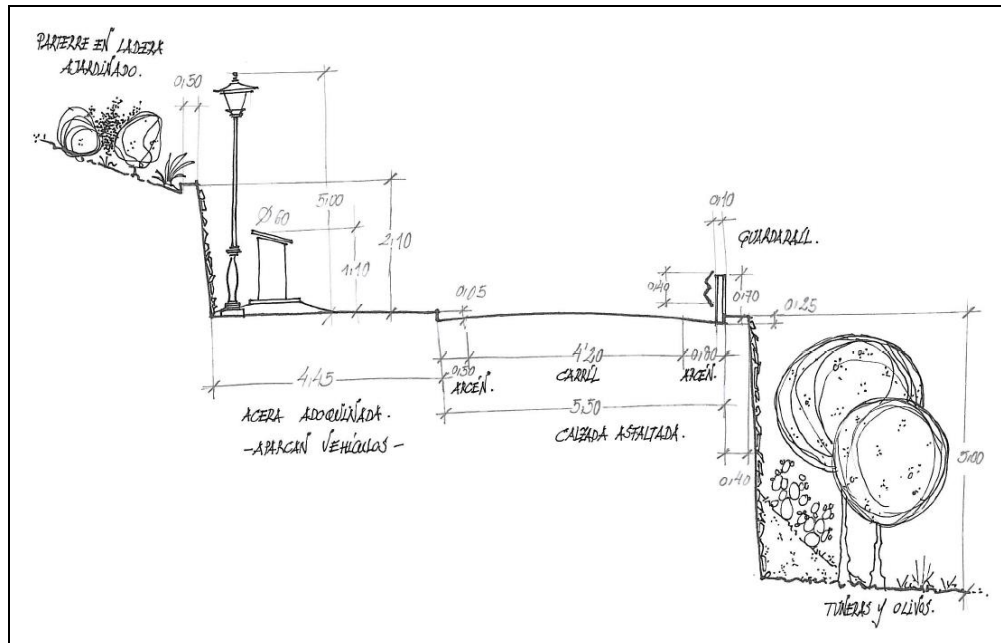
Sección tipo 550/2A Rústico de Protección Agraria/ Suelo urbano consolidado residencial



Vista (sección 550/2A) dirección sur -norte



Vista (sección 550/2B) dirección norte- sur



Sección tipo 550/2B Rústico de Protección Agraria/ Suelo urbano consolidado residencial

2.3.2. ESTACIONAMIENTO Y TRANSPORTE PÚBLICO.

Normalmente por ordenanza, todas las urbanizaciones cumplen con la legislación vigente en cuanto al número de plazas, dispuestas en línea, de superficie.

Por otro lado, sí se identifican y ubican en el plano 4.1A *Estructura Viaria y estacionamiento* y se diferencian en dotación de aparcamientos, edificios de aparcamiento y aparcamientos estructurantes, estos últimos por situarse en calles principales o paseos, como se expone en el estudio de secciones tipo del apartado anterior, donde se identifican la disposición y forma de las plazas de aparcamiento.



GC-100 Cruce de Arinaga



GC-100 Playa de Arinaga



La dotación de aparcamientos en superficie son baterías de plazas extensas puntuales, casi siempre asociadas a un espacio libre o equipamiento/dotación de 1^{er} nivel o supramunicipal.

Se localizan tres en Agüimes; cuatro en el Cruce de Arinaga; tres en Playa de Arinaga y numerosas en el Polígono Industrial, como corresponde a un área de servicios a nivel supramunicipal.



GC-550 Agüimes



GC-100 Parque urbano de Arinaga

En cuanto a los edificios, se localizan adecuadamente, dos en el casco en el área de influencia del Ayuntamiento, y de la Estación de Guaguas, y otro más en el Cruce de Arinaga junto a la iglesia.

Los recorridos de las líneas de servicio y las paradas de Global (Salcai - Utinsa), así como las del servicio de taxis, se encuentran grafizadas en el plano de información 4.1C *Transporte Público. Paradas y Líneas*.

La mayoría de los recorridos y las paradas se ubican en las vías principales de demanda de movilidad, la GC-100 y la GC-191. La estación de transporte (guaguas) se ubica en el casco de Agüimes en la GC-550.

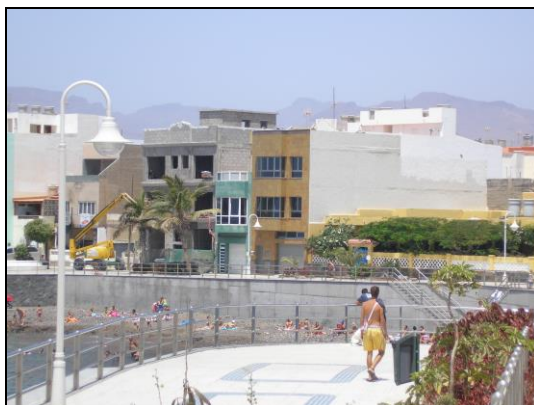
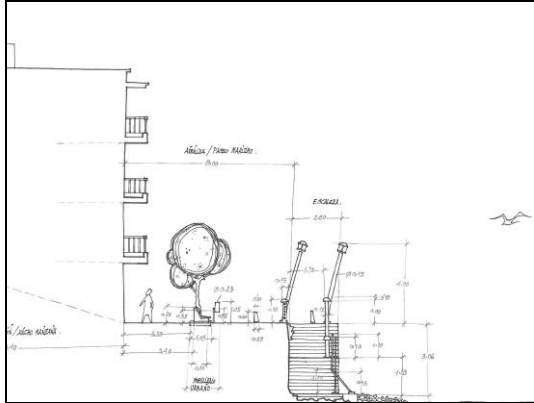


GC-550 Agüimes: salida de guagua de Utinsa de la estación de transporte



2.3.3. ITINERARIOS PEATONALES Y ESPACIOS LIBRES.

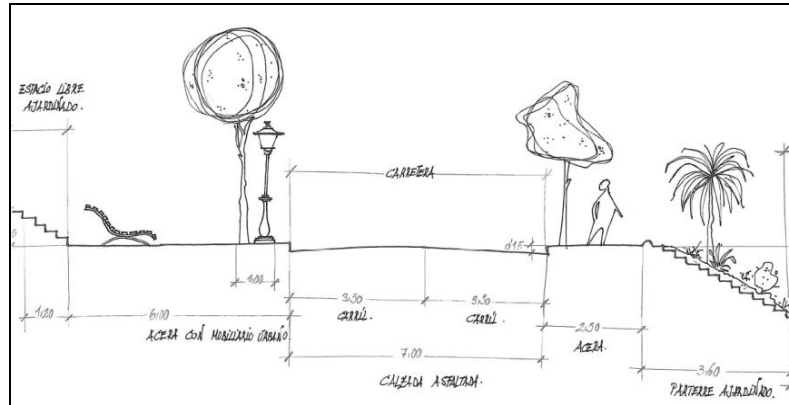
El itinerario peatonal de mayor relevancia se encuentra en el espacio libre del paseo marítimo de Playa de Arinaga, donde se detalla, en apartados anteriores, su sección en el estudio de los elementos funcionales de la GC-100. Esta sección tipo es la más adecuada y mejor dotada para el tránsito, y da cumplimiento a la demanda de movilidad existente.



Sección tipo y diferentes vistas de tramos del Paseo marítimo de Playa de Arinaga



Otro itinerario significativo por su circulación, longitud y dotado con una sección adecuada para el peatón, es el que se produce en la GC-550, a la salida del Casco hacia el Parque de El Milano.



Sección tipo y diferentes vistas de tramos del itinerario del Casco al parque de el Milano

Los itinerarios peatonales y espacios libres existentes se relacionan e identifican en el plano de información 4.1E *Itinerarios peatonales y espacios libres*.

2.4. CALIDAD ACÚSTICA.

A nivel estatal, la normativa vigente es la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el R.D. 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla parcialmente y que conjuntamente trasponen la Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, al derecho español.

En el nivel autonómico, la Ley 19/2003 de Directrices de Canarias, en su Capítulo III: Calidad Atmosférica, Acústica y Lumínica, y en concreto en la Directriz 23: Control de Ruidos, hace referencia a que las Directrices de



Calidad Ambiental, pendientes de elaboración, establecerán *“los objetivos de calidad ambiental en materia de ruido y vibraciones en el archipiélago y las pautas para que cada municipio proceda a señalar los distintos niveles de inmisión dentro de su territorio, según los ámbitos de significación que se estimen procedentes (horas del día, tipo de medio, etc.)”*. También deben definirse niveles homogéneos, especialmente en las zonas residenciales y turísticas, playas, lugares de ocio y esparcimiento turístico, y en el entorno de los equipamientos, y se desarrollan otros apartados en los que se hace referencia a la elaboración de mapas municipales de ruido, ordenanzas municipales, zonificación y métodos de control y seguimiento.

En su segundo apartado, esta Directriz establece que *“se pondrá un énfasis especial en la definición y establecimiento de medidas preventivas (...)”*.

La Ley estatal 37/2003, establece que son las Comunidades Autónomas las que poseen las competencias para fijar los tipos de áreas de sensibilidad acústica que deben cumplir los criterios mínimos reglamentados y también, las que, junto con los ayuntamientos, podrán establecer valores límite más rigurosos que los fijados por el Estado, aún no establecidos, a través de la aprobación de ordenanzas de ruido y/o adaptación de las existentes, y del planeamiento urbanístico a las disposiciones, conforme al artículo 6 que literalmente se cita: *“los ayuntamientos deberán adaptar las ordenanzas existentes y el planeamiento urbanístico a las disposiciones de esta ley y de sus normas de desarrollo”*. Efectivamente, el marco legislativo se completa para algunos municipios, con las ordenanzas municipales que en la actualidad están orientadas fundamentalmente al ruido de actividades.

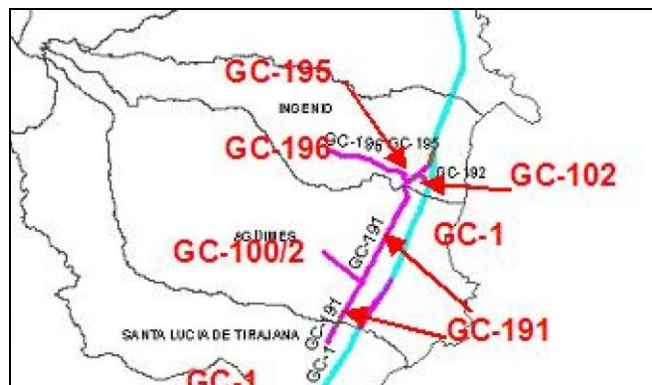
Recientemente ha sido aprobado el documento de Mapas Estratégicos de Ruido de las Carreteras de la Comunidad Autónoma de Canarias, cumpliendo las exigencias a los mapas de ruido estratégicos de la primera fase de elaboración de Mapas de ruido de la Ley 37/2003. Interesa reseñar aquí, que también se establece la exigencia de aprobar estos mapas para *“las áreas acústicas en las que se compruebe el incumplimiento de los correspondientes objetivos de calidad acústica”*, artículo 14.1.b

En resumen, para la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de las Carreteras de Canarias se han considerado los tramos con una intensidad media diaria de tráfico (IMD) superior a 16.000 vehículos/día, tomando en general como referencia, los aforos correspondientes al año 2005. Esta intensidad diaria representa un tráfico anual ligeramente inferior a los 6 millones de vehículos/año que establece la legislación como referencia para exigir la elaboración de los Mapas estratégicos de ruido de carreteras para el año 2007.



Los resultados del estudio efectuado se han presentado agrupando las carreteras estudiadas por islas, considerando que la gestión futura del ruido de carreteras se debe abordar a nivel insular. Para Gran Canaria se han definido 18 UMEs (unidades de mapas estratégicos) correspondientes a los tramos de las carreteras en los que se supera el valor de 16.000 veh/día.

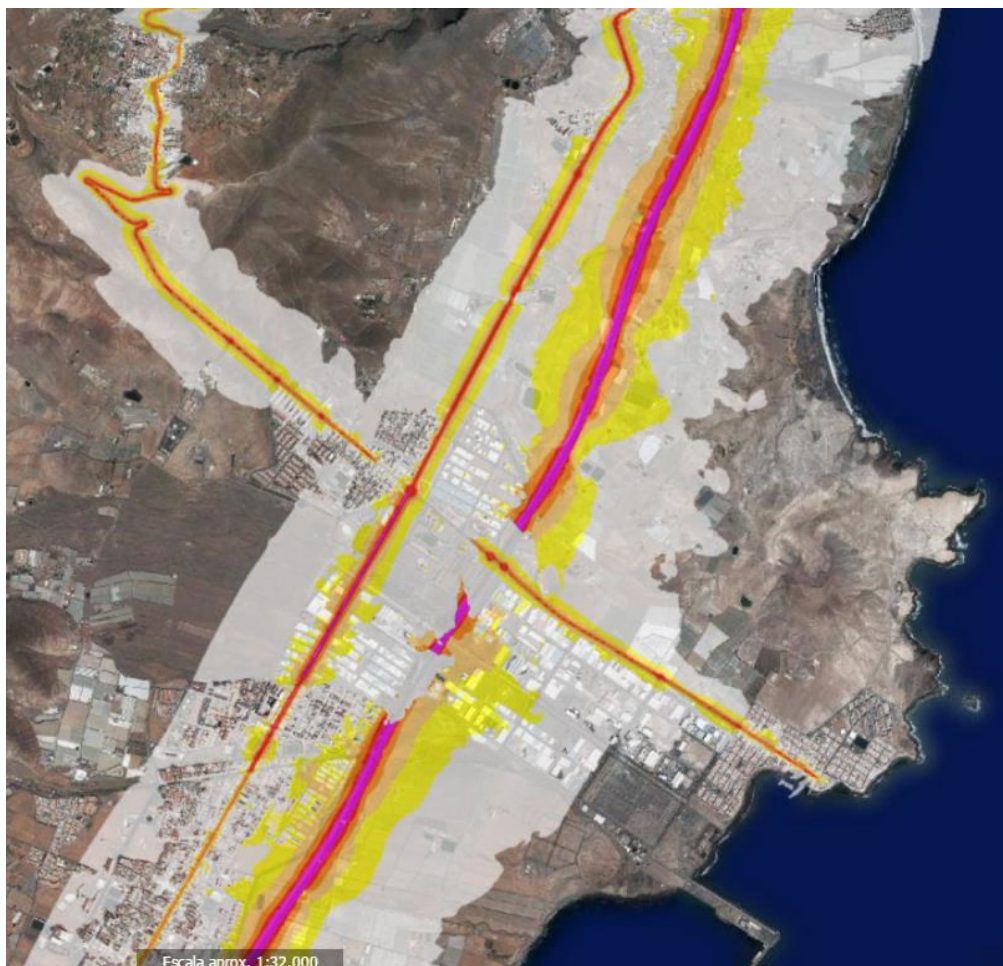
Las UMEs correspondientes al municipio de Agüimes quedan recogidas en el siguiente esquema:



Por emisión de informes durante la tramitación del Plan General, se solicitó por parte de la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, que se adjuntara el Mapa de Ruido sobrevenido según la Orden de 21 de septiembre de 2015, por la que se aprueban los Mapas Estratégicos de Ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias correspondientes a los grandes ejes viarios cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año. Estos mapas están disponibles en el siguiente lugar web, según se indica en dicha Orden:

<http://www.gobiernodecanarias.org/medioambiente/piac/temas/atmosfera/medidas-y-factores/contaminacion-acustica/medidas-contaminacion-acustica/>.

Para el municipio de Agüimes se extractan las siguientes imágenes, con las zonas de ruido de aplicación, y al final de este Tomo se anexan los mapas que corresponden a las carreteras GC-1, GC-100 y GC-191:





Un mapa estratégico de ruido, según el RD1513/2005, de 16 de diciembre, se diseña para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona. Los mapas estratégicos de ruido se componen de dos tipos de mapas:

- Mapas de niveles sonoros, con isolíneas que representan los niveles de inmisión que los focos de ruido ambiental (las carreteras estudiadas) Representan el ambiente sonoro generado por los focos en el área y permite analizar las zonas más y menos expuestas al ruido.
- Mapas de exposición en los que se representan los niveles de inmisión en las fachadas de los edificios objeto de análisis a la altura de evaluación establecida para los mapas estratégicos de ruido (4 mtrs. sobre el terreno).

Estos mapas se completan con los resultados de la evaluación de la población afectada en tablas numéricas para cada UME, que se obtiene a partir de mapas de exposición sonora y de la información de población de más detalle disponible (núcleos y diseminado) del ISTAC, complementada con información de los Ayuntamientos.

Además de la población, el estudio valora también el número de viviendas, centros educativos y centros sanitarios afectados por diferentes niveles de ruido, basado en la clasificación de los edificios de cada zona de estudio en la UME en función de su uso y, en el caso de los edificios residenciales, de su tipología de alta o baja densidad.

A partir del establecimiento por parte de la Ley 37/2003 de las clases de áreas acústicas en función del uso predominante del suelo, los objetivos de calidad acústica para ruido aplicable a áreas urbanizadas existentes son:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d día	L _e tarde	L _n noche
E	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
A	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
D	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
C	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
B	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65



Interesan también, los valores límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, que son:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d día	L _e tarde	L _n noche
E	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	55	55	45
A	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
D	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	65	65	55
C	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
B	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

Teniendo en cuenta los datos que maneja el estudio de los Mapas Estratégicos de Ruido, se constata la directa relación con los estudios de movilidad, en cuanto a que estos mapas son auténticos indicadores de movilidad porque relacionan la calidad acústica urbana, con el volumen de tráfico y se conforman, por tanto, como una herramienta de diagnóstico de primer orden.

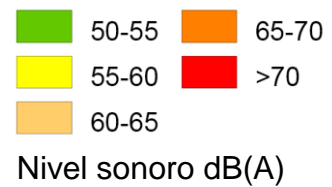
En un primer nivel, porque se estudian aquellas carreteras con una carga establecida en 16.000 veh/día, lo que ya aporta datos sobre las intensidades en las que se hace necesario incidir a nivel de la movilidad. Y en un segundo paso, porque esos volúmenes de tráfico producen un nivel de ruido que hay que contrastar con las tablas que establecen los índices óptimos de calidad acústica para poder aplicar medidas correctoras.

En base a los Mapas Estratégicos de Ruido de las Carreteras de Canarias en Gran Canaria, en concreto en Agüimes, la GC-100 en su tramo al paso del Cruce de Arinaga, se reconoce como un tramo conflictivo ya que el nivel sonoro diurno supera los 70 dB(A), de lo que se deduce los problemas de movilidad de esta carretera por congestión en las horas punta.

Mapas de niveles sonoros I_{día} y I_{noche}: Índices de ruido de día y noche en el Cruce de Arinaga (GC-100):



Fuente: Mapas Estratégicos de Ruido de las Carreteras de la Comunidad Autónoma de Canarias. Gran Canaria: E_C_GC-100.2





3. DIAGNOSIS DE POTENCIALIDAD.

La diagnosis de potencialidad es la evaluación de vulnerabilidad y de capacidad de la movilidad municipal para atender a su prevención, ordenación y desarrollo.

3.1. PROBLEMÁTICA Y DEFICIENCIAS.

Los puntos débiles de la estructura viaria municipal son de dos tipos:

- problemas en la circulación de vehículos y de accesibilidad,
- o discontinuidad peatonal (plano de diagnóstico *4.2A Problemática actual y deficiencias*).

Los primeros se localizan en el tramo de la GC-100 en el Cruce de Arinaga y su encuentro con la GC-191 y los segundos, en la GC-191 con su conexión con la GC-193 y también en la GC-100 con los ramales de enlace de la GC-1.

En la entrada al núcleo del Cruce de Arinaga desde la GC-191, el flujo en hora punta y el índice de ocupación es muy alto, traduciéndose en congestión del tráfico y sus efectos: atascos, accidentes, ruido (tal y como se comentó en el apartado correspondiente), etc... A esto se le sumará la sobrecarga de tráfico que generará la implantación de las urbanizaciones de los nuevos sectores de suelo urbanizable residencial de El Cabezo I y II que conectarán con el mismo.

Por otro lado, tanto los nuevos sectores como las dotaciones y los equipamientos de 1^{er} nivel que ya están planificados a través de determinaciones del planeamiento, se convertirán en centros atractores, por lo que habrá que dar solución al vial que los soporta en función de su capacidad de carga (plano de información *4.1.D Equipamientos y espacios libres estructurantes*). Se identifican como tales, el Nuevo Teatro Municipal, la Escuela de Música y el Parque Temático Aborígen en el Casco de Agüimes; el Sistema General Deportivo de Las Crucitas; el Mercado Agrícola y el Sistema General Asistencial (Residencia de Mayores) en el Cruce de Arinaga y por último, la influencia futura del Puerto de Arinaga.

3.2. POTENCIALIDADES.

Se trata de identificar, las posibilidades reales que existen para intervenir en las sinergias que se desarrollan y que marcan la pauta de la movilidad municipal.



Uno de los mecanismos apropiados es la creación de Sistemas Generales de Espacios Libres metropolitanos de diferente naturaleza que diversifiquen la demanda y así descongestionar la red viaria.

Estos nuevos parques se localizan en Espinales con una superficie de 50.915 m², en la Montaña de San Francisco con 117.667 m², también el espacio libre asociado al Mercadillo Agrícola y prolongación del Parque Urbano del Cruce de Arinaga con un total de 32.661 m² de superficie.

Hay otros que favorecen y desarrollan ejes principales de movilidad existentes, como los Parques Marítimos de Muelle Viejo y del Sur, ambos en los extremos del Paseo de Playa de Arinaga, o el Parque Urbano de La Capellanía como espacio libre de conexión y relación de la enorme área de dotaciones y equipamientos existentes y futuros en el Casco de Agüimes (Nuevo Teatro Municipal, la Escuela de Música, el Parque Temático Aborigen, estación de guaguas, piscina municipal, parque infantil La Viñuela, cementerio, colegio público, residencia de mayores, etc.)

Otras posibilidades de respuesta a la demanda y mejora de movilidad pueden ser las intervenciones en las secciones tipo de las vías y paseos potenciales para este fin, como son las identificadas en el estudio del apartado correspondiente y grafiadas en el plano de diagnóstico *4.2B Potencialidades*, así como las circunvalaciones del planeamiento de rango superior, el SGIT-V Ingenio-Agüimes Casco y el SGIT-V Agüimes –Santa Lucía.

4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y ORDENACIÓN DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD.

Este apartado del Estudio de Movilidad trata sobre la introducción de propuestas de cara a evitar posibles deficiencias en el futuro y mantener el normal funcionamiento del sistema municipal de movilidad.

El objetivo básico es el establecimiento de unas determinaciones de ordenación que permitan:

- establecer estrategias de acción territorial para la definición de la componente de movilidad dentro del modelo territorial básico municipal.
- fijar los objetivos generales de las actuaciones y actividades con efectos relevantes sobre la movilidad.



- establecer actuaciones-tipo que permitan resolver o mejorar la accesibilidad y la movilidad en otros ámbitos con similares necesidades o de nueva implantación.

Dado el crecimiento poblacional previsible, el parque de vehículos en crecimiento y los sectores de suelo urbanizable propuestos por el Plan General, se establece una estrategia de acción territorial de potenciación de la estructura viaria, en dos niveles:

- El primer nivel, que afecta a la movilidad municipal: el eje fundamental de desplazamiento transversal es la GC-100 y su prolongación por las GC-550 y 551.

Según lo expuesto en los apartados de diagnóstico, estas acciones se centrarían en los núcleos residenciales del Cruce de Arinaga y del Casco de Agüimes.

En el primero, mediante la circunvalación SGIT-V del Cabezo, consensuada con el Gobierno de Canarias, en conexión directa con la GC-191 y a través de la GC-193 de Espinales, con la GC-1. En el segundo, por medio de dos viarios de segundo orden local, uno a naciente del Casco, la propuesta municipal SGIT-V-1b, bulevar por el borde de los nuevos sectores de Alberconcillos y Crucitas, y un segundo vial, a poniente, SGIT-V-1a, conectando la GC-103 con la GC-550 junto al nuevo conjunto de equipamientos y espacios libres. Además existe una propuesta de mejora en el tramo bajo de la GC-103 en Guayadeque, cuyo trazado se presenta como alternativa a los problemas actuales que tiene esta vía en su acceso al Casco.

También se propone la prolongación del viario principal del canal del Polígono Industrial de Arinaga con la SGIT-V-3 a través del nuevo sector terciario, y conectando con la GC-104 (carretera a Corralillos).

De esta manera se completaría y mejoraría el modelo básico de movilidad municipal.

- El segundo nivel de estrategia corresponde a la movilidad intermunicipal, en donde se potenciaría las circunvalaciones provenientes del planeamiento de rango superior (circunvalación Ingenio – Agüimes, del Gobierno, y la circunvalación Agüimes – Santa Lucía, del Cabildo), para lo que el Plan propone los viarios SGIT-V-4 y 5 paralelos a esta última circunvalación e incluidos en los nuevos sectores terciarios, como alternativa a la misma.



Además en relación a la estrategia supramunicipal, durante la redacción del documento de Aprobación Inicial del Plan, entró en vigor el PTE-21 del *Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas* correspondiente al desarrollo de la vía ferroviaria del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Y también en cuanto al PTE-18: *Extensión Sur del Corredor Interior entre Agüimes y Vecindario*, el Cabildo Insular emitió informe en 2015 (PL-E14_41706 PGO - 08.07.2015) al respecto de considerar ambos Planes Territoriales en las medidas de ordenación del presente Estudio de Movilidad por tratarse de infraestructuras generadoras de flujos y desplazamientos.

Según el tenor literal del PIO/GC, las determinaciones enunciadas para el PTE-18 son las siguientes, de entre las cuales se destacan, con subrayado, las que resultan de interés en el municipio de Agüimes:

1 Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo básico de estructuración territorial del ámbito de los Llanos de Sardina requiere la complementación de la función vertebradora que hoy soportan en exclusiva la Autopista GC-1, y la Avenida de Canarias mediante un sistema más complejo de vías y redes, de modo que el actual sistema ramificado, de instalaciones y asentamientos colgados de la autopista, y la expansión hacia el oeste de la conurbación Doctoral-Vecindario-Carrizal se integre en una estructura territorial de mayor calidad y capacidad de acogida.

Para ello se dotará al ámbito de un corredor complementario formado por una nueva carretera de trazado sensiblemente paralelo a la GC-1 hacia el interior que delimite el crecimiento residencial hacia el Oeste, y que se articule con la vía en ejecución que une Ingenio con Agüimes. Dicha vía se concibe como prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, enlazando Telde con Ingenio, siguiendo por Agüimes, pasando por el Oeste de la conurbación Arinaga-El Doctoral, hasta incorporarse a la GC-1 entre El Doctoral y Juan Grande.

Para mallar este ámbito litoral se dispondrán vías transversales de conexión entre la nueva vía Interior y la costa, y se reforzará con otras vías articuladoras de menor rango derivadas al planeamiento general municipal.

En el pautado territorial que organizan las vías de mallado territorial se distinguirán a efectos de localización de actividades piezas de articulación de crecimientos regulares residenciales y de equipamientos de acuerdo con lo que establezca el Plan Territorial Parcial PTP6b.

2 Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

2A23. Cinturón Interior articulador de crecimientos en los Llanos de Sardina que conecta Agüimes con el Carrizal, incorporándose a la GC-1 entre éste y Juan Grande.

El Plan Territorial que desarrolle esta Acción deberá determinar el tipo de relación funcional entre esta nueva vía, el Cinturón Interior entre Las Palmas de Gran Canaria e Ingenio, y la actual GC-1.

La mejora de la accesibilidad entre Ingenio, Agüimes y Vecindario, como parte Sur del corredor interior, no debe afectar al Paisaje Protegido de la Montaña de Agüimes, sino servir



de límite al mismo con el fin de evitar el efecto barrera, crear espacios homogéneos y evitar bolsas aisladas de suelo.

3 Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

(...)

Con estas determinaciones emanadas por el planeamiento superior insular en referencia al vigente PTE-21, y dado que el PTE-18 aún no se ha redactado, se entiende que ambas infraestructuras, dado su carácter y envergadura, supondrán concretos efectos cuyos indicadores deberán estudiarse adecuadamente en su momento, para ser incorporados en su caso, al presente Estudio. Por ello, se recogen ambos trazados en el Plano de Diagnóstico 4.2C como previsiones de futuro de la estructura municipal de accesibilidad y conectividad, siendo que en ningún caso la ordenación local establecida a fecha actual, afecta al carácter de las determinaciones del PIO/GC.

Complementando la estrategia básica, se fijan unos objetivos generales de las actuaciones encaminadas al desarrollo de sistema de movilidad, como son:

- La implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y fomentar la utilización del transporte público).
- Disminuir los atascos y los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Reducir el tiempo de viaje.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.

Estas actuaciones se basan en la creación de nuevos Sistemas Generales de Espacios Libres y de Infraestructuras, aparcamientos disuasorios y carriles-bici, grafiados en plano de diagnóstico 4.2C Medidas de Prevención y Ordenación.

Para su materialización, estas determinaciones se incluyen en la correspondiente ficha urbanística de ordenación de los nuevos sectores de suelo urbanizable. Se aclara aquí que durante la redacción del PGO-A se



incorporó la ordenación pormenorizada de los sectores del El Cabezo y de Arinaga, por lo que las determinaciones del presente Estudio se han adaptado a la ordenación final de estos suelos, por lo que los aparcamientos disuasorios se emplazan finalmente bajo los espacios libres de los sectores, ya que las normas del PGO-A permiten estas actuaciones (artículo 65.2 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Pormenorizada). Todo ello, en respuesta a los informes emitidos por la COTMAC y el Cabildo Insular:

SUSno-2-R Los Alberconillos.

- Sistema General de Espacios Libres SGEL incluido (aprox. 3 Has.).

SUSo-1-Las Crucitas.

- Aparcamiento disuasorio localizado a poniente del sector (conforme a la actuación-tipo: sección tipo GC-550/1).

SUSo-3-R El Cabezo I.

- Sistema General de Espacios Libres SGEL-Cabezo I incluido (aprox. 5 Has.).
- Aparcamiento disuasorio (azul, en imagen adjunta) localizado bajo el espacio libre DT-EL-2, en la zona central del sector en acceso desde la rotonda de la GC-100 por la C/ Tacande de Cruce de Arinaga.
- Carril-bici como prolongación de la propuesta para la GC-100.

SUSo-4-R El Cabezo II.

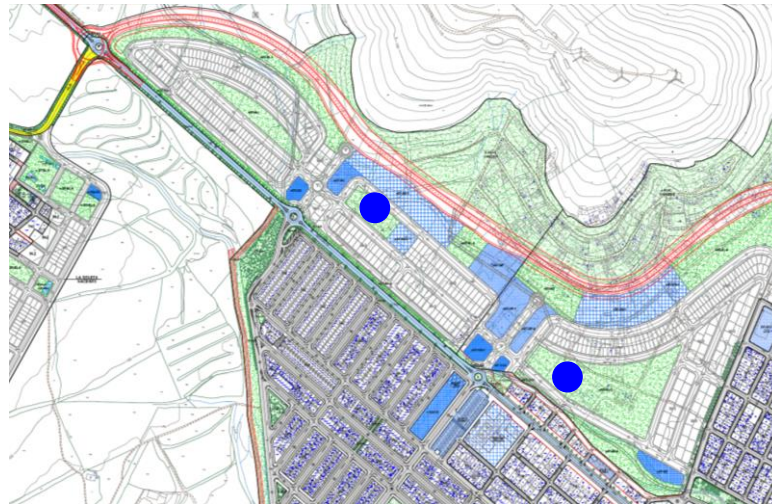
- Sistema General de Espacios Libres SGEL- Cabezo II incluido (5,30 Has.).
- Aparcamiento disuasorio (azul, en imagen adjunta) localizado bajo el espacio libre DT-EL-1, en la zona sur del sector en acceso desde la rotonda de la GC-100 por la C/ Arroro de Cruce de Arinaga.
- Carril-bici como prolongación de la propuesta para la GC-100.

SUSno-4-T Polígono Terciario Fase V.

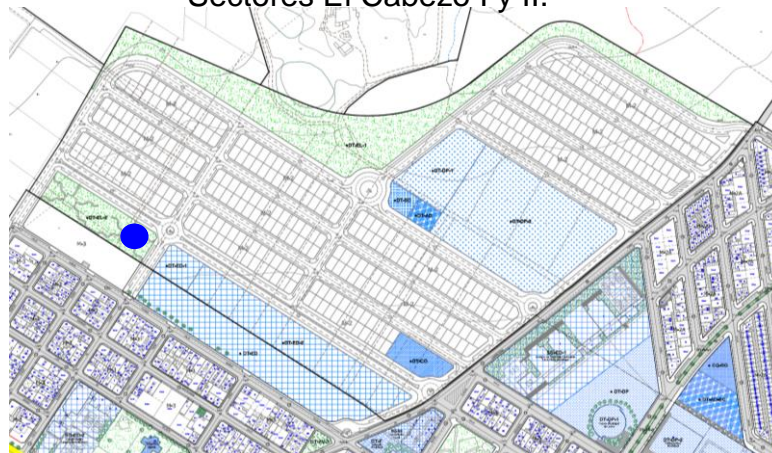
- Sistema General de Espacios Libres SGEL incluido (7,20 Has.), como prolongación y ampliación del parque urbano del Cruce de Arinaga.
- Sistemas Generales de Infraestructuras SGIT-V-3 y 4 incluidos, como prolongación del viario del Polígono Industrial de Arinaga.

SUSo-5-R Playa de Arinaga.

- Aparcamiento disuasorio a poniente del sector (azul, en imagen adjunta) localizado bajo el espacio libre DT-EL-2, en acceso desde la C/ Roger de Lauria desde la Avda. Polizón de Playa de Arinaga.
- Carril-bici a naciente del sector junto al suelo urbano de Muelle Viejo.



Sectores El Cabezo I y II.



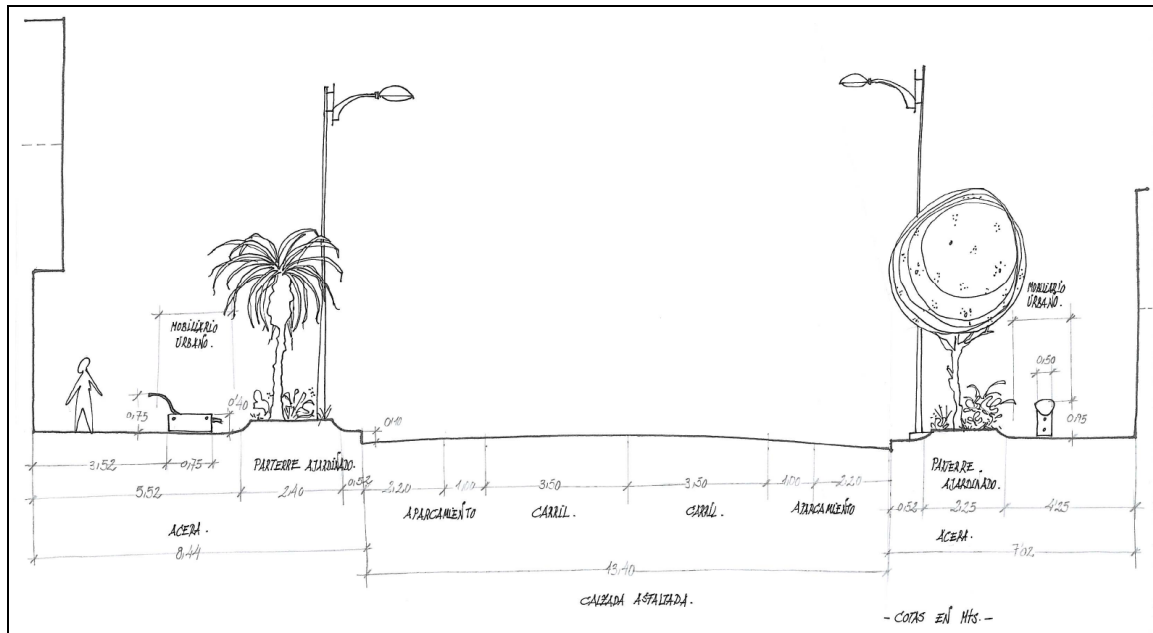
Sector de Playa de Arinaga.

Las actuaciones-tipo planteadas son las siguientes:

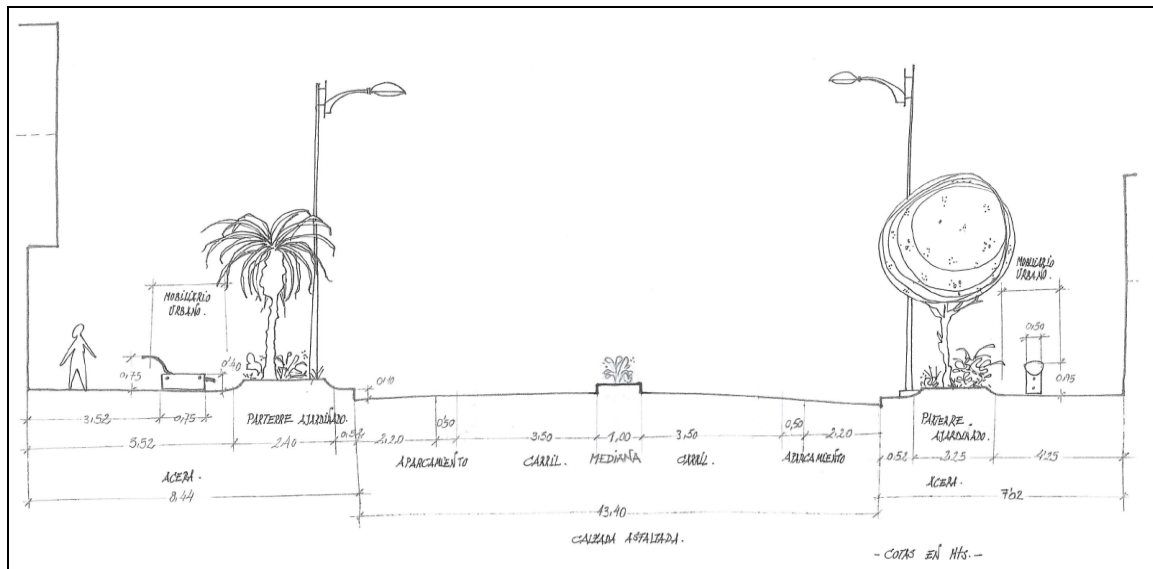
- Como propuesta de mejora de la circulación en el tramo de la GC-100 en el Cruce de Arinaga y su encuentro con la GC-191, identificada en el apartado anterior como deficiencia en la estructura viaria, se soluciona mediante la combinación de dos acciones:
 - una, por medio de circunvalar el núcleo desde la GC-191 en Espinales hacia GC-100 en La Goleta, a través de los sectores de El Cabezo y absorber la sobrecarga de tráfico y optimizar la movilidad motorizada y



- otra, transformando la calle principal del Cruce en un bulevar y complejizar la sección potencial comercial mejorando la movilidad peatonal y también descongestionando el tráfico de vehículos en las horas punta, al no permitir el giro a la izquierda. Esta última operación, muy sencilla de realizar y sin alto coste, se podría establecer como actuación-tipo, como se refleja a continuación:



Estado actual. Sección tipo 100/4 Suelo Urbano Consolidado Cruce de Arinaga.

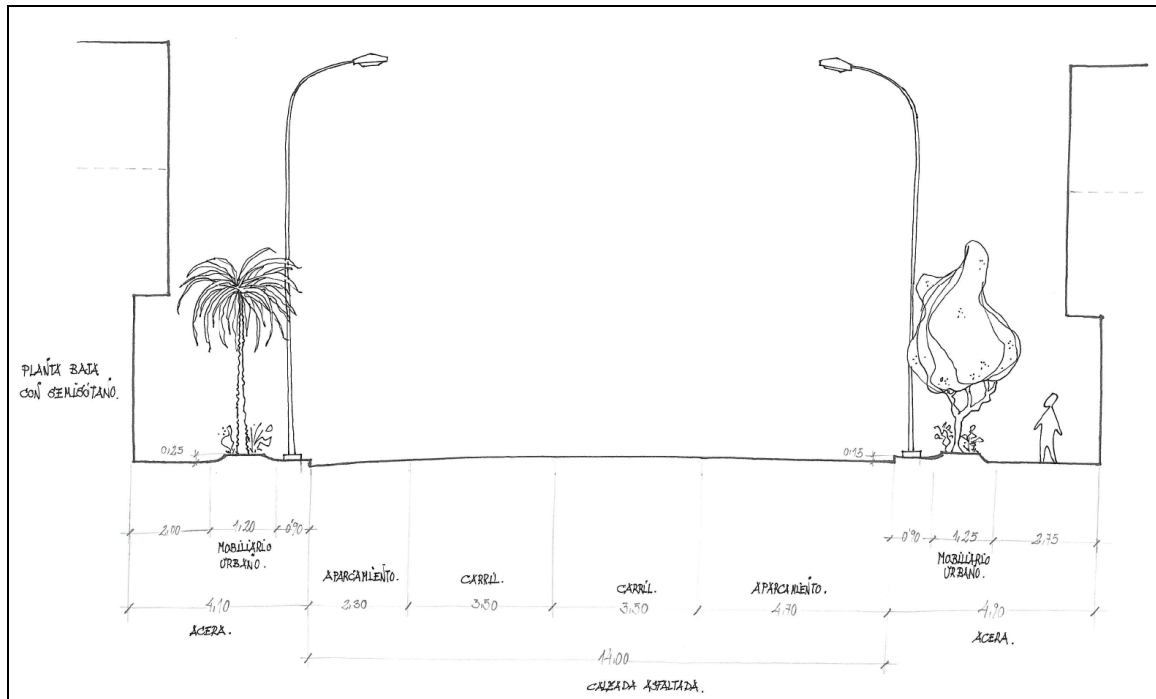


Actuación-tipo: propuesta de ejecución de mediana para la mejora de la circulación y fomento la movilidad peatonal

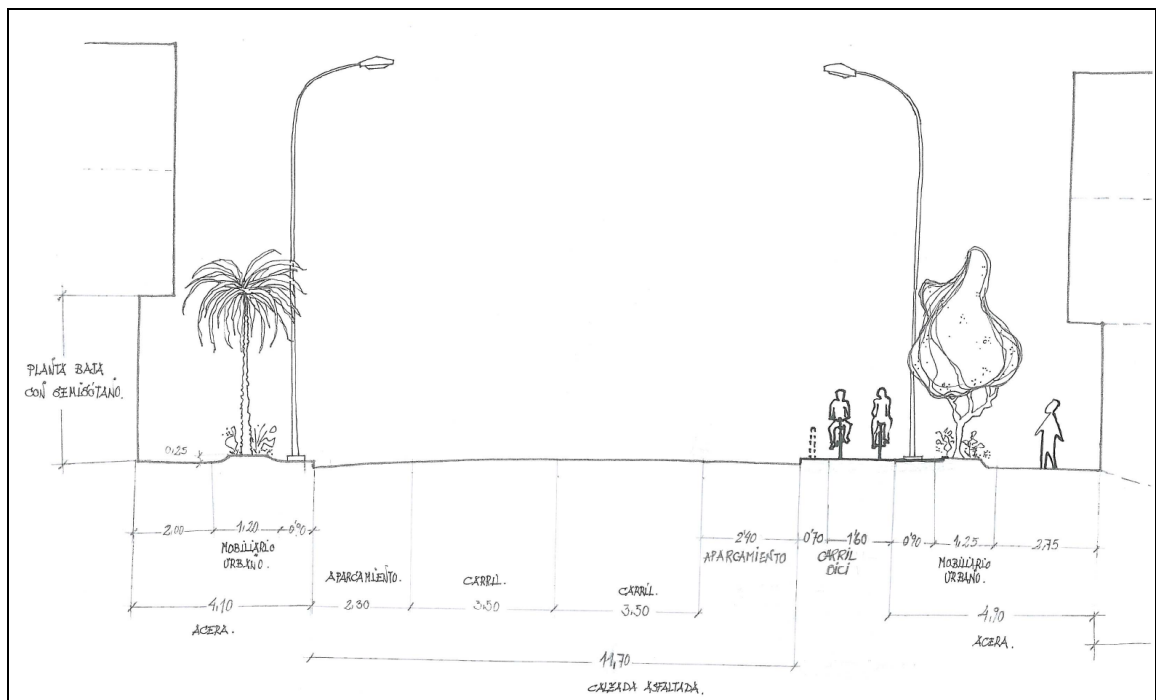
Sección tipo 100/4 Suelo Urbano Consolidado del Cruce de Arinaga



- Propuesta de implantación de la movilidad en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, para uso exclusivo de este medio, en un entorno adecuado, al margen de que éste pueda conectar con los caminos de un parque o sendas peatonales en varios ámbitos del municipio (grafados en plano de diagnóstico *4.2C Medidas de Prevención y Ordenación*):
 - En la GC-550 en el Casco de Agüimes, desde el Ayuntamiento hasta el Parque Urbano El Milano, de aproximadamente 1 km. de recorrido.
 - En el Cruce de Arinaga por la GC-100, desde La Goleta hasta Espinales por la GC-191, de aproximadamente 2,5 kms. de longitud.
 - En la bajada a la Playa de Vargas, desde la GC-191, con 2 kms. de trayecto.
- En Playa de Arinaga, tres recorridos alternativos, todos con salida desde el Parque Urbano del Polígono: el primero, por la calle principal hasta el muelle del Zoco del Negro, de casi 2 kms. de longitud; el segundo, hasta el paseo marítimo por el futuro Parque Urbano del Sur con aproximadamente 1 km. de trayecto, y el tercer itinerario con parada en Muelle Viejo, de 2 kms. de distancia hasta el Faro de Arinaga.



Estado actual. Sección tipo GC-100/8 Suelo Urbano Consolidado Playa de Arinaga



Actuación-tipo: propuesta de implantación
de Carril –Bici

Sección tipo GC-100/8 Suelo
Urbano Consolidado Playa de Arinaga



5. ANEXO DE MAPAS DE RUIDO.

Se anexan los mapas de ruido de las siguientes carreteras:

GC-1, GC-100 y C-191.

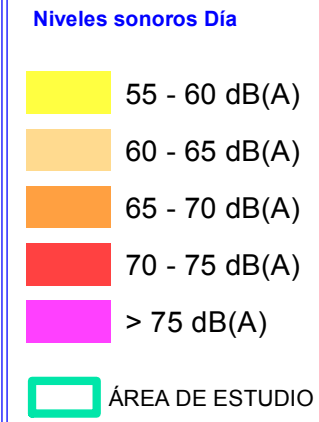
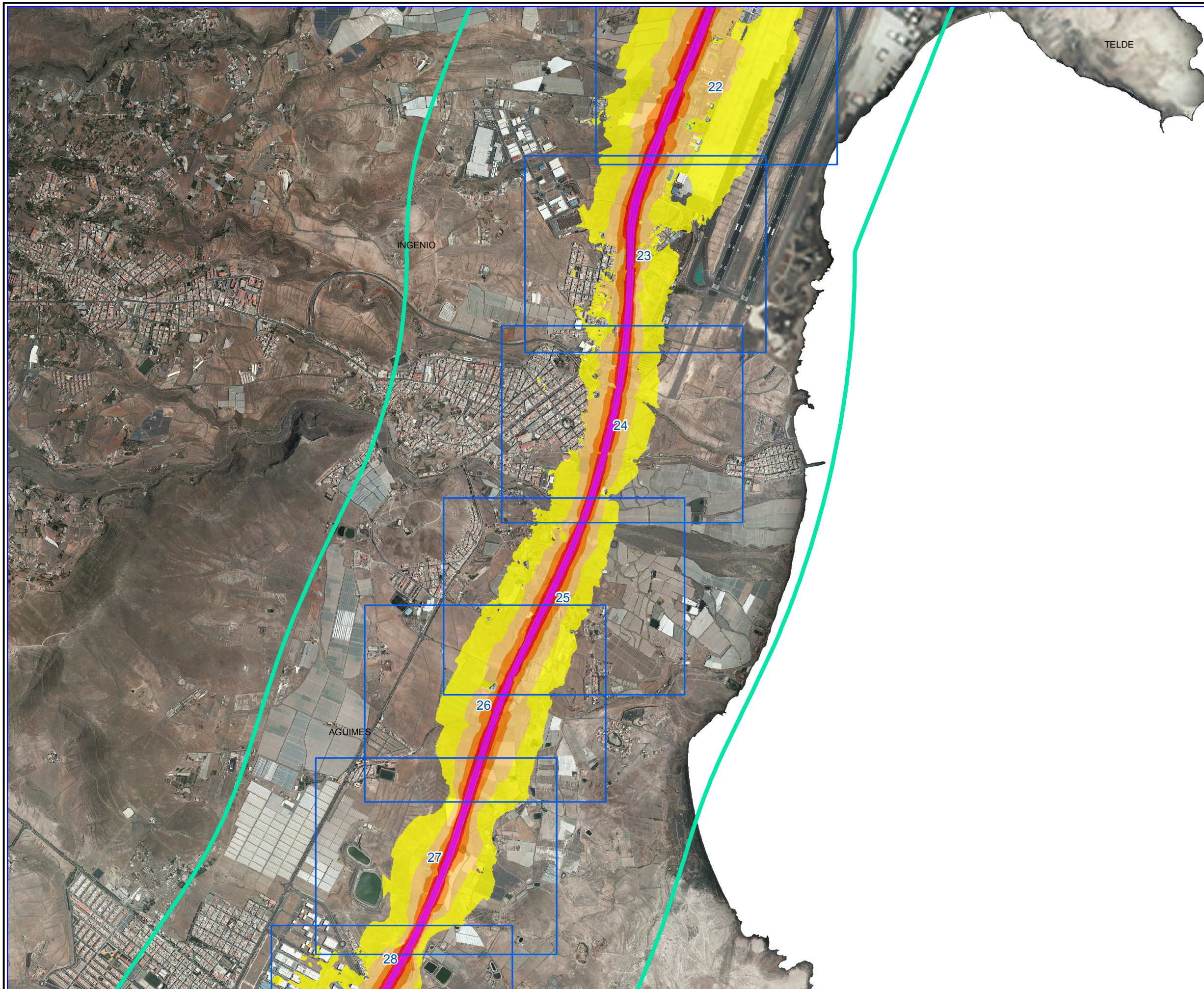
UME GC-1/GC-100/GC-191

- MAPA DE NIVELES SONOROS

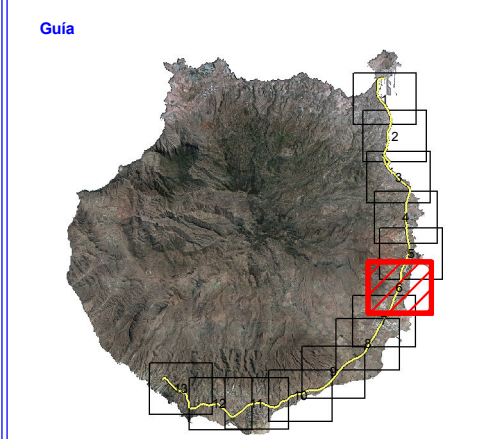
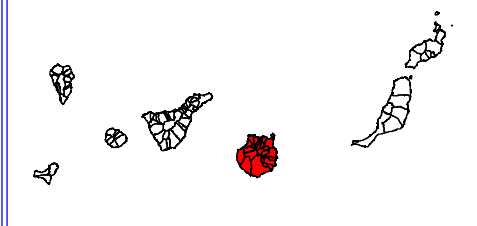
- DÍA. GENERAL
- TARDE. GENERAL
- NOCHE. GENERAL
- LDEN. GENERAL.

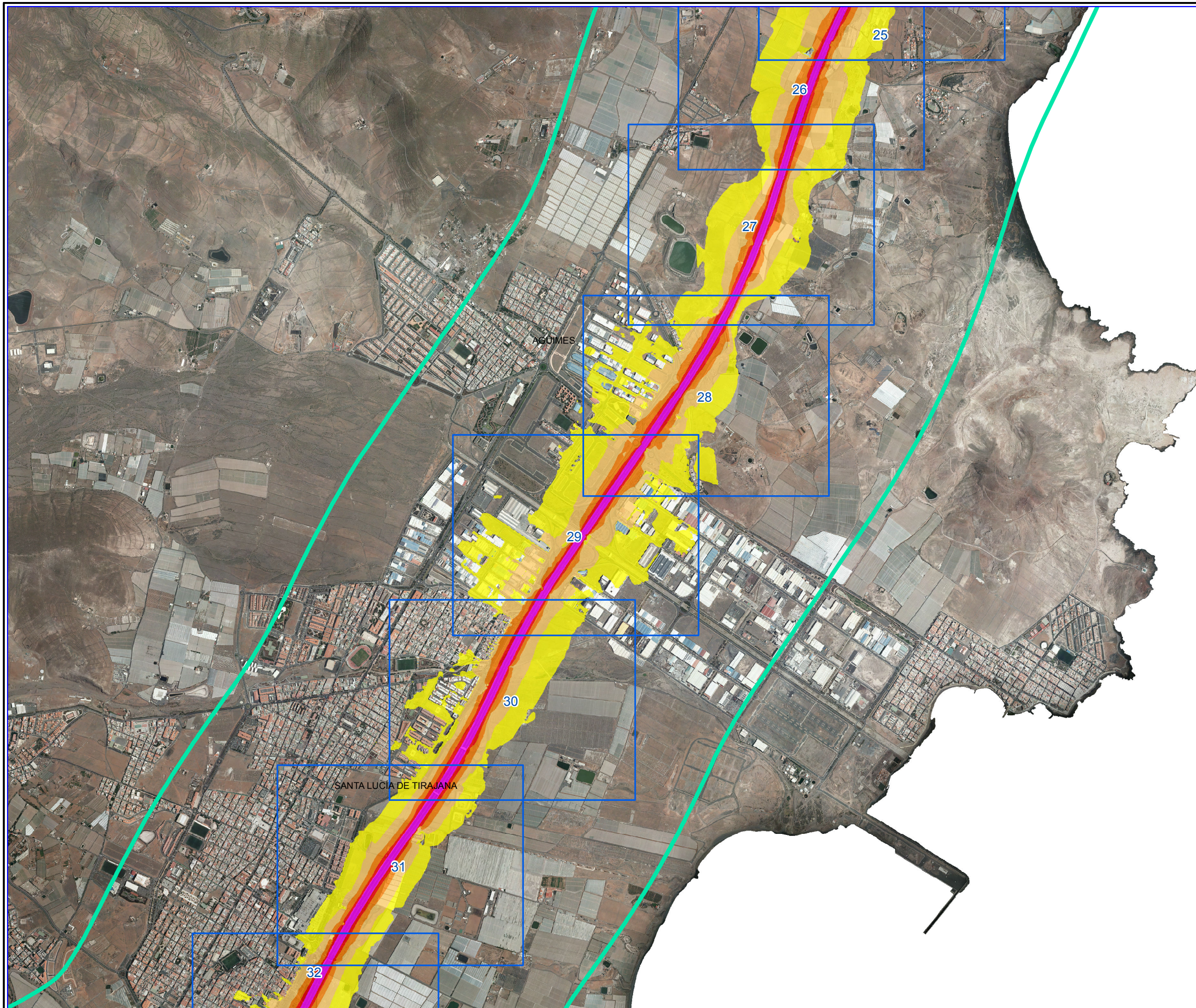
- MAPAS DE AFECCIÓN.

- MAPA DE ZONA DE AFECCIÓN GENERAL.



Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





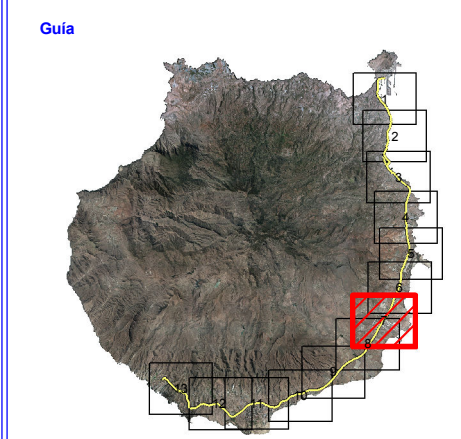
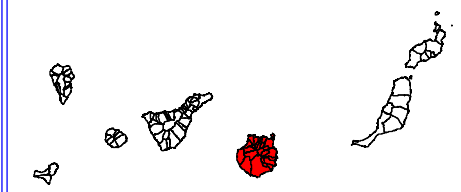
Niveles sonoros Día

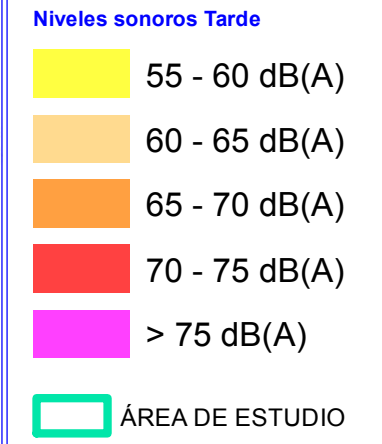
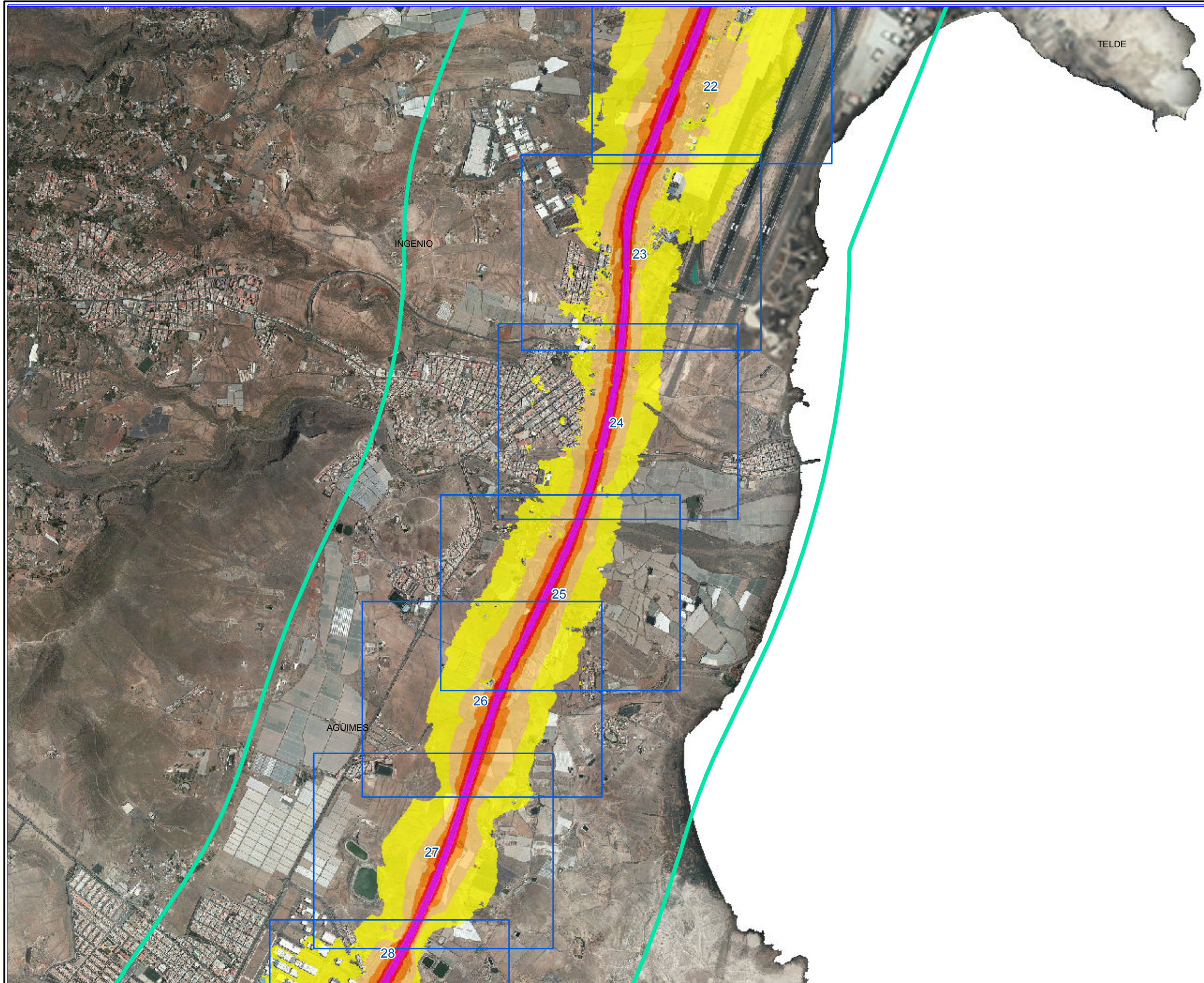
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

ÁREA DE ESTUDIO

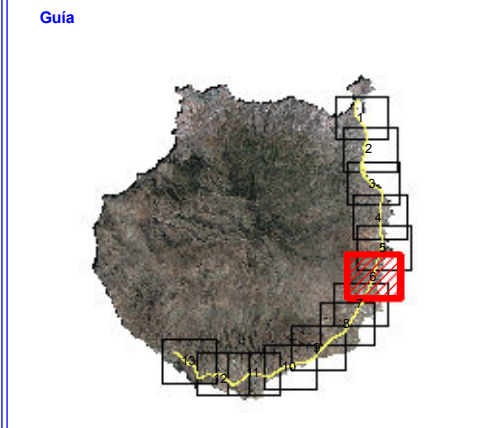
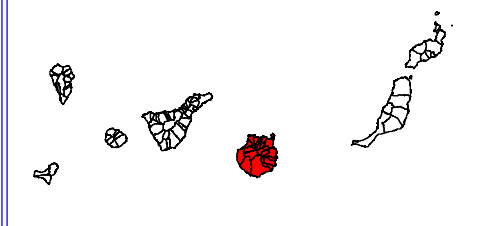


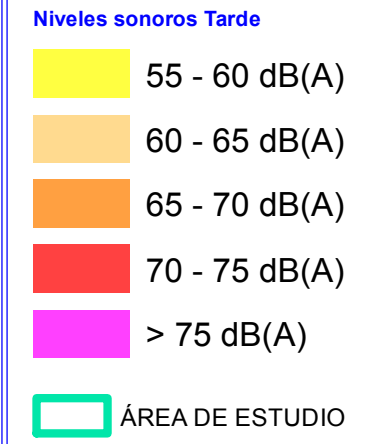
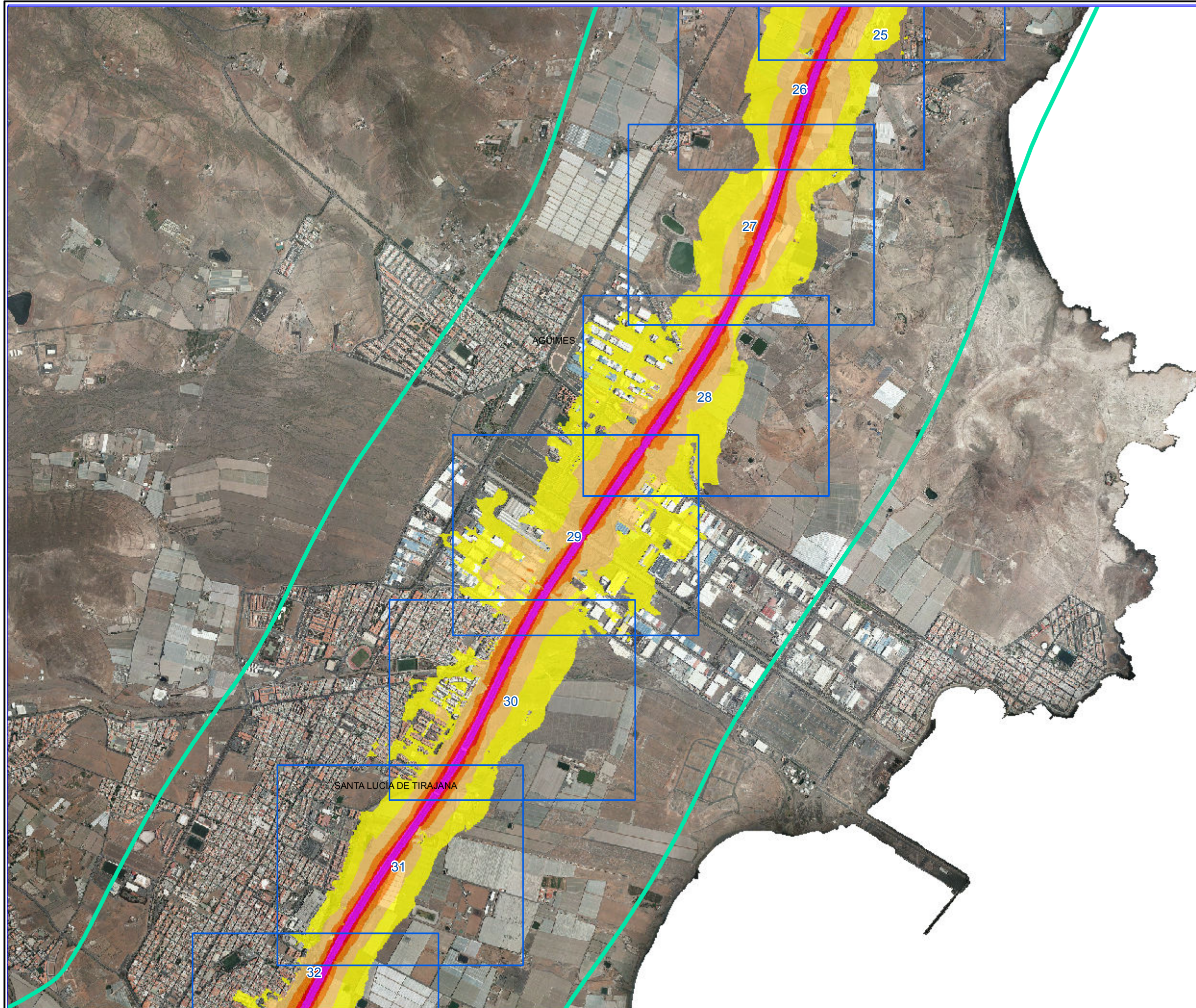
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



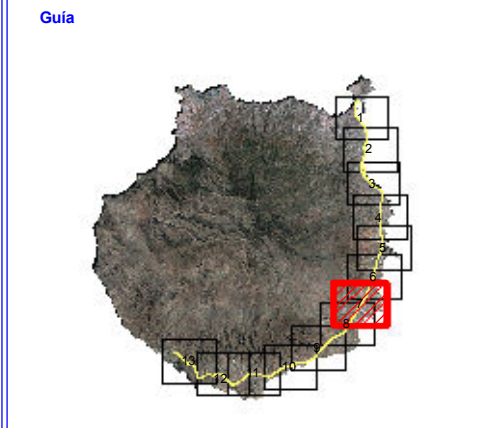
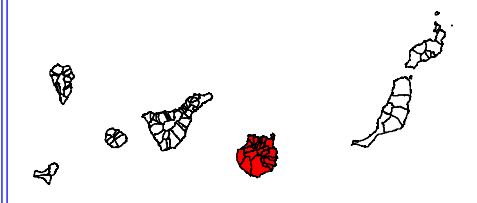


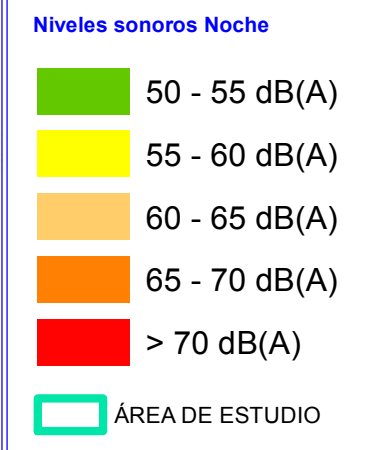
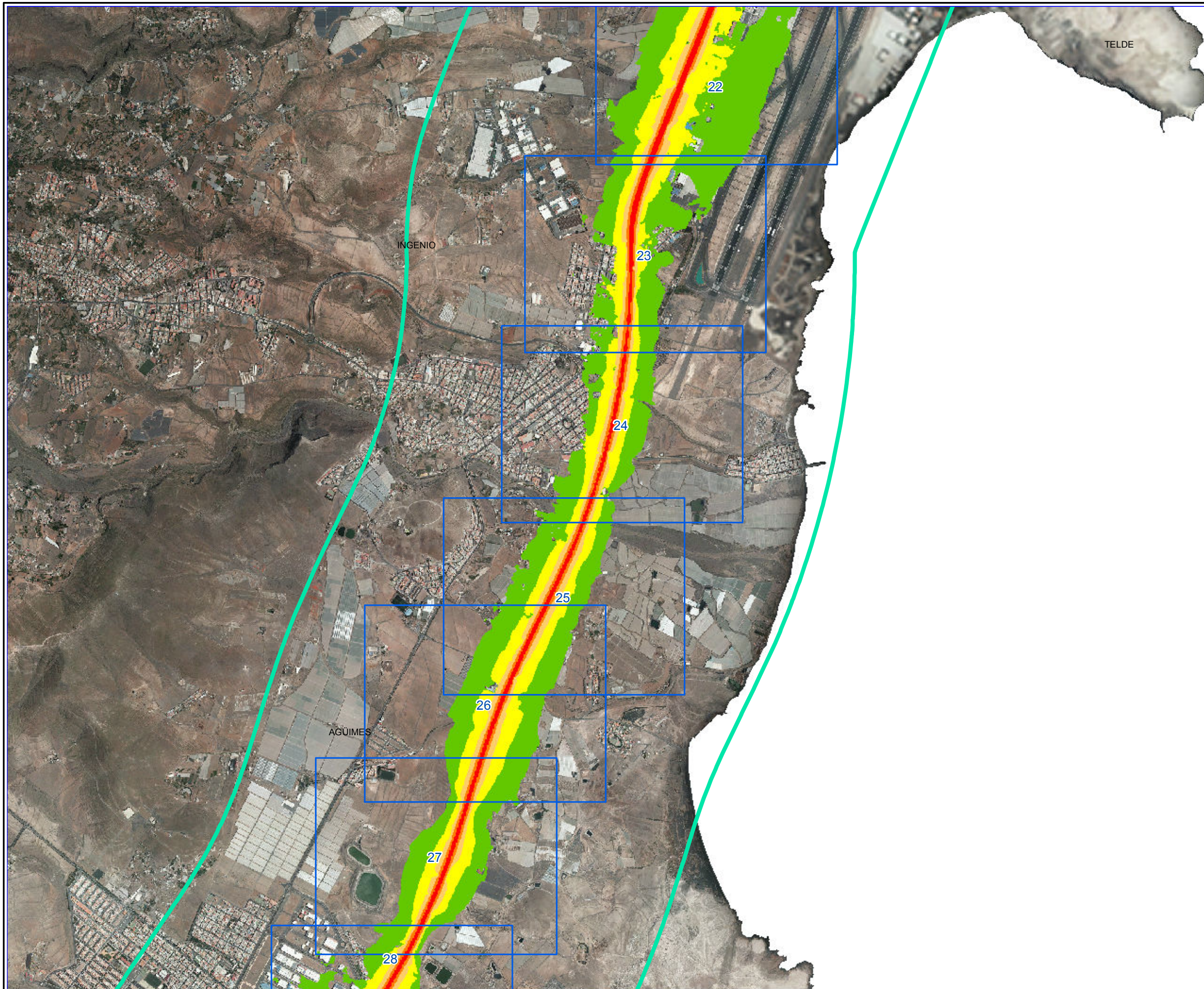
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



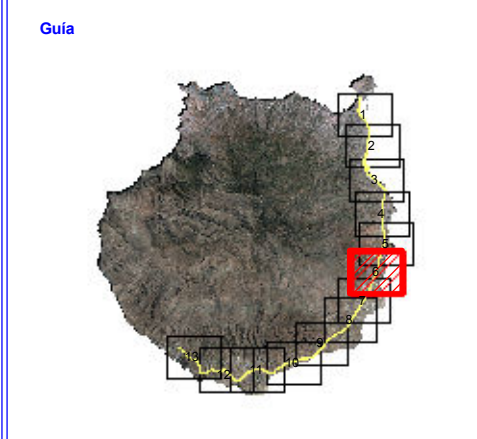
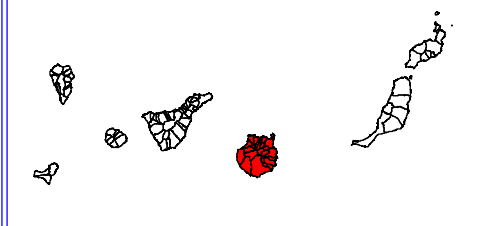


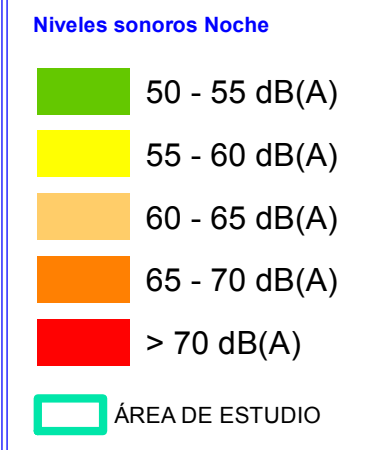
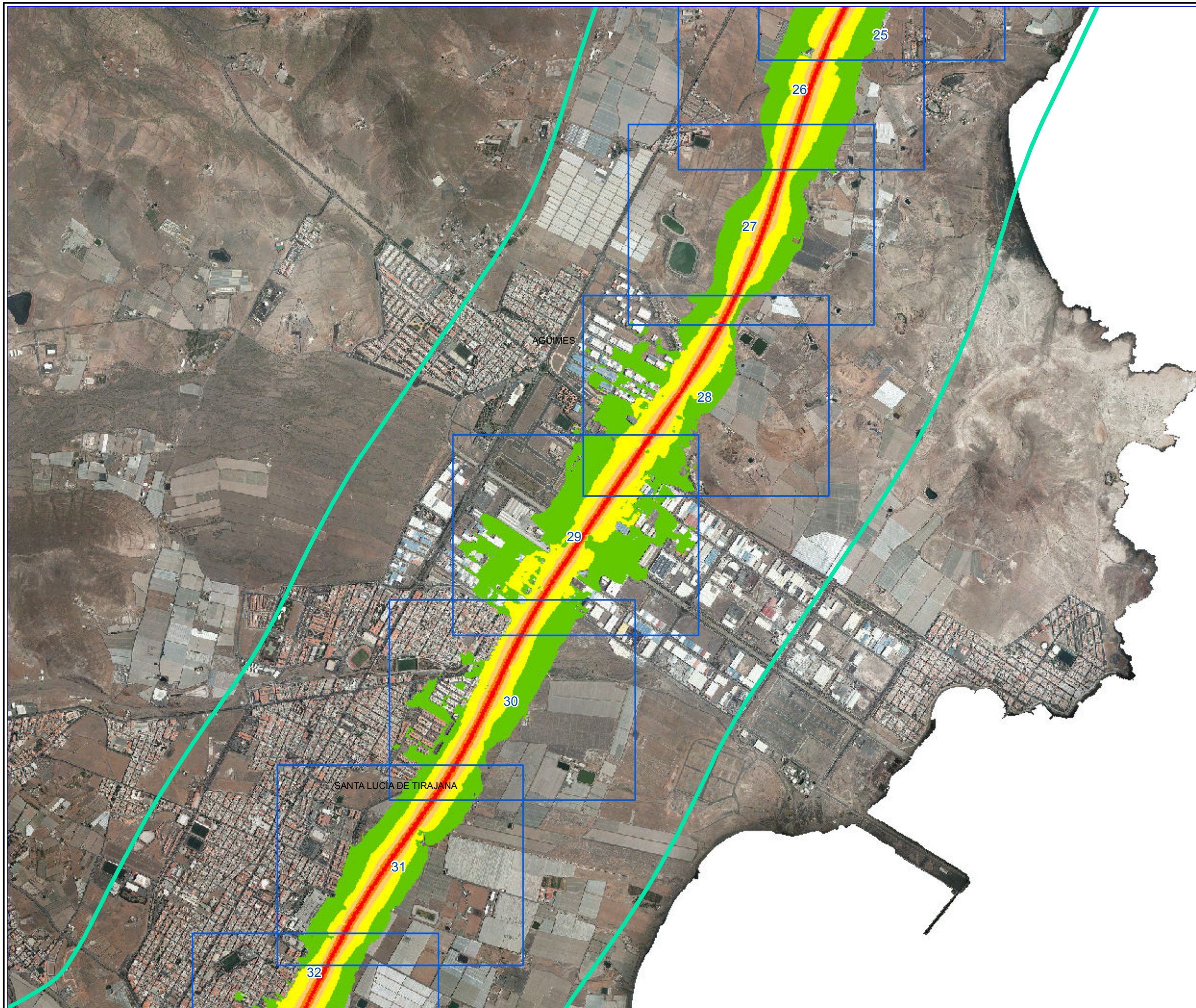
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



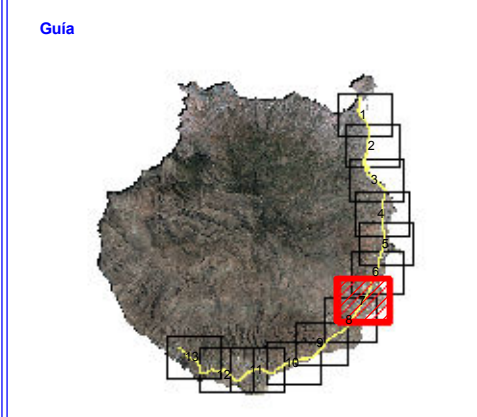
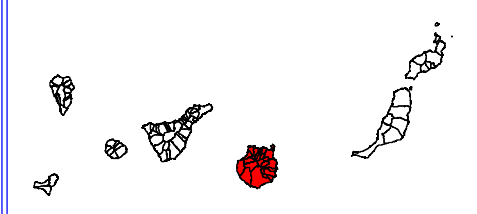


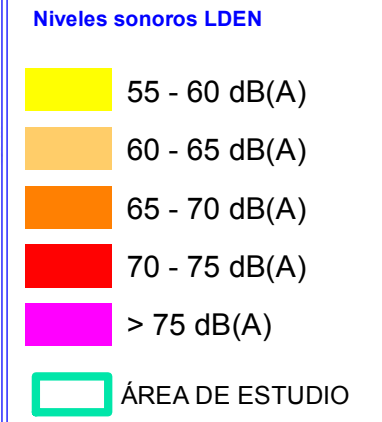
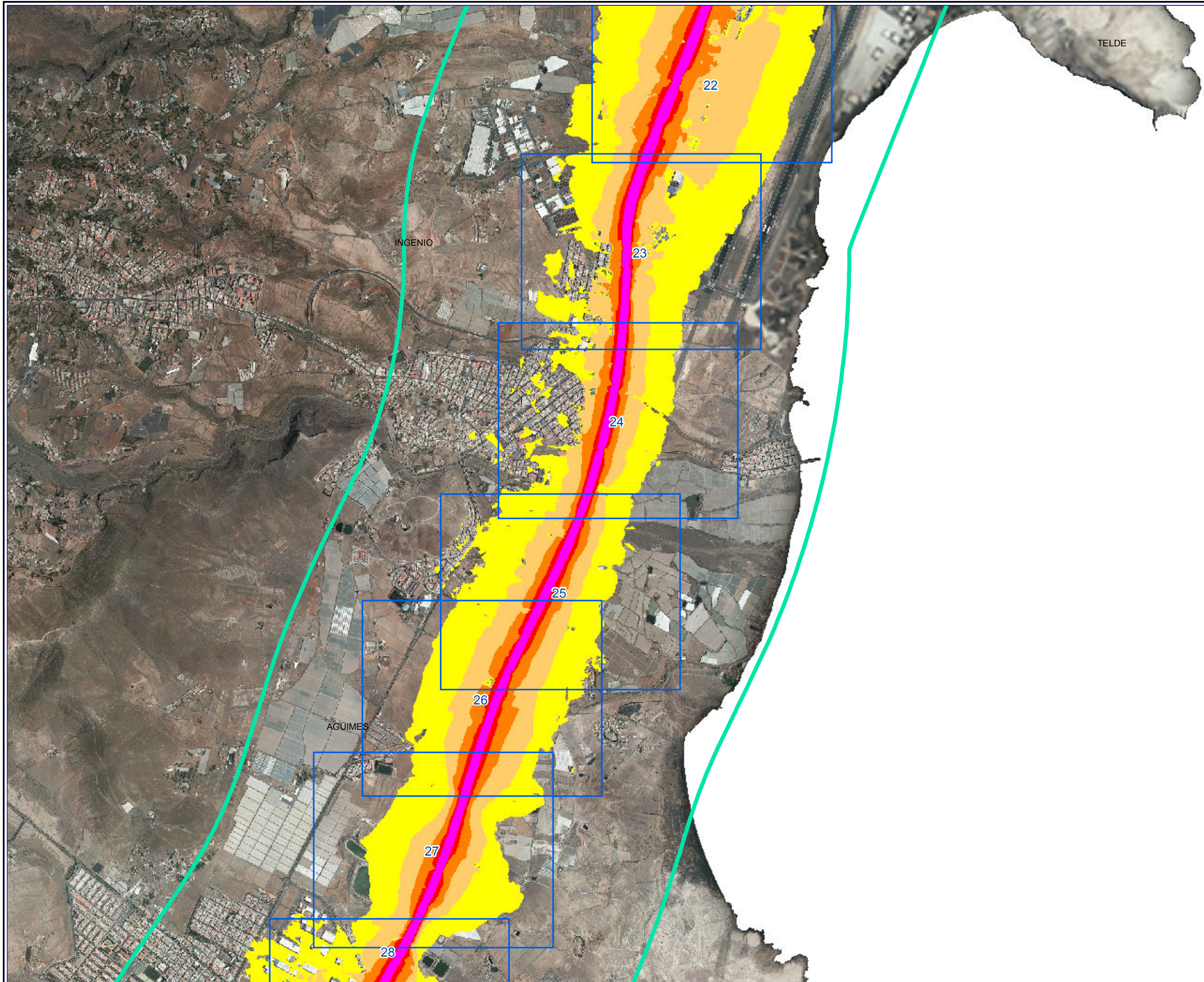
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



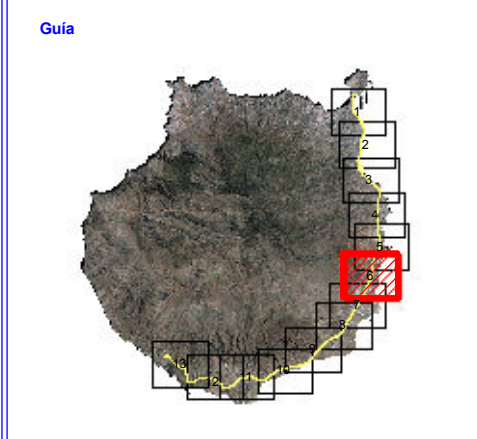
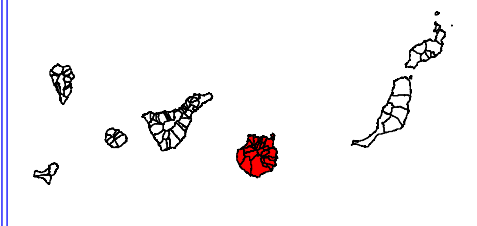


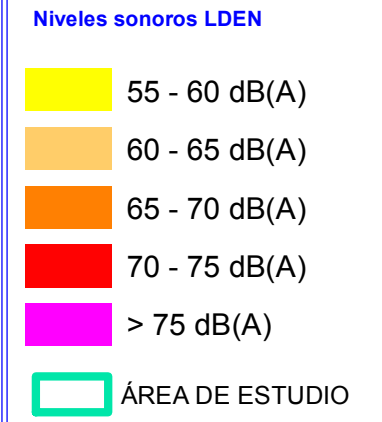
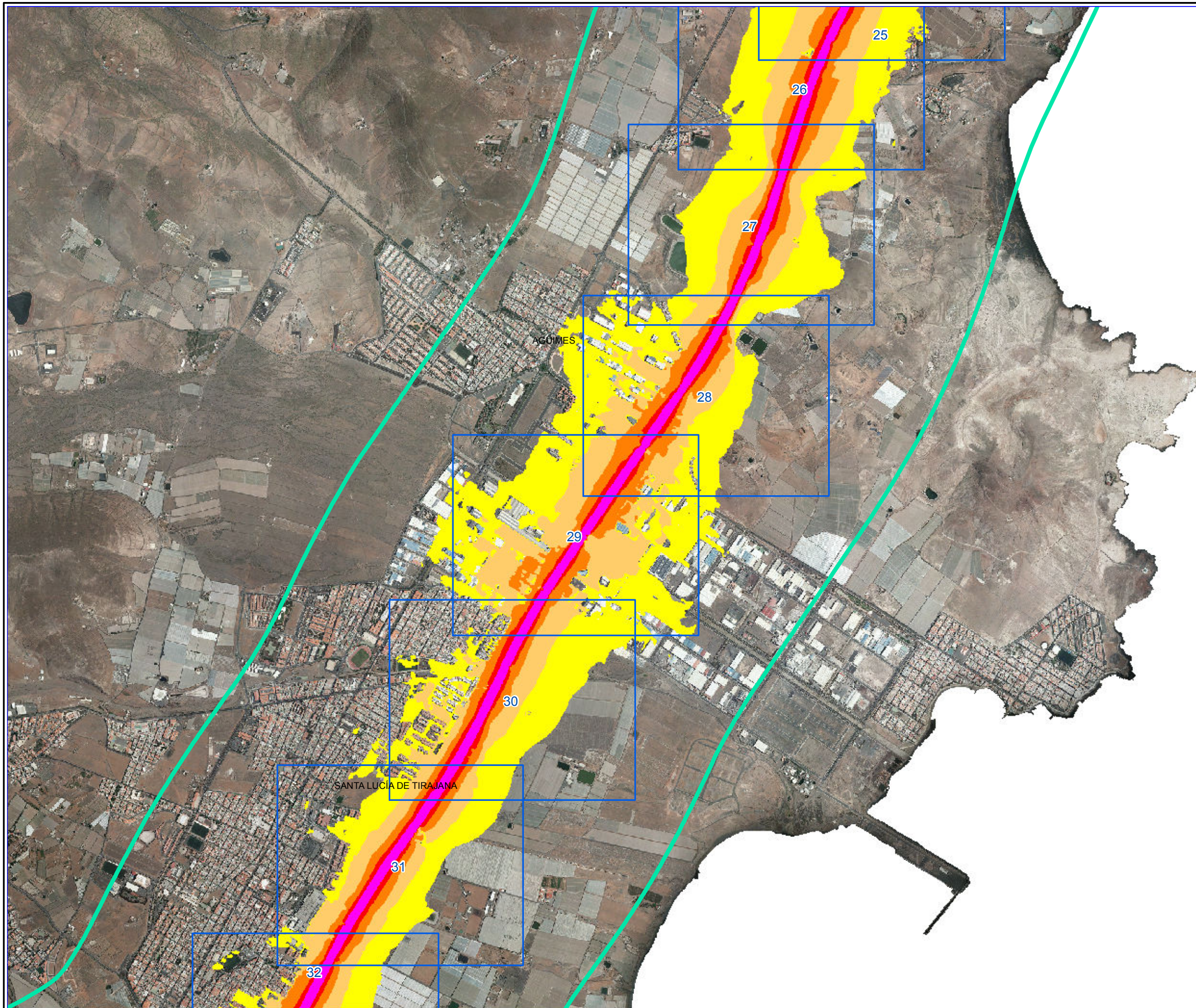
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



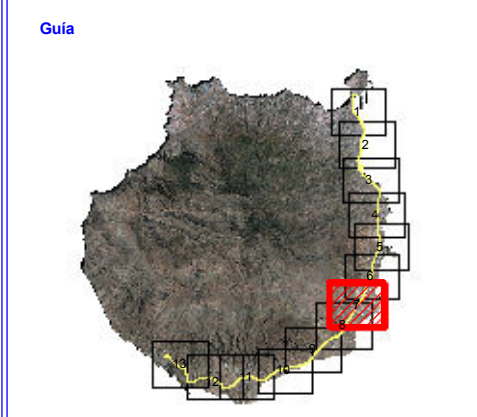
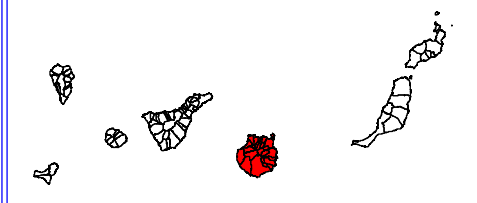


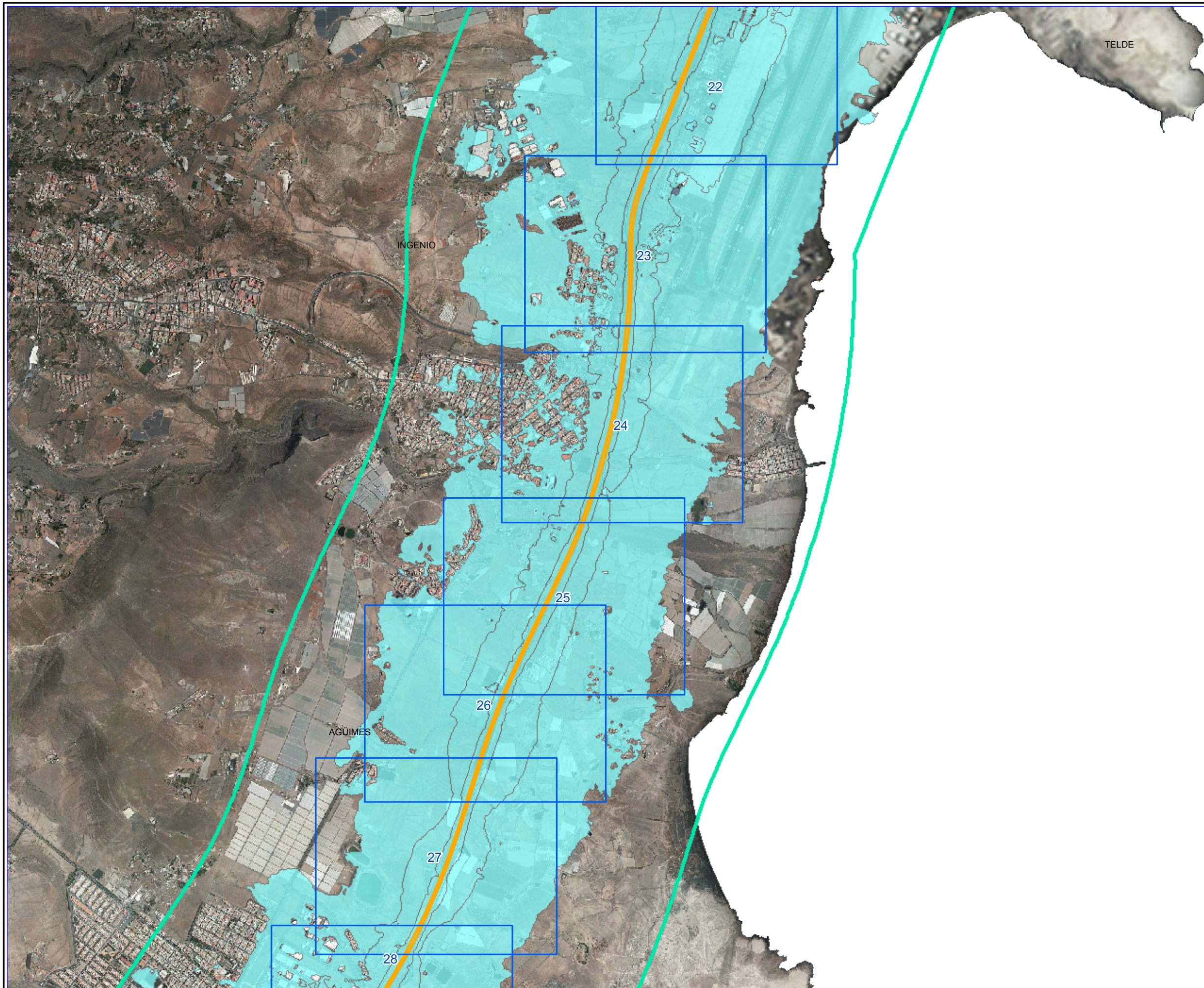
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Leyenda

- CARRETERA DE ESTUDIO
- AFECCIÓN
- ÁREA DE ESTUDIO

Superficie expuesta

Lden (dBA)	Superficie (Km ²)
>55	81,89
>65	21,68
>75	5,44

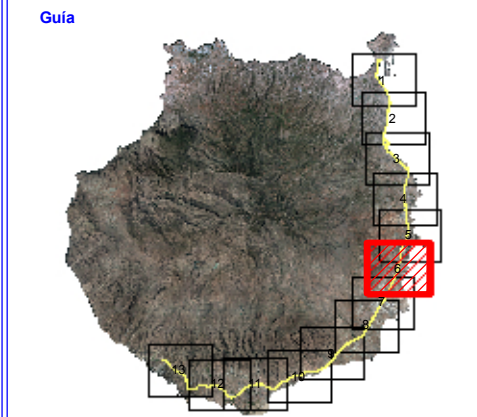
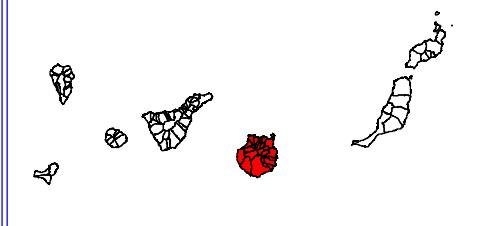
Población expuesta

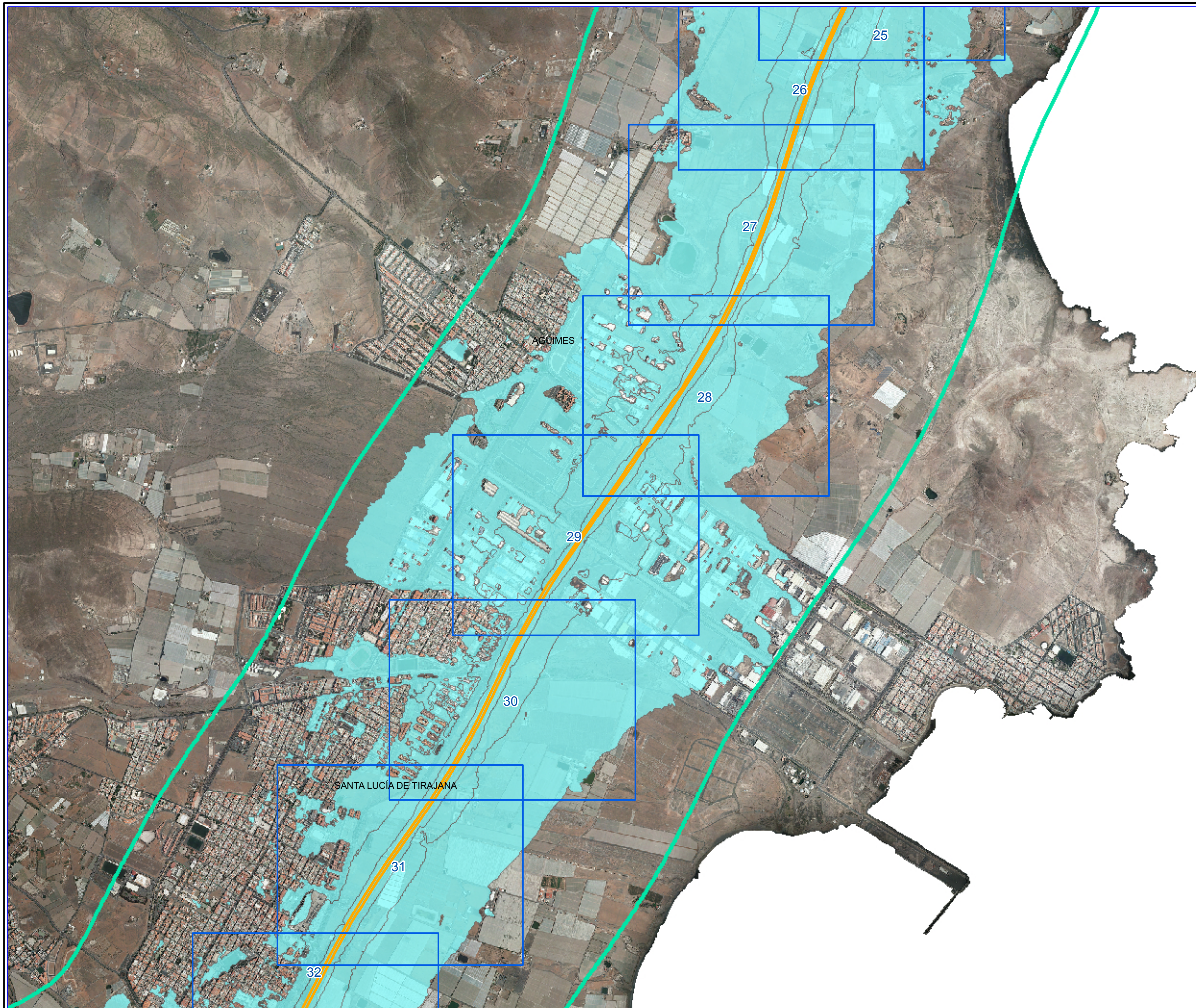
Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	370	797
>65	95	160
>75	28	24

Centros sanitarios y colegios expuestos

Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	19	72
>65	8	13
>75	4	3

Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Leyenda

- CARRETERA DE ESTUDIO
- AFECCIÓN
- ÁREA DE ESTUDIO

Superficie expuesta

Lden (dBA)	Superficie (Km ²)
>55	81,89
>65	21,68
>75	5,44

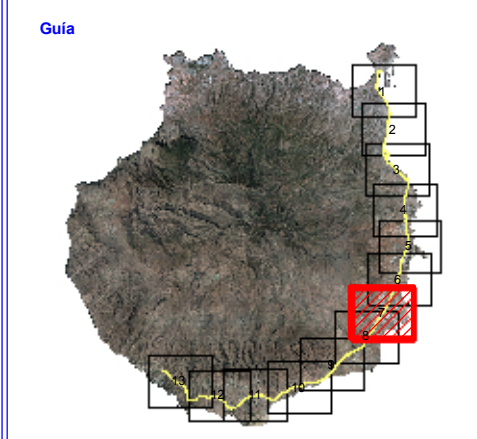
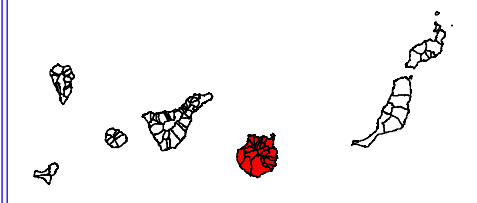
Población expuesta

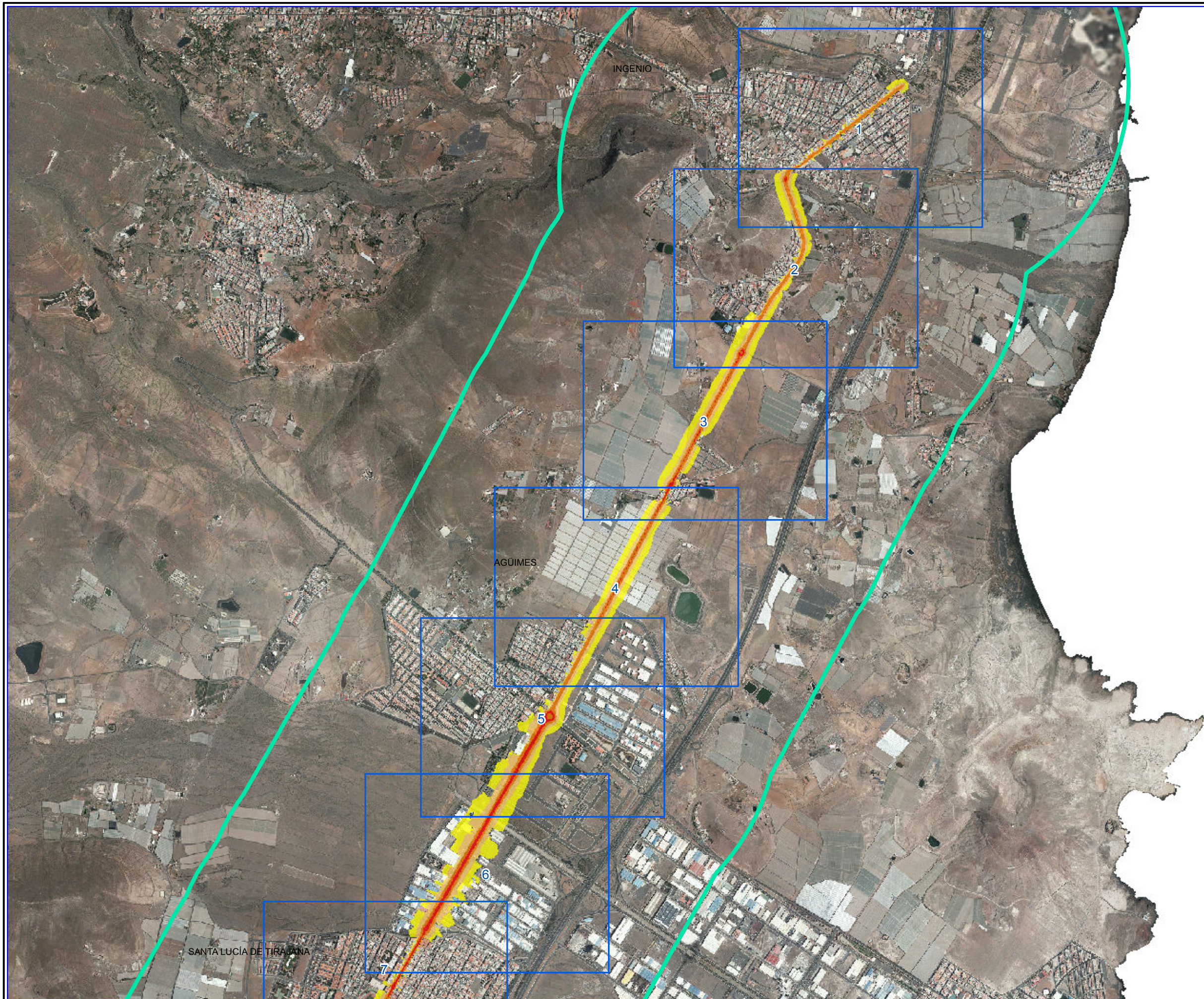
Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	370	797
>65	95	160
>75	28	24

Centros sanitarios y colegios expuestos

Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	19	72
>65	8	13
>75	4	3

Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





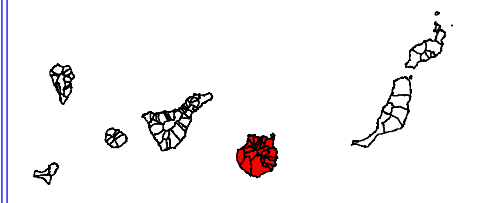
Niveles sonoros Día

- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

ÁREA DE ESTUDIO

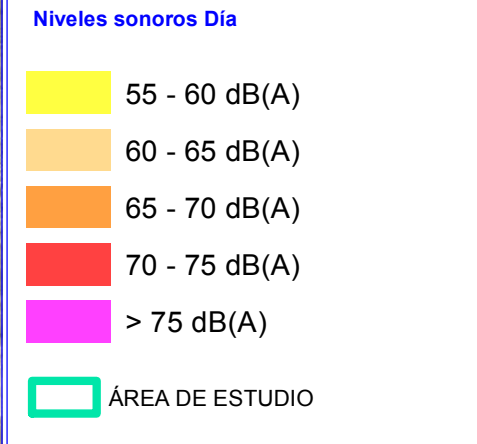


Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N

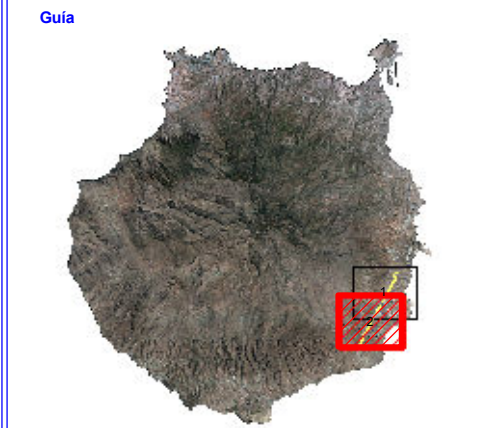
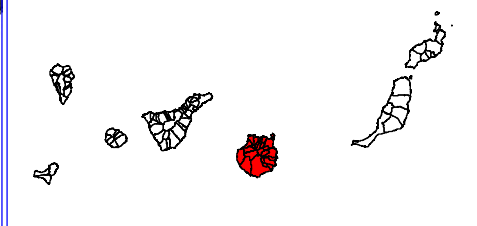


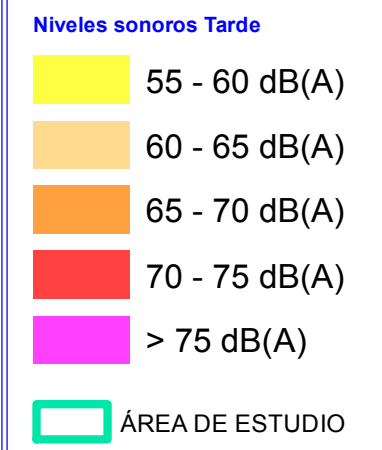
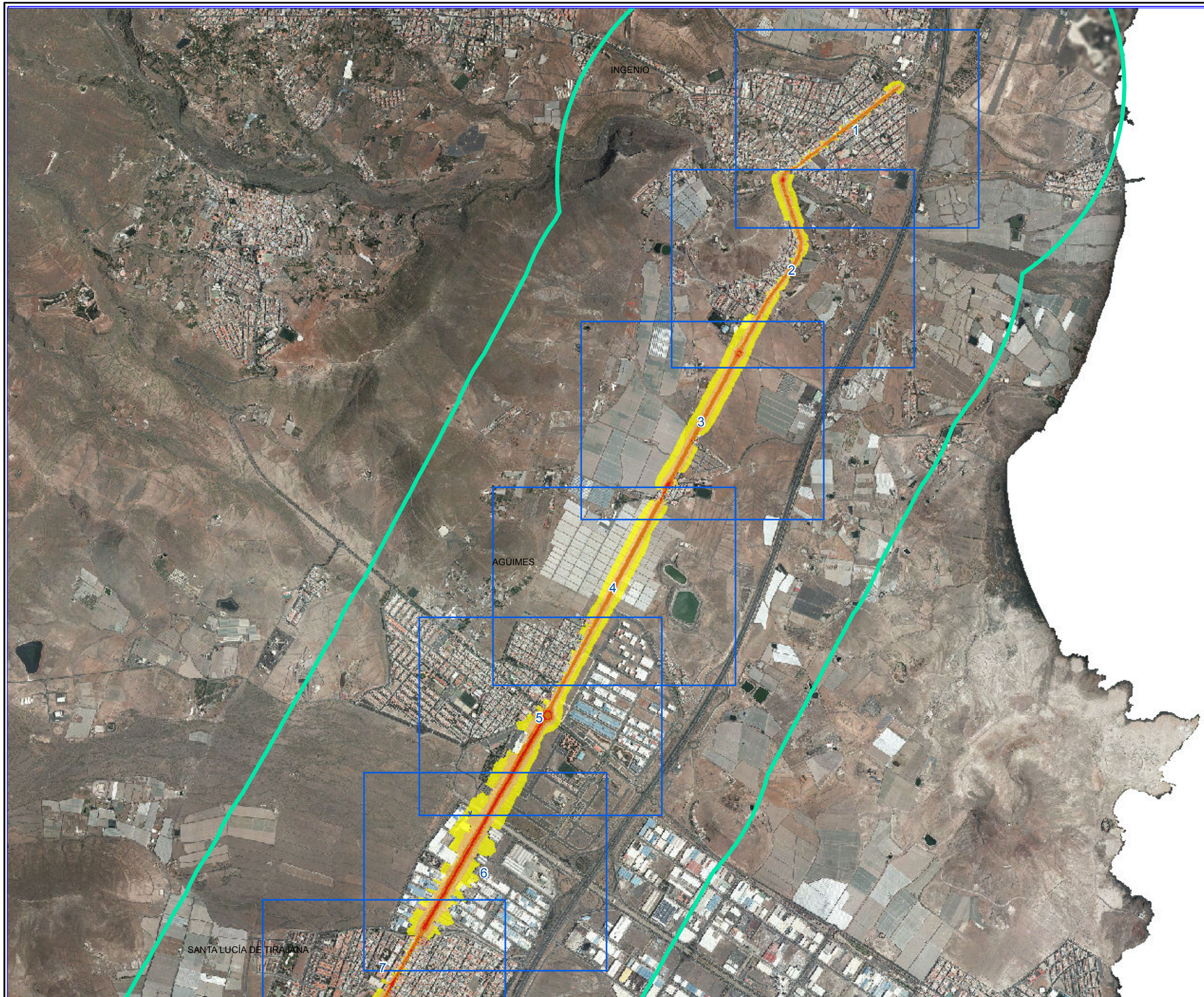
Guía



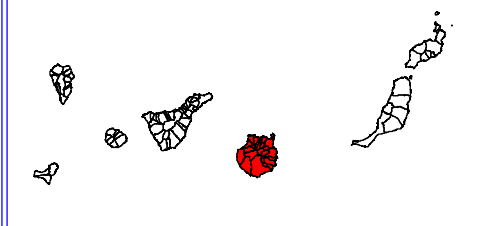


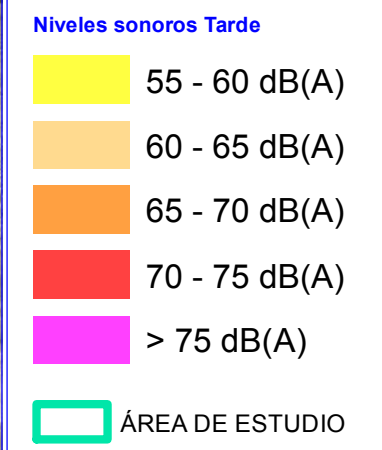

 Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



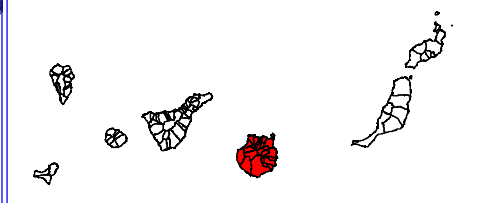


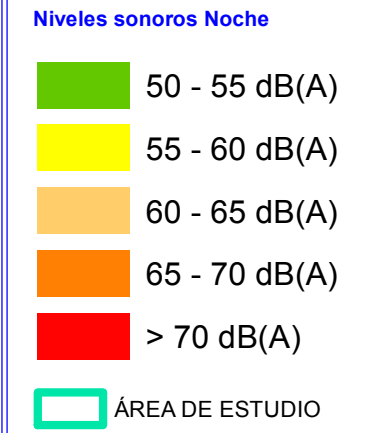
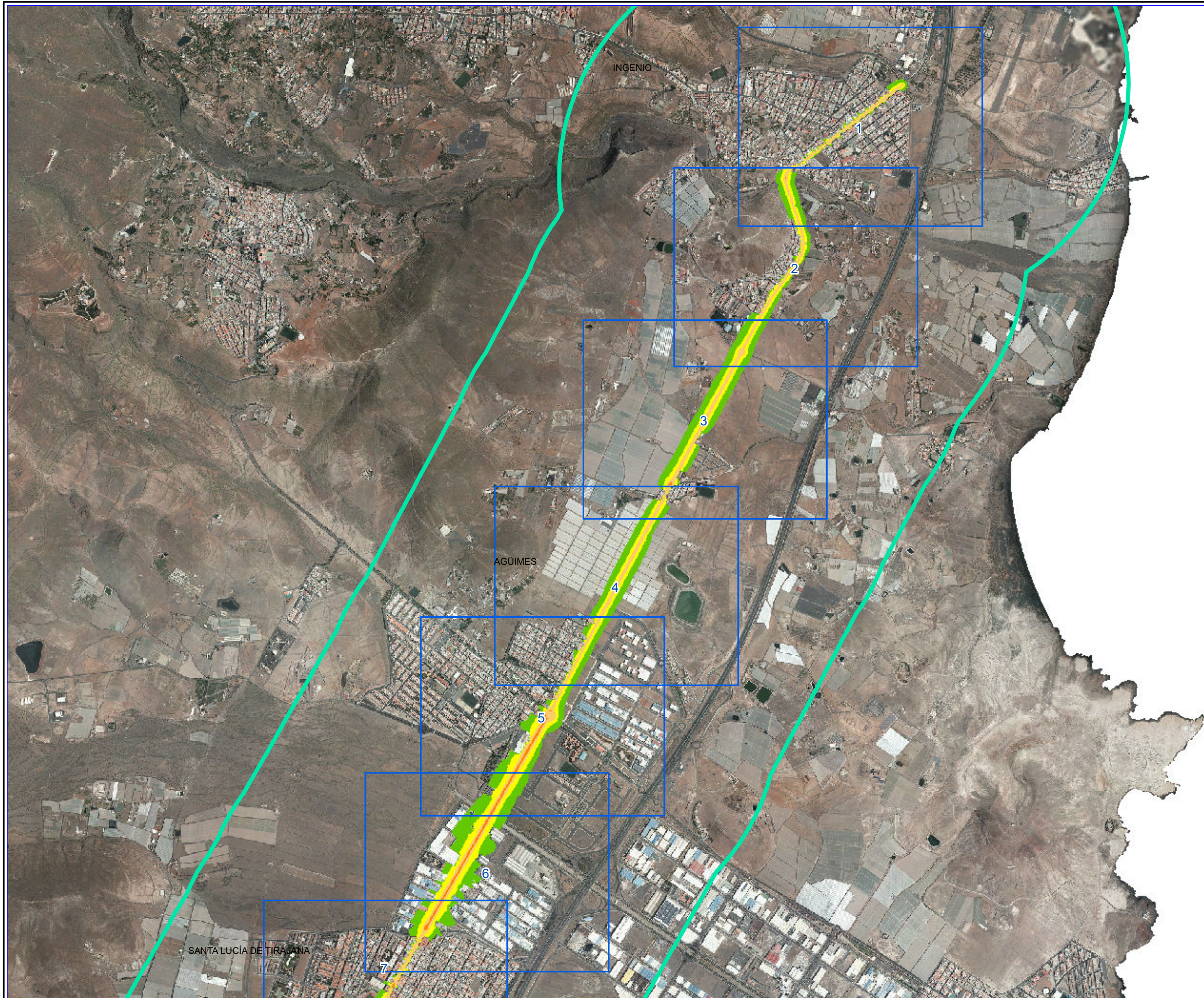
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



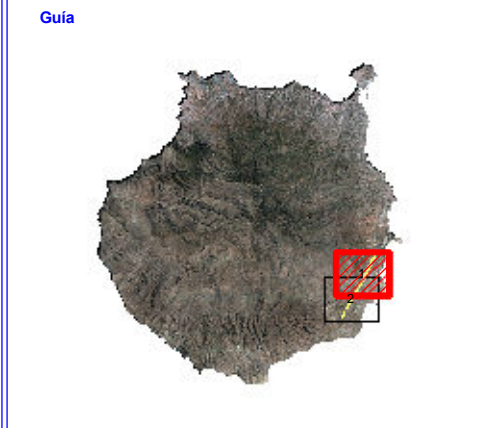
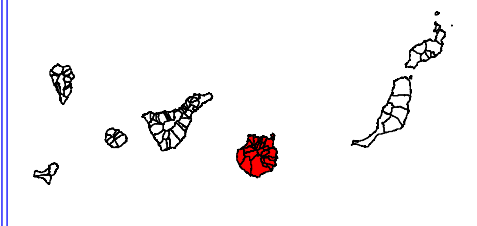


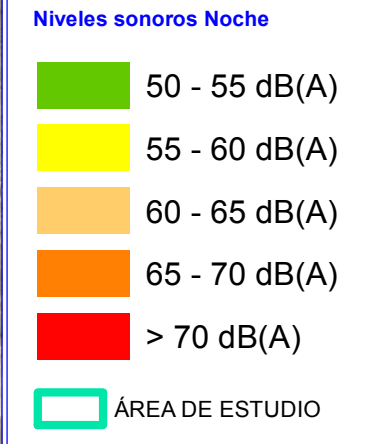
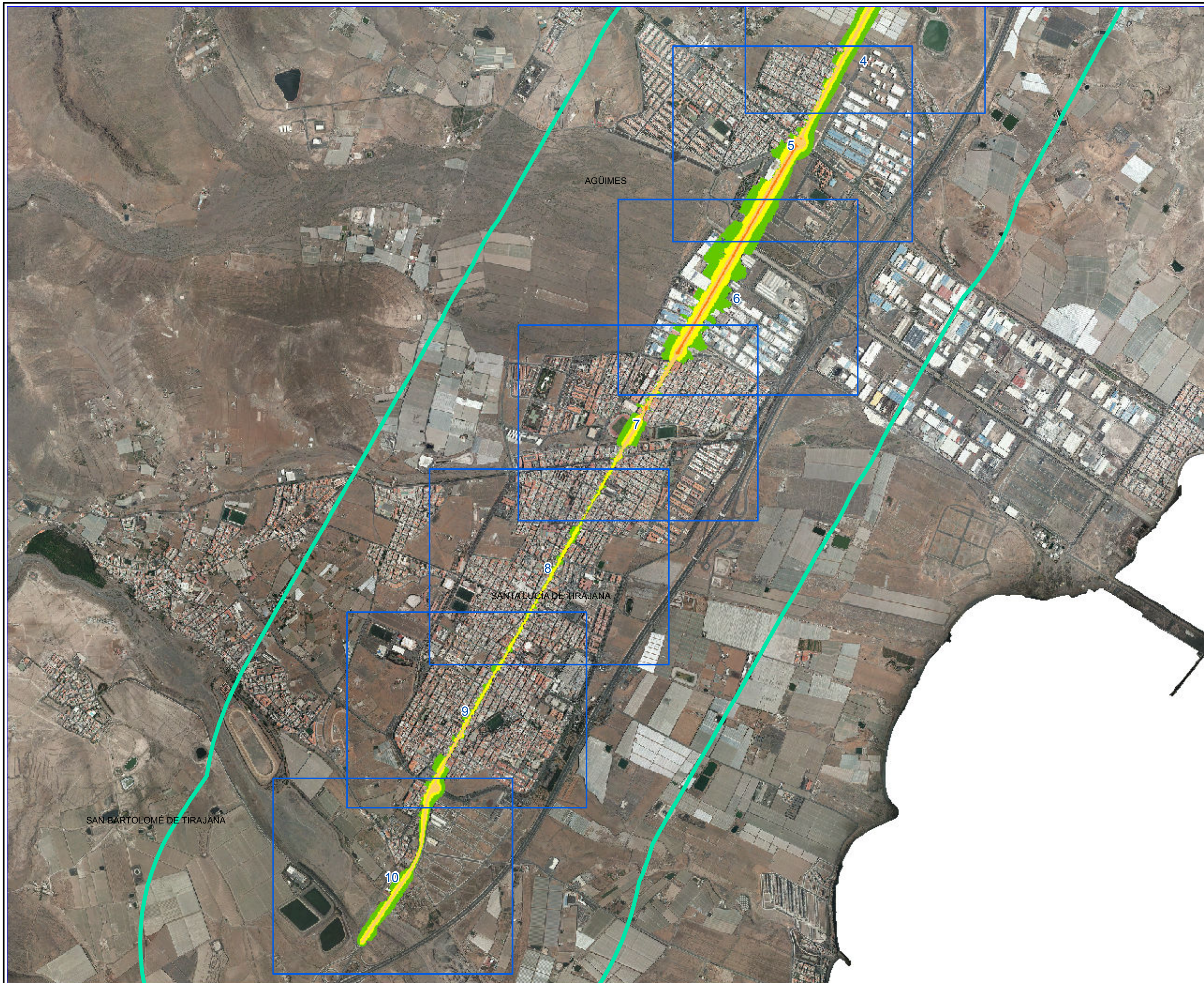
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



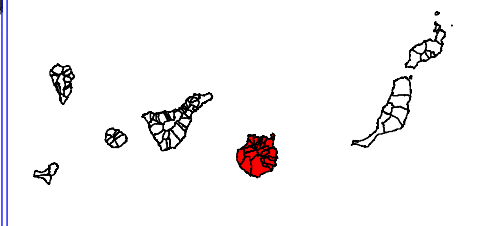


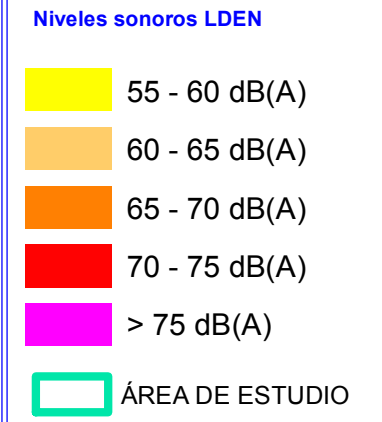
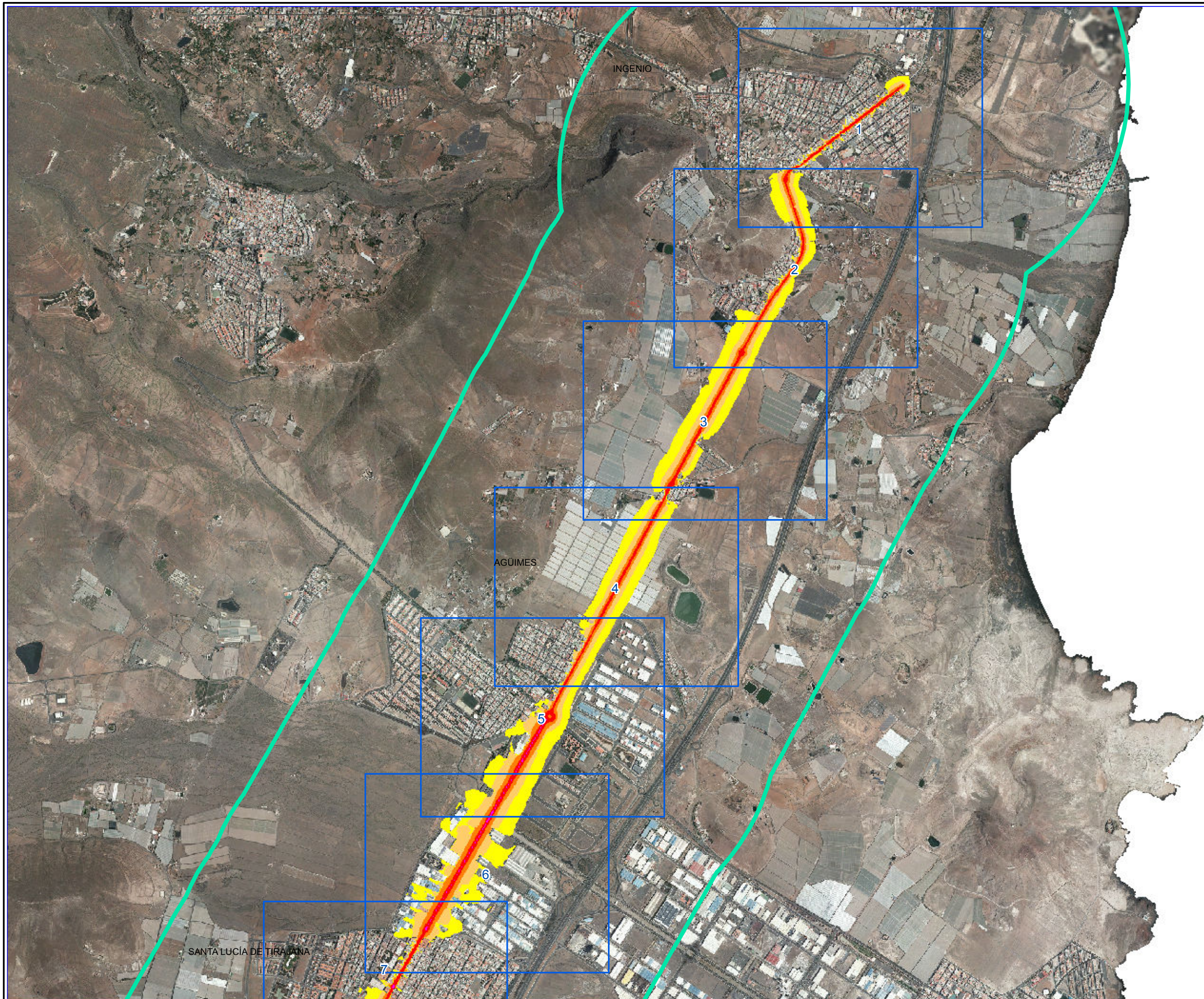
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



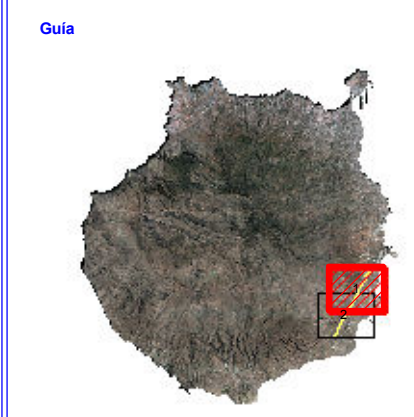
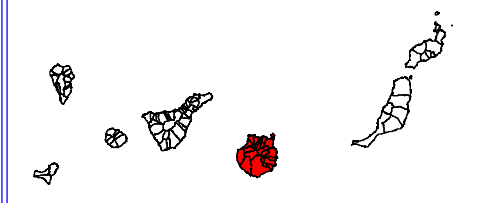


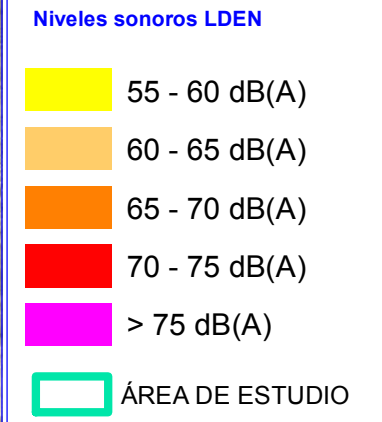
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



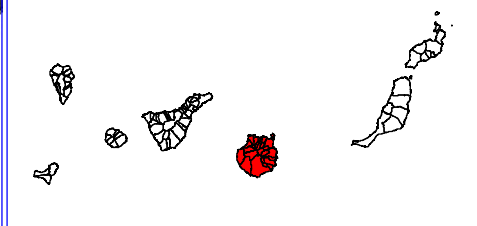


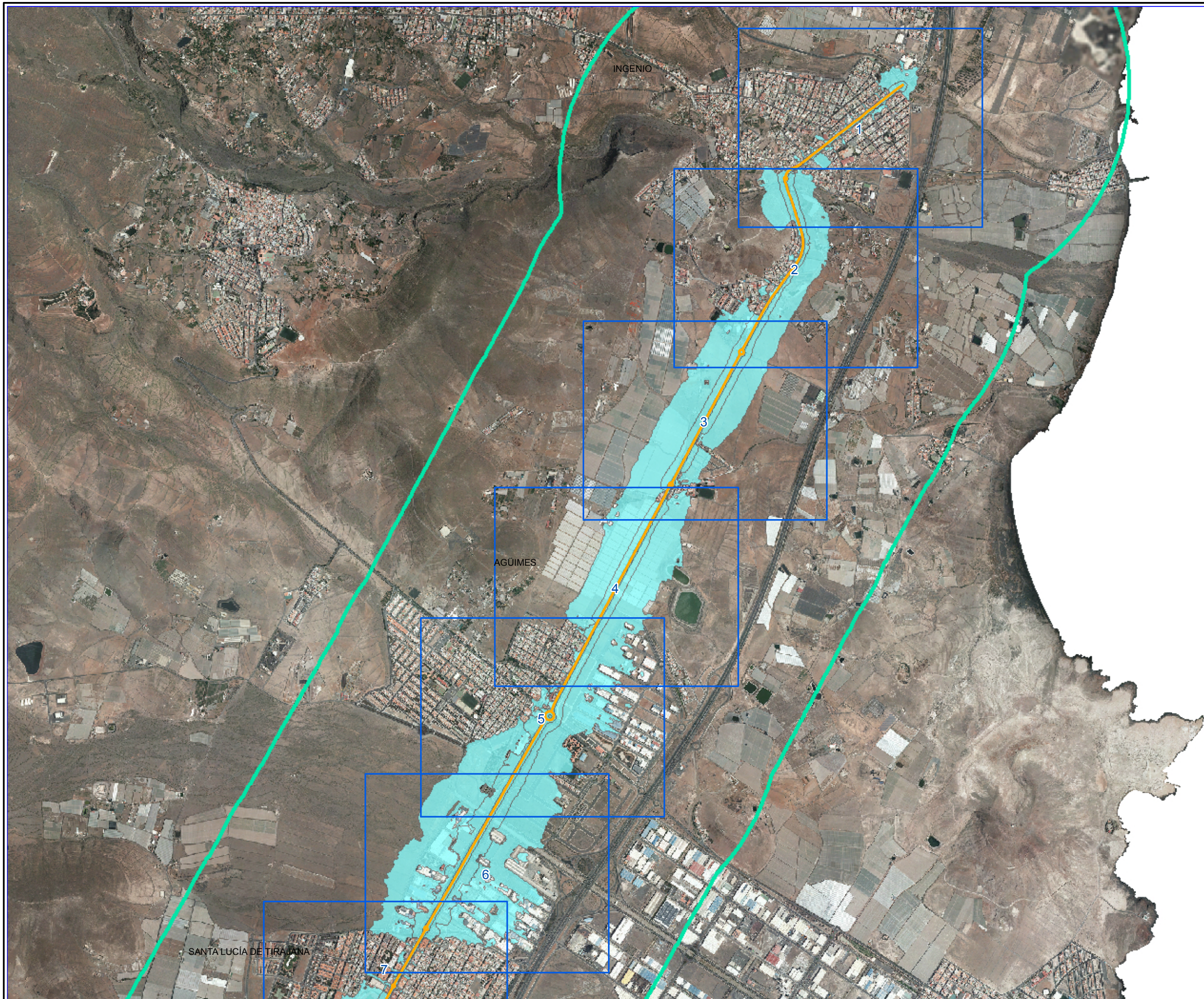
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Leyenda

- CARRETERA DE ESTUDIO
- AFECCIÓN
- ÁREA DE ESTUDIO

Superficie expuesta

Lden (dBA)	Superficie (Km ²)
>55	3,39
>65	0,86
>75	0,17

Población expuesta

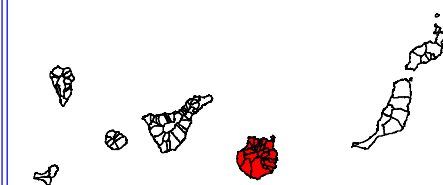
Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	51	89
>65	26	36
>75	1	0

Centros sanitarios y colegios expuestos

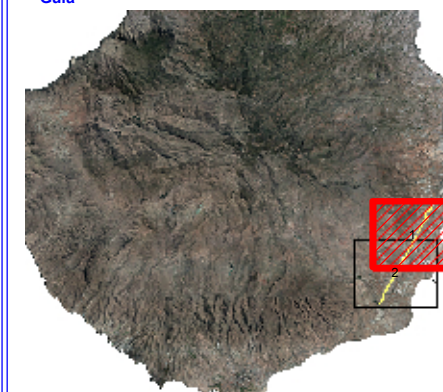
Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	1	6
>65	1	3
>75	0	0



Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



Guía



Consejería de Educación,
 Universidades y Sostenibilidad
 Viceconsejería de Medio Ambiente



Empresas Consultoras:



Título del Proyecto:

MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012)
 FASE 2: MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE CARRETERAS:
 GRAN CANARIA

Expediente:

8/2013

Escalas:

1:25.000
 FORMATO ORIGINAL
 UNE A3

Plano:

UME GC-191
 MAPAS DE AFECCIÓN.
 MAPA DE ZONA DE AFECCIÓN GENERAL.

Fecha:

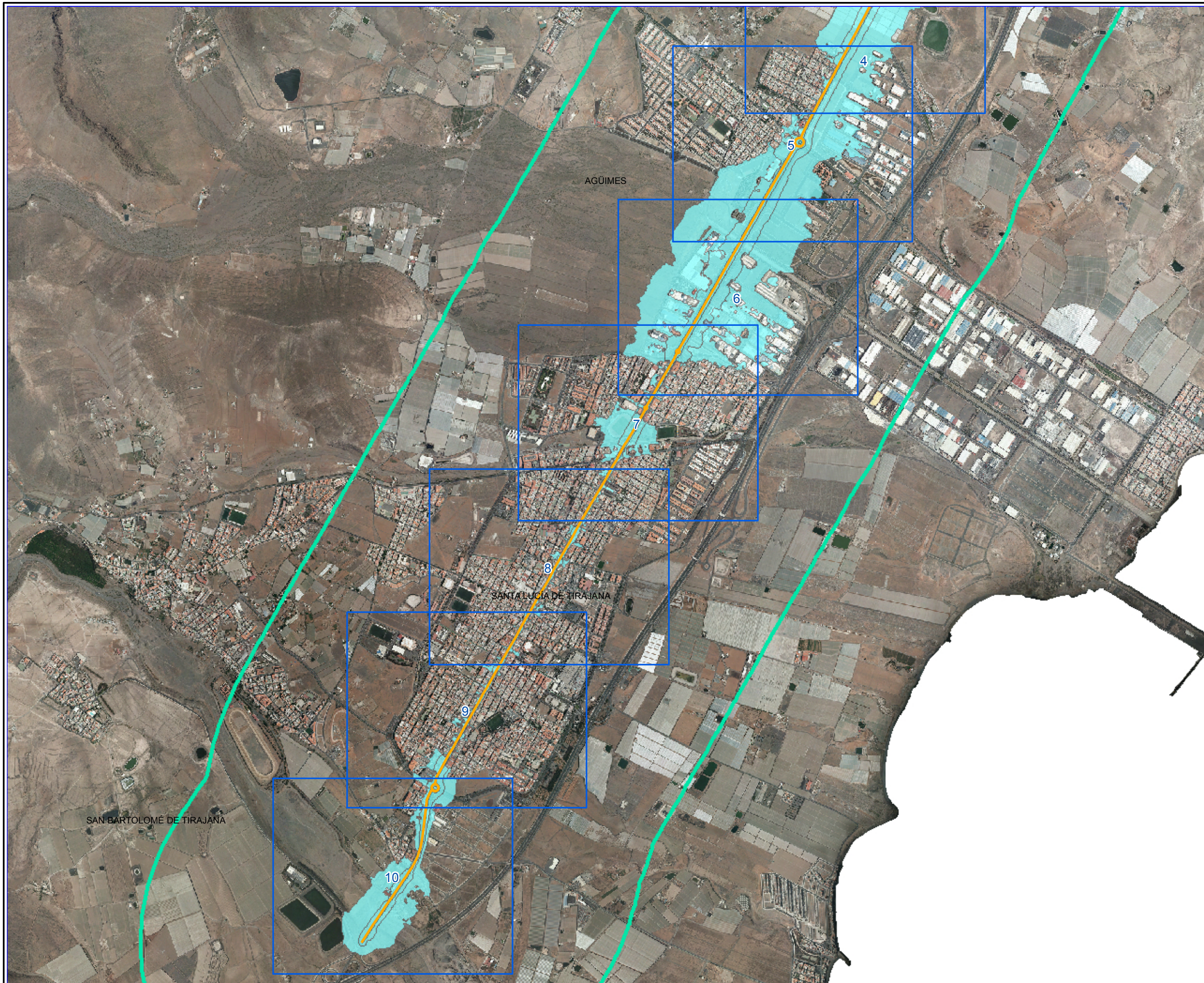
Diciembre 2013

Revisión:
 0

Nº Plano:

3.1.1

Hoja:
 1 DE 2



Leyenda

- CARRETERA DE ESTUDIO
- AFECCIÓN
- ÁREA DE ESTUDIO

Superficie expuesta


Lden (dBA)	Superficie (Km ²)
>55	3,39
>65	0,86
>75	0,17

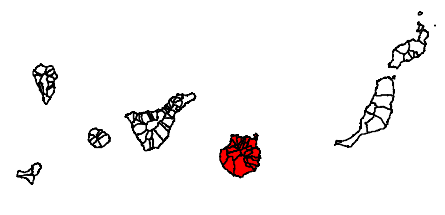
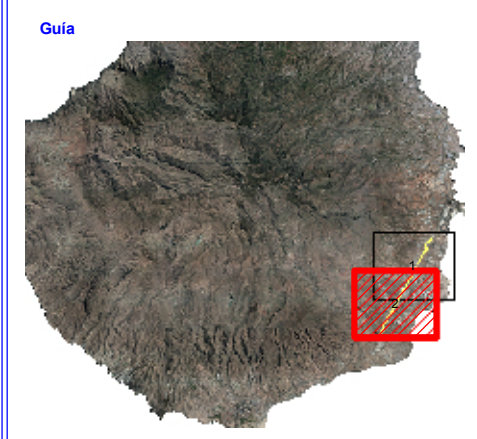
Población expuesta

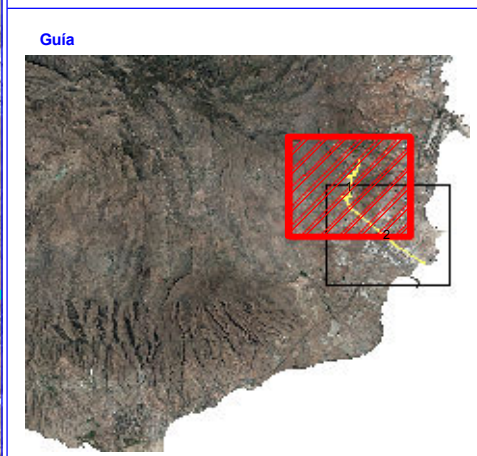
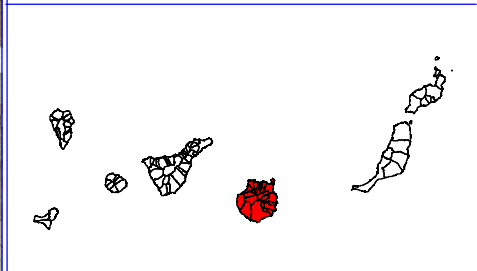
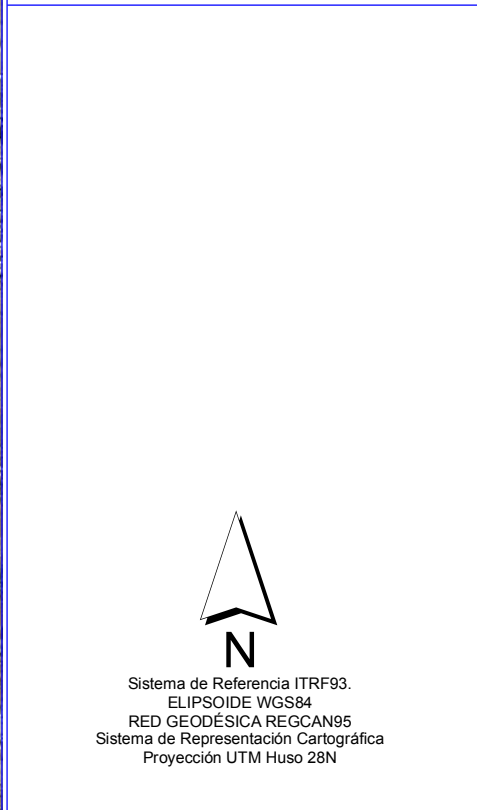
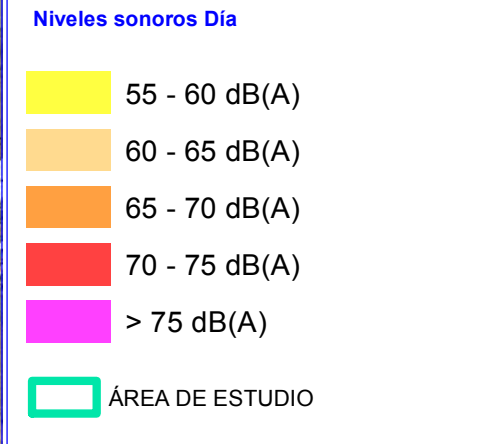
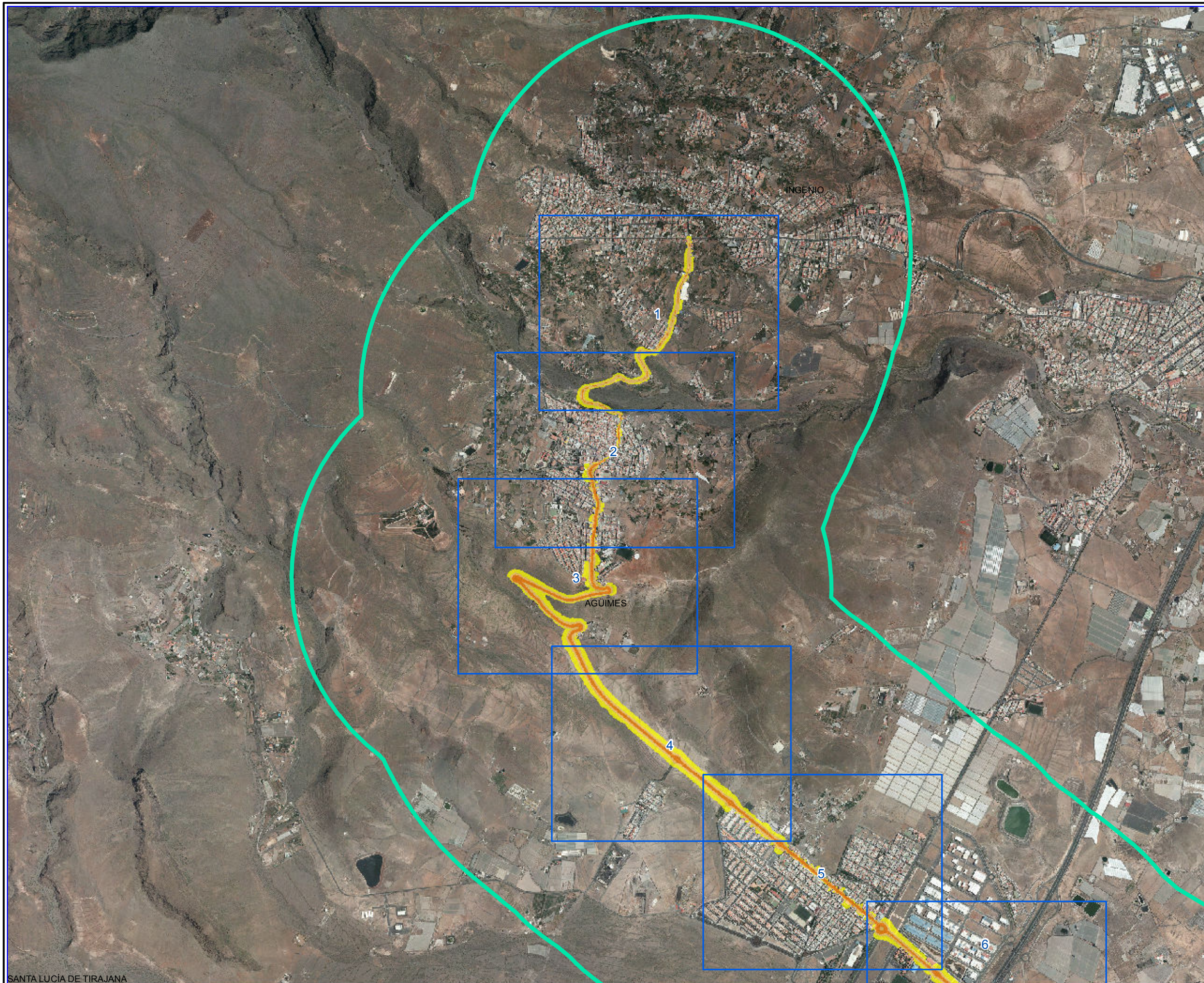
Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	51	89
>65	26	36
>75	1	0

Centros sanitarios y colegios expuestos

Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	1	6
>65	1	3
>75	0	0

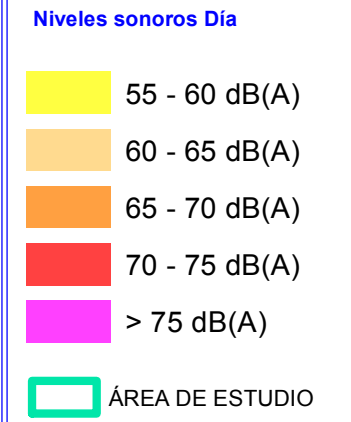
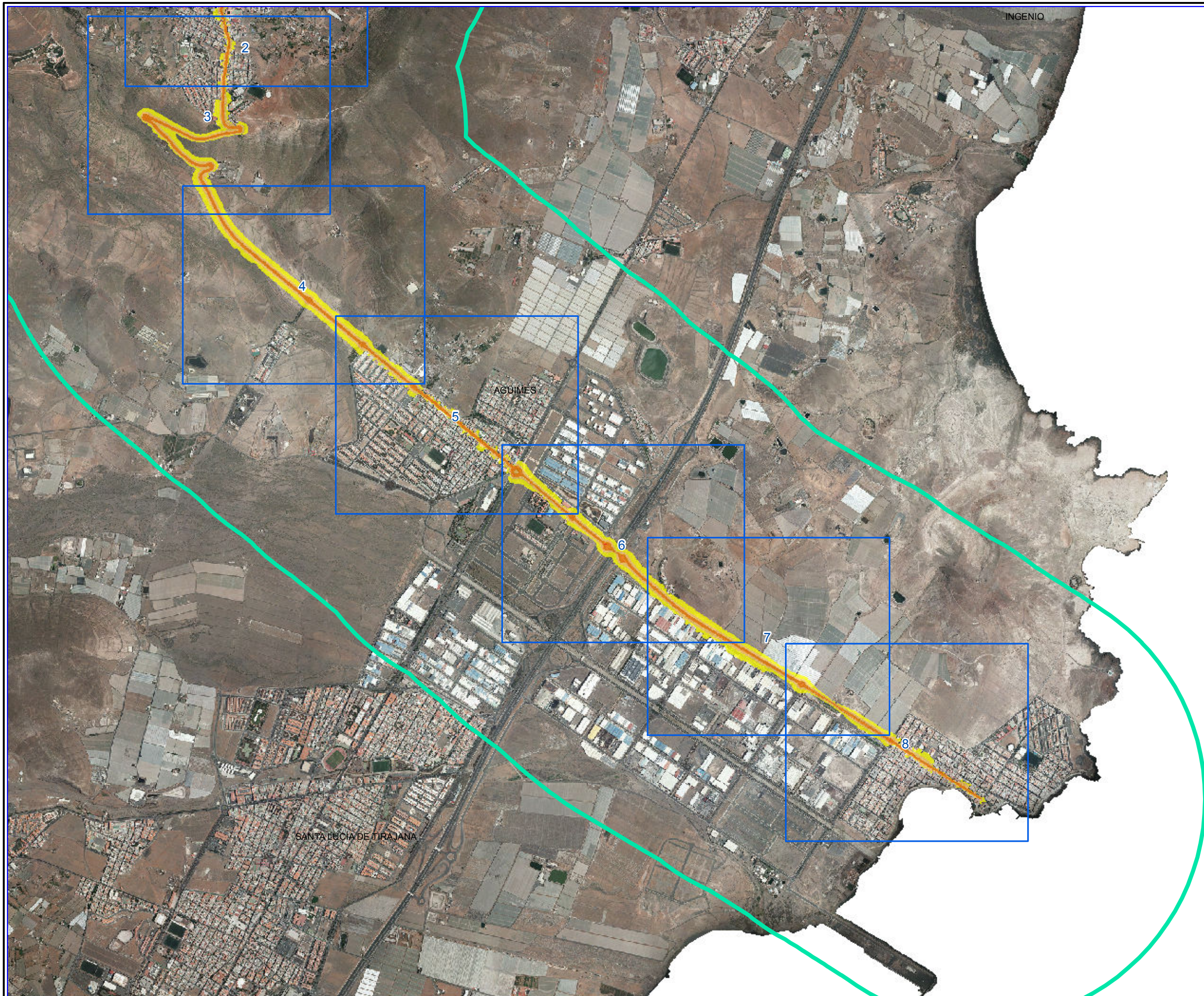

 Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N

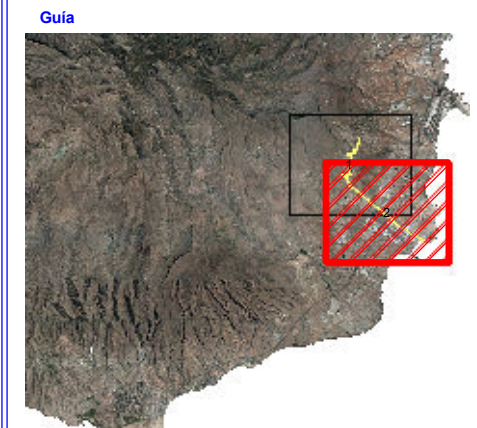
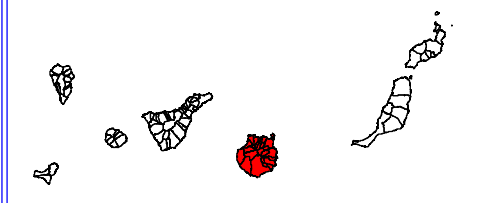


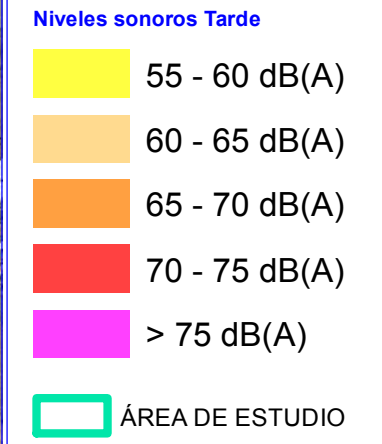
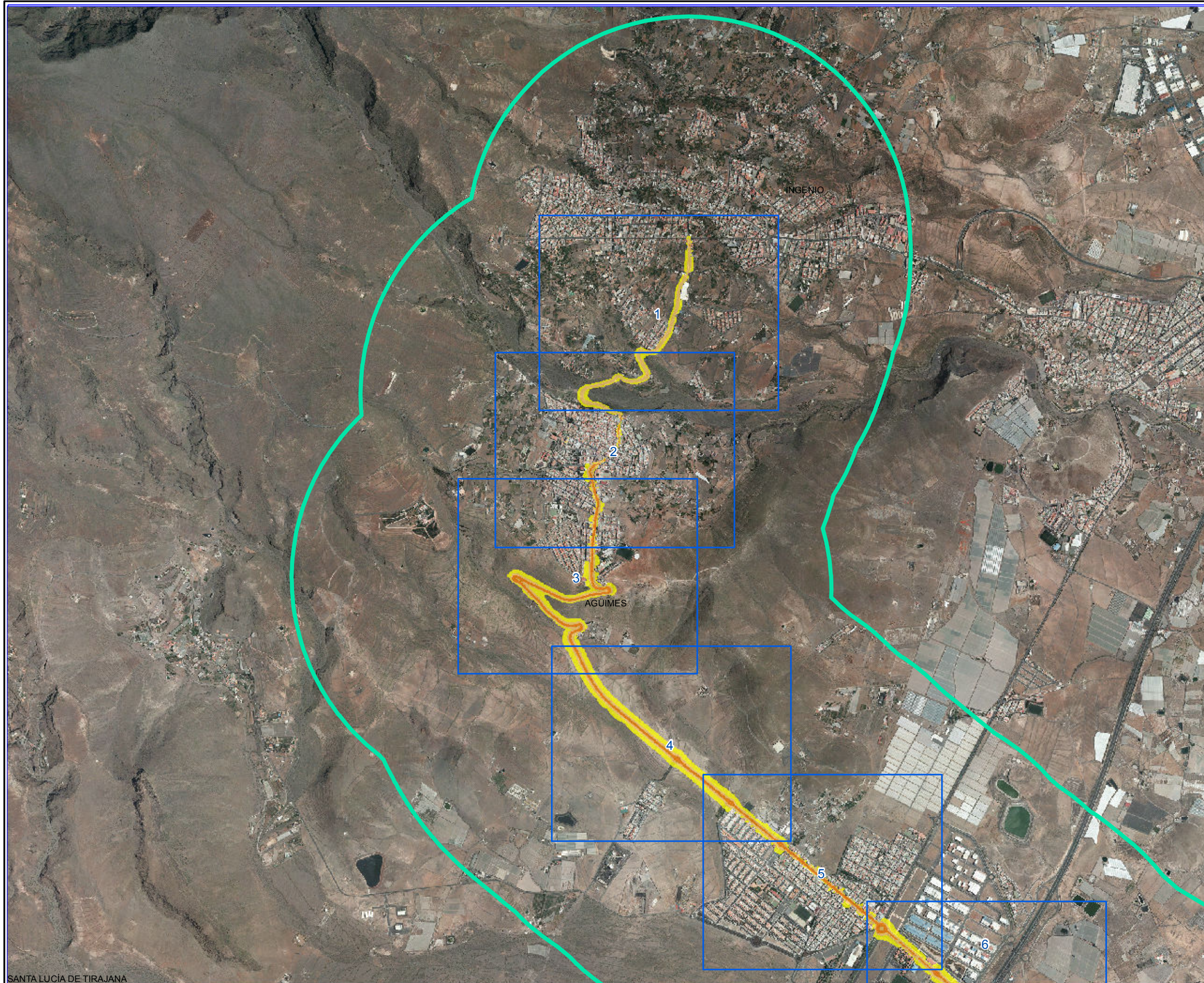
SANTA LUCÍA DE TIRAJANA

<p>Gobierno de Canarias Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad Viceconsejería de Medio Ambiente</p> <p>Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional</p>	<p>Empresas Consultoras:</p>	<p>Título del Proyecto:</p> <p>MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012)</p> <p>FASE 2: MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE CARRETERAS: GRAN CANARIA</p>		<p>Expediente:</p> <p>8/2013</p>	<p>Escalas:</p> <p>1:25.000 FORMATO ORIGINAL UNE A3</p>	<p>Plano:</p> <p>UME GC-100_2 MAPA DE NIVELES SONOROS. MAPA DE NIVELES SONOROS DÍA. GENERAL.</p>	<p>Fecha:</p> <p>Diciembre 2013</p>	<p>Nº Plano:</p> <p>2.5.1</p>
		<p>Revisión:</p> <p>0</p>	<p>Hoja:</p> <p>1 DE 2</p>					

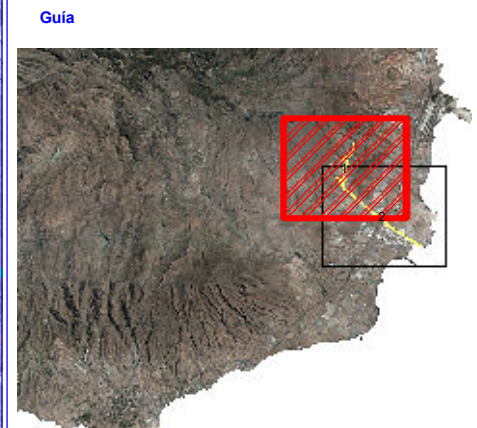
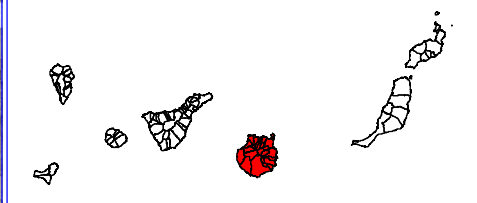


Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



SANTA LUCÍA DE TIRAJANA

Gobierno de Canarias
 Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad
 Viceconsejería de Medio Ambiente

Unión Europea
 Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Empresas Consultoras:

SIN CO SUR
 Ingeniería Sostenible, S.L.

TRAZAS INGENIERIA

Título del Proyecto:
MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012)
 FASE 2: MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE CARRETERAS: GRAN CANARIA

Expediente:
 8/2013

Escalas:
 1:25.000
 FORMATO ORIGINAL
 UNE A3

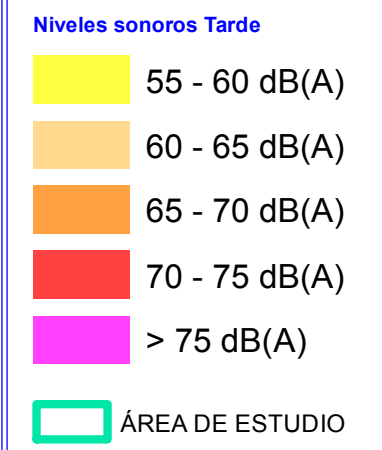
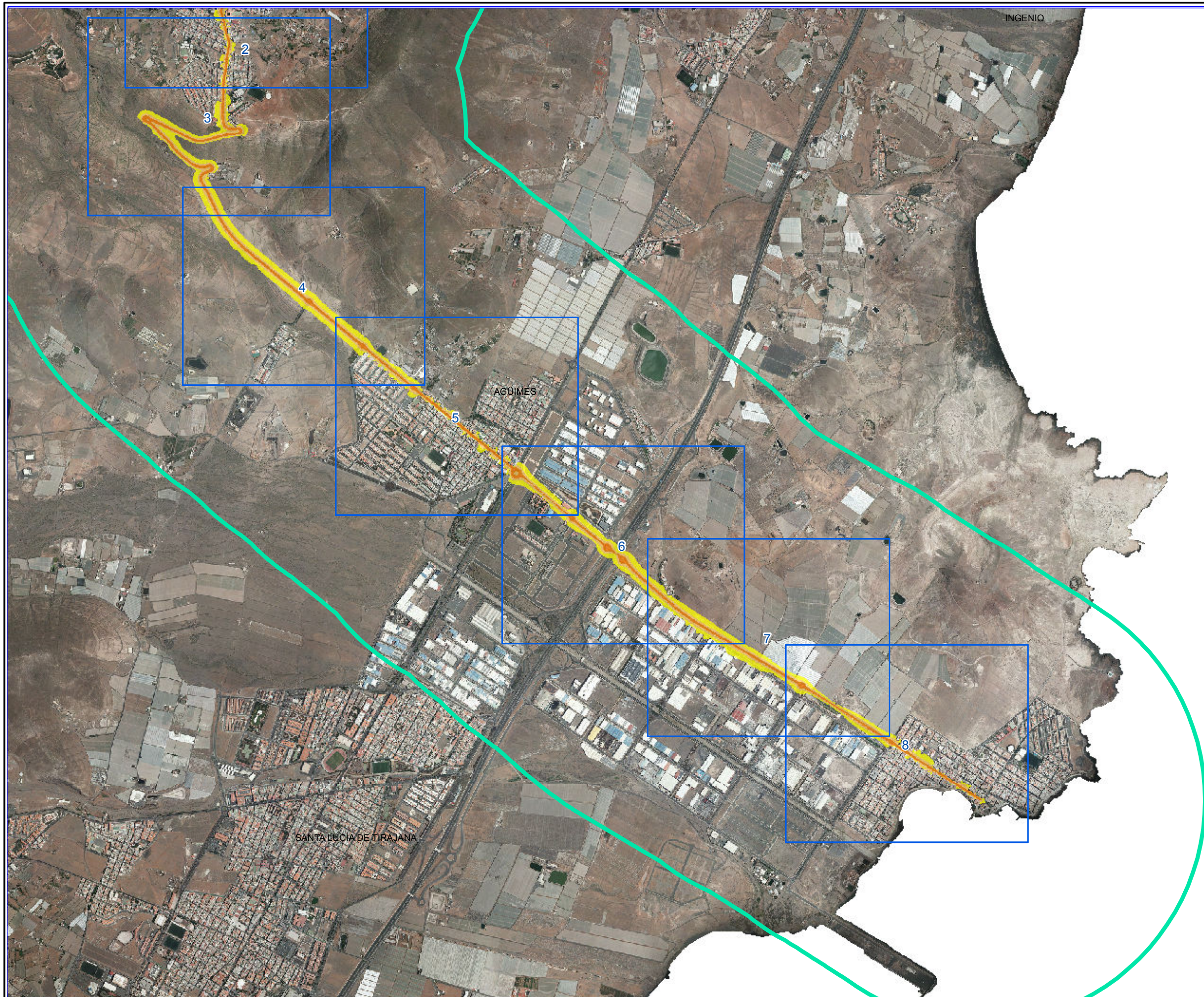
Plano:
 UME GC-100_2
 MAPA DE NIVELES SONOROS.
 MAPA DE NIVELES SONOROS TARDE. GENERAL

Fecha:
 Diciembre 2013

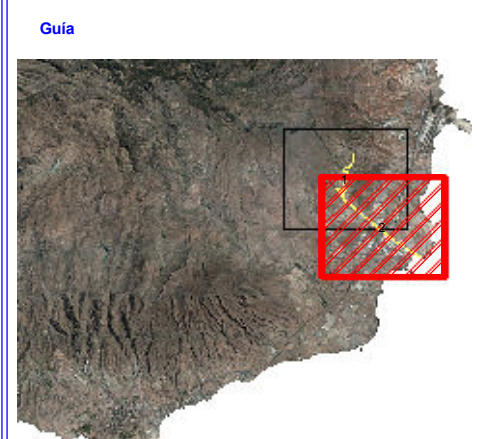
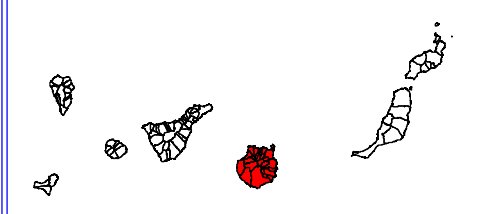
Revisión:
 0

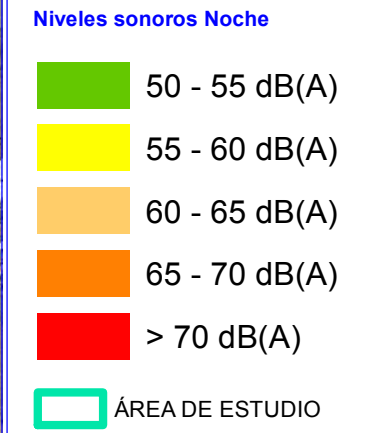
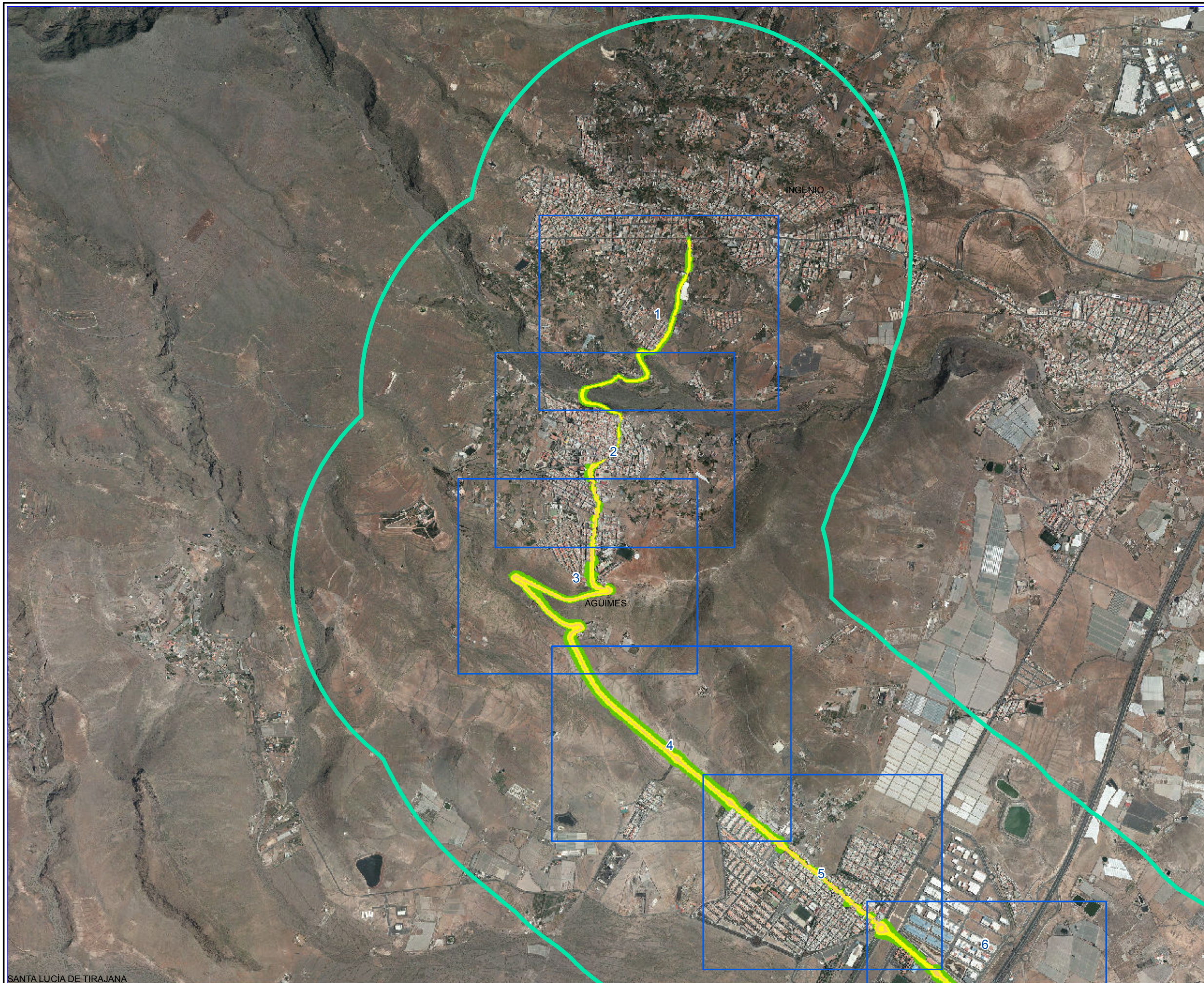
Nº Plano:
 2.6.1

Hoja:
 1 DE 2

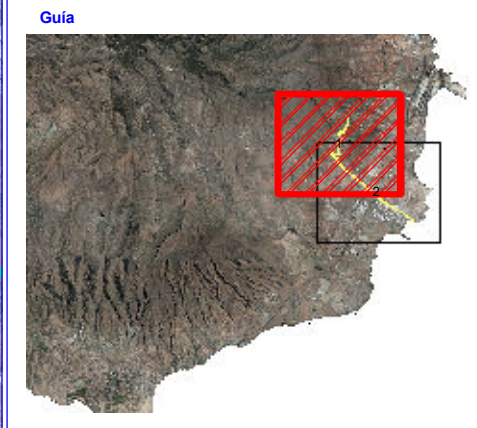
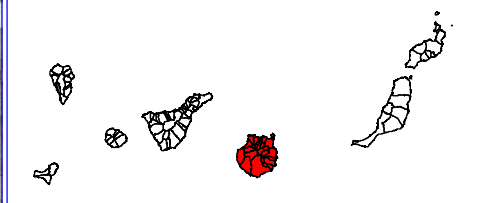


Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



SANTA LUCÍA DE TIRAJANA

Gobierno de Canarias
 Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad
 Viceconsejería de Medio Ambiente

Unión Europea
 Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Empresas Consultoras:

SIN CO SUR
 Ingeniería Sostenible, S.L.

TRAZAS INGENIERIA

Título del Proyecto:
MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012)
 FASE 2: MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE CARRETERAS: GRAN CANARIA

Expediente:
 8/2013

Escalas:
 1:25.000
 FORMATO ORIGINAL
 UNE A3

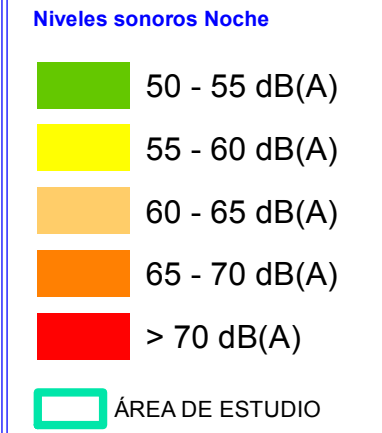
Plano:
 UME GC-100_2
 MAPA DE NIVELES SONOROS.
 MAPA DE NIVELES SONOROS NOCHE. GENERAL

Fecha:
 Diciembre 2013

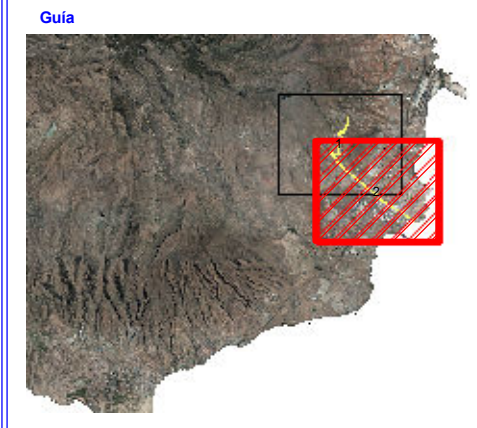
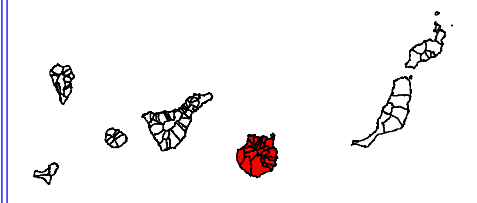
Revisión:
 0

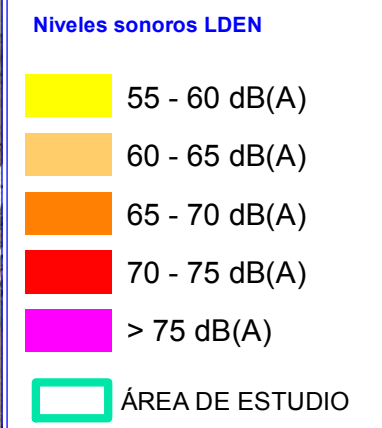
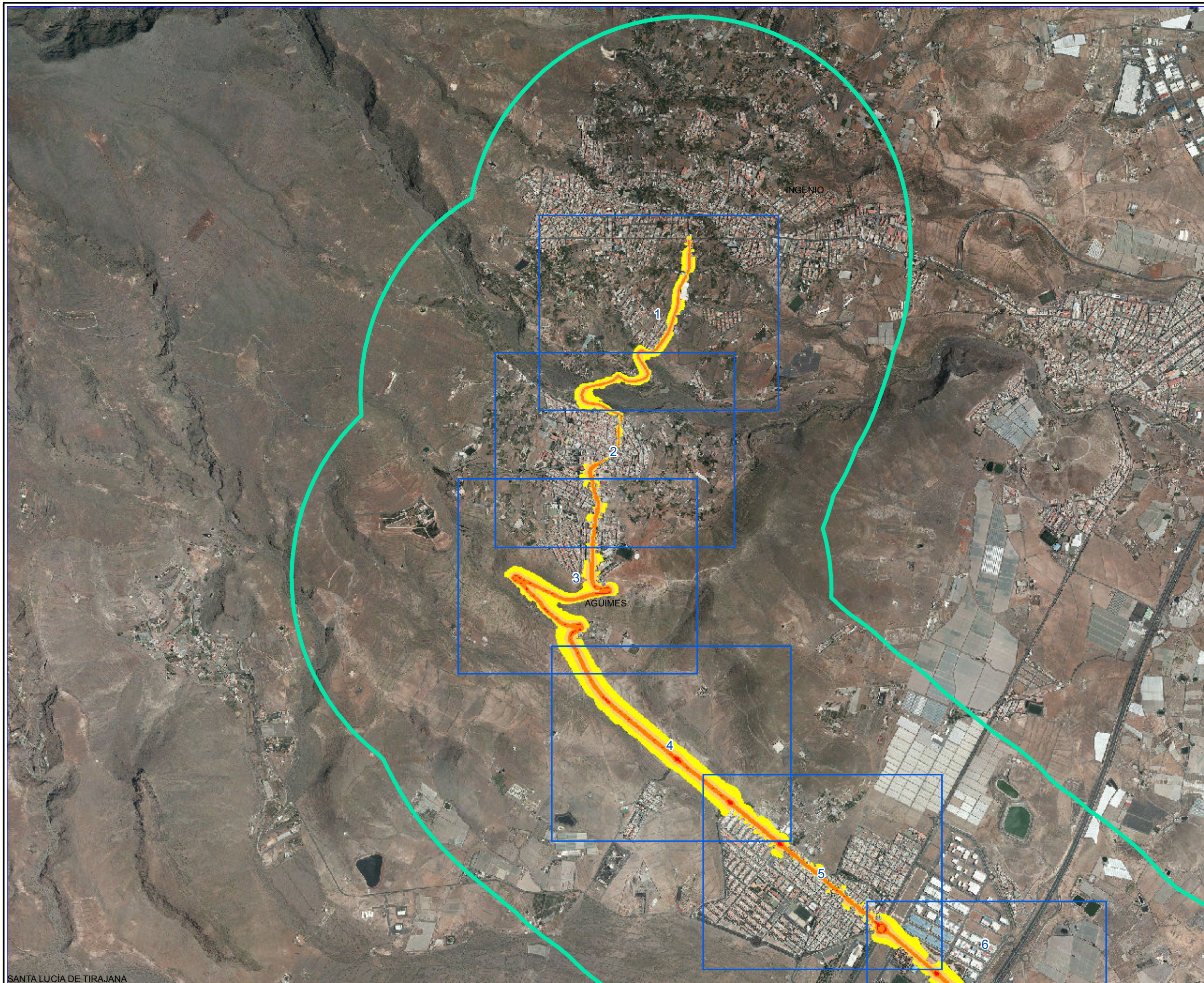
Nº Plano:
 2.7.1

Hoja:
 1 DE 2

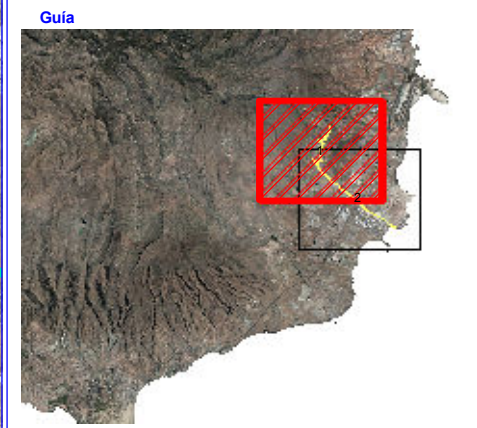
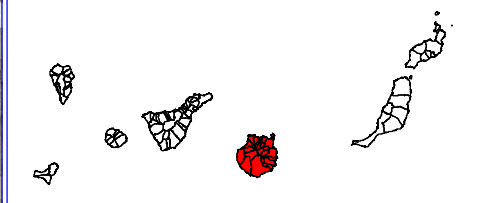


Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N

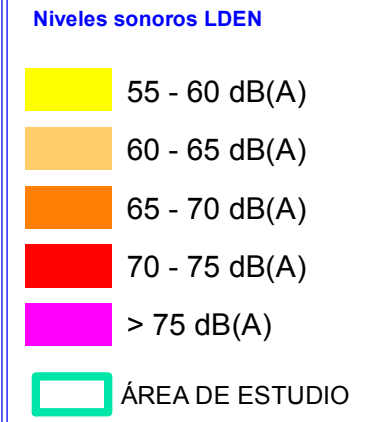
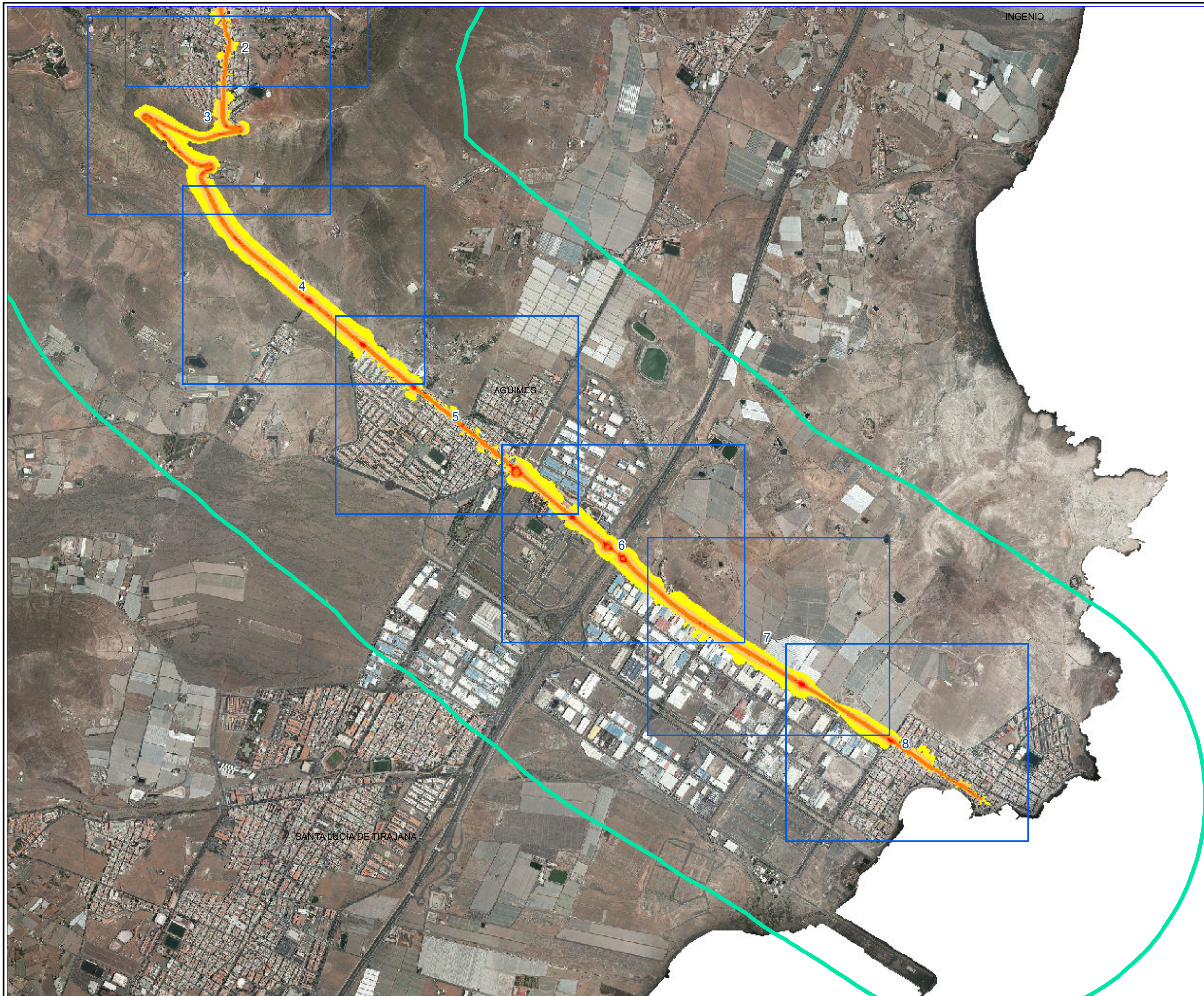




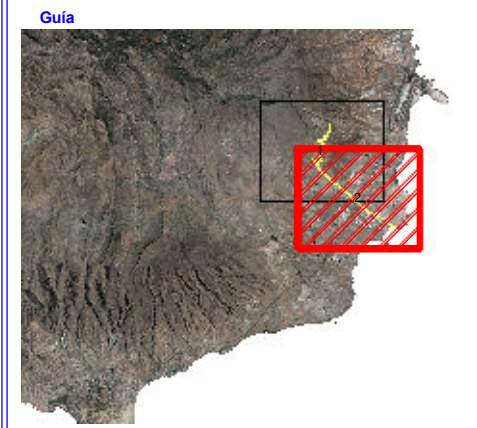
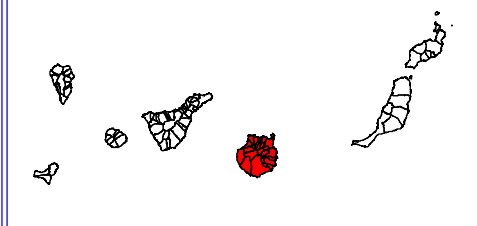
Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N

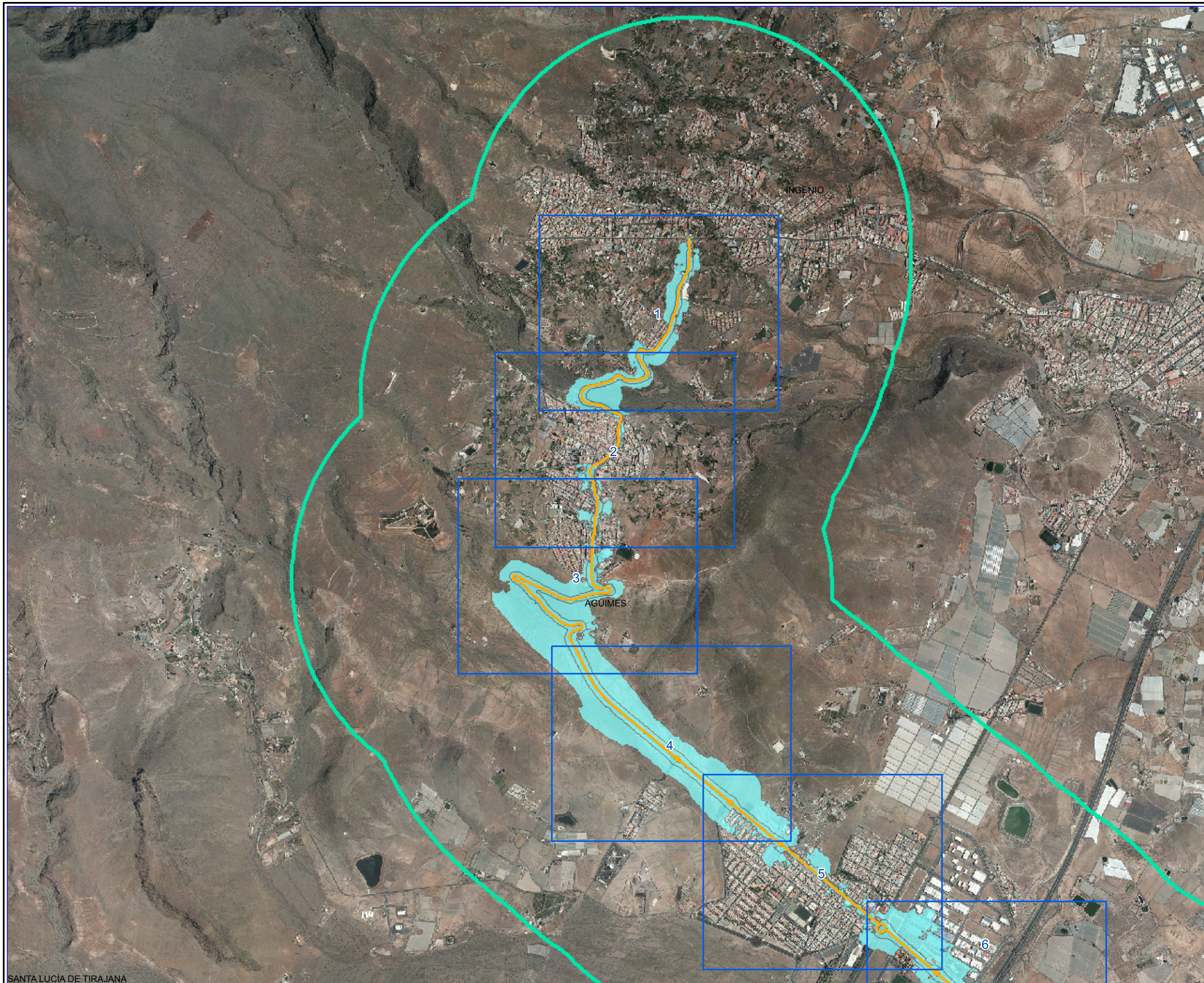


SANTA LUCÍA DE TIRAJANA



Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N





Leyenda

- CARRETERA DE ESTUDIO
- AFECCIÓN
- ÁREA DE ESTUDIO

Superficie expuesta

Lden (dBA)	Superficie (Km ²)
>55	5,39
>65	1,36
>75	0,19

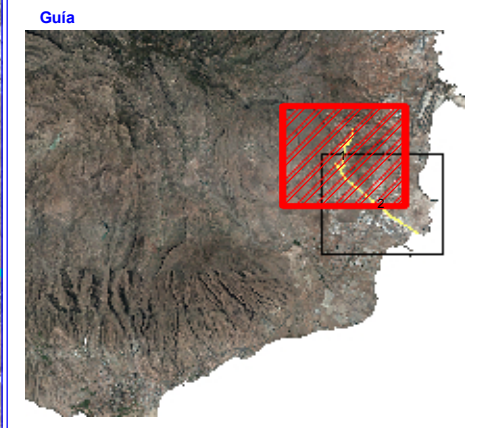
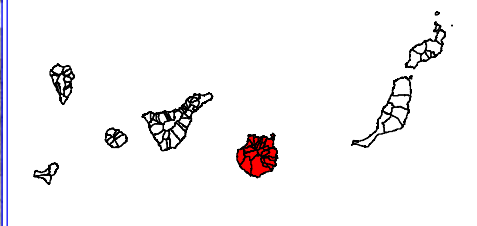
Población expuesta

Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	55	91
>65	23	26
>75	2	2

Centros sanitarios y colegios expuestos

Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	3	11
>65	0	5
>75	0	0

Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



SANTA LUCÍA DE TIRAJANA

Gobierno de Canarias
 Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad
 Viceconsejería de Medio Ambiente

Unión Europea
 Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Empresas Consultoras:

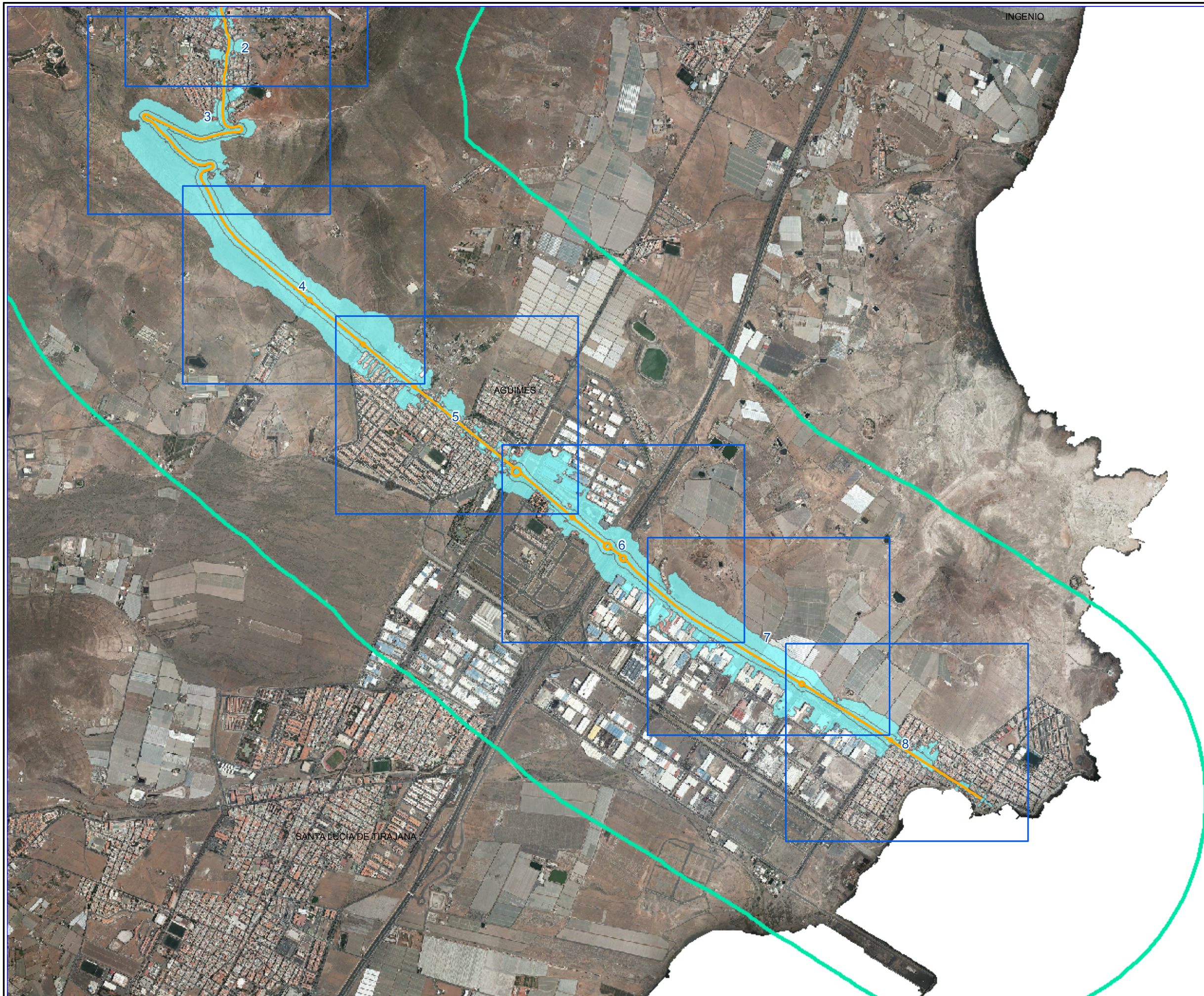
Título del Proyecto:
MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012)
 FASE 2: MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE CARRETERAS: GRAN CANARIA

Expediente:
 8/2013

Escalas:
 1:25.000
 FORMATO ORIGINAL
 UNE A3

Plano:
 UME GC-100_2
 MAPAS DE AFECCIÓN.
 MAPA DE ZONA DE AFECCIÓN GENERAL.

Fecha: Diciembre 2013	Nº Plano: 3.1.3
Revisión: 0	Hoja: 1 DE 2



Leyenda

- CARRETERA DE ESTUDIO
- AFECCIÓN
- ÁREA DE ESTUDIO

Superficie expuesta

Lden (dBA)	Superficie (Km ²)
>55	5,39
>65	1,36
>75	0,19

Población expuesta

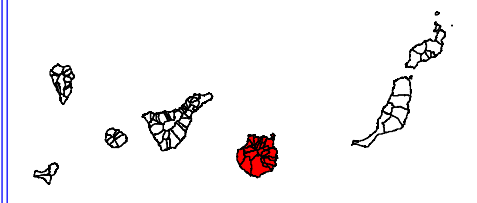
Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	55	91
>65	23	26
>75	2	2

Centros sanitarios y colegios expuestos

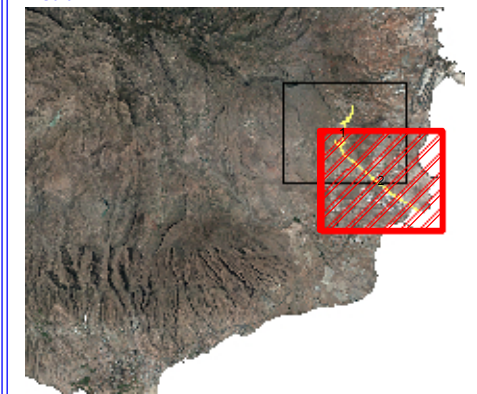
Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	3	11
>65	0	5
>75	0	0



Sistema de Referencia ITRF93.
 ELIPSOIDE WGS84
 RED GEODÉSICA REGCAN95
 Sistema de Representación Cartográfica
 Proyección UTM Huso 28N



Guía



Consejería de Educación,
 Universidades y Sostenibilidad
 Viceconsejería de Medio Ambiente



Empresas Consultoras:



Título del Proyecto:
MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012)
 FASE 2: MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE CARRETERAS:
 GRAN CANARIA

Expediente:
 8/2013

Escalas:
 1:25.000
 FORMATO ORIGINAL
 UNE A3

Plano:
 UME GC-100_2
 MAPAS DE AFECCIÓN.
 MAPA DE ZONA DE AFECCIÓN GENERAL.

Fecha:
 Diciembre 2013
 Revisión:
 0

Nº Plano:
 3.1.3
 Hoja:
 2 DE 2