



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS.

ANEJO Nº1

FOTOGRAFICO.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**



ÍNDICE

1. INTRODUCCION.....	1
2. DOCUMENTACION FOTOGRAFICA.....	1



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

1. INTRODUCCION.

Este anejo expone una serie de fotografías que recogen el estado actual de la vía de servicio junto al paseo de Los Charcones, en El Puertillo, Bañaderos. T.M. Arucas, ubicación de la zona de actuación del presente proyecto, con la intención de hacernos una idea global de las características actuales de la zona y de las futuras actuaciones.

2. DOCUMENTACION FOTOGRAFICA.

A continuación se exponen las fotos de la zona de actuación, con una aclaración sucinta de cada una de ellas.

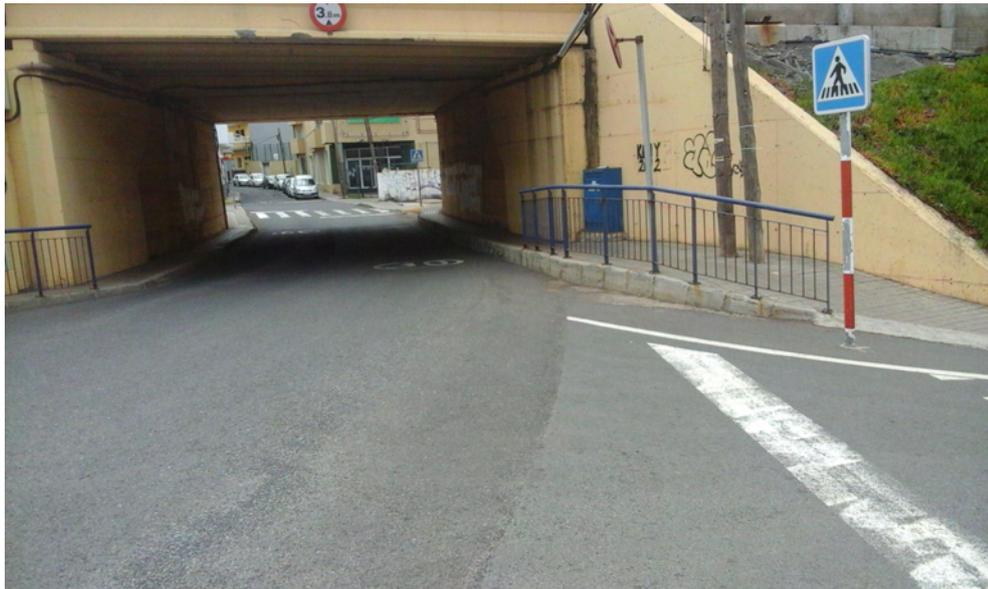


Foto Nº1. Vista general del inicio de la obra, a la altura del paso subterráneo de la GC-2.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



Foto Nº2. Detalle del Imbornal a restituir en la acera del margen derecho, en el inicio de la actuación.



Foto Nº3. Vista general de la vía de servicio en el inicio de la actuación.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



Foto N°4. Detalle del acceso al parking existente, el cual se mantendrá.



Foto N°5. Vista general de la vía de servicio.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



Foto N°6. Vista general de la vía de servicio.



Foto N°7. Detalle del paso del barranco de bañaderos en la vía de servicio.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



Foto N°8. Detalle estrechamiento de la zona de actuación en las inmediaciones del restaurante La Marea.



Foto N°9. Vista general de la zona de actuación a la altura de la finca La Lairaga y el paso subterráneo de la GC-2.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



Foto N°10. Detalle de la entrada al aparcamiento de La Markesina Beach, la cual se mantiene.



Foto N°11. Vista general de la zona de actuación a la altura del antiguo club de tenis.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



Foto N°12. Detalle de la conexión con el paseo de Los Charcones. Obsérvese los postes de líneas aéreas de distintos servicios a soterrar.



Foto N°13. Vista general del final de la actuación, en la zona de ubicación de la glorieta. Obsérvese los postes de líneas aéreas de distintos servicios a soterrar.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS.

ANEJO N°2

ESTUDIO AMBIENTAL.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN
DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO
AL PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

ÍNDICE

1.	OBJETO DE ESTE INFORME	2
2.	PROYECTO, UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS	2
3.	TRAMITACIÓN AMBIENTAL.....	3
	1.3.1 Antecedentes.....	3
	1.3.2 Normativa sobre tramitación ambiental actual a consultar	3
4.	CONCLUSIONES	5



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

1. OBJETO DE ESTE INFORME

El objeto de este informe es identificar la consulta sobre el ámbito de aplicación correspondiente del procedimiento de evaluación ambiental del proyecto “Reordenación de la Vía de Servicio Junto al Paseo Marítimo de Los Charcones”.

2. PROYECTO, UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS

Es intención del Excmo. Ayuntamiento de Arucas, realizar la reordenación de la vía de servicio paralela a la GC-2, en El Puertillo, con la intención de mejorar los siguientes aspectos:

- Reordenación de la actual vía de servicio, que presenta una ordenación caótica en las épocas de máxima afluencia. (Época estival).
- Creación de aparcamientos que complementen la demanda ocasionada por las zonas de baños y los servicios del entorno. Obteniendo las siguientes plazas de aparcamientos:
 - o 189 Plazas para coches.
 - o 21 Plazas habilitadas a discapacitados.
 - o 19 Plazas para motos
- Integración de la nueva zona peatonal con el paseo de Los Charcones, creando un circuito peatonal y zonas de descanso, que aumenten la oferta de esparcimiento del entorno.
- Creación de un carril en cada sentido de circulación para favorecer la reordenación de las zonas de aparcamiento.
- Creación de una glorieta en el margen oeste de la zona de actuación, para permitir el cambio de sentido entre los carriles creados y facilitar el

Anejo N°2. Estudio Ambiental.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN
DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO
AL PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.**



acceso a los distintos márgenes habilitados como zonas de aparcamientos.

3. TRAMITACIÓN AMBIENTAL

3.1 Antecedentes

La actuación a desarrollar en el presente proyecto se desarrolla en la vía de servicio paralela a la GC-2, en la zona de EL PUERTILLO, Término Municipal de Arucas. En los planos Nº 1 y 2 “Situación y Emplazamiento”, se puede observar la ubicación exacta de la zona de actuación.

3.2 Normativa sobre tramitación ambiental actual a consultar

Ámbito Estatal

La tramitación ambiental de carácter Estatal a consultar es la correspondiente a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en la que establece en su artículo 7 la relación de proyectos que son objeto de aplicación de esta ley. Ya sean mediante evaluación ambiental ordinaria o simplificada.

Las obras que comprenden este proyecto están englobadas como obras de rehabilitación y acondicionamiento, las cuales se ejecutarán en zona consolidada para este uso, no siendo necesaria la evaluación ambiental.

Ámbito Comunidad Autónoma

La ley Canaria 14/2.014 de 26 de diciembre de armonización y simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales.

Presenta tres anexos en los cuales se identifica los distintos proyectos que deben someterse a evaluación ambiental, según su importancia.

Anejo Nº2. Estudio Ambiental.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN
DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO
AL PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

- Anexo I. Proyectos sometidos a la evaluación de impacto ambiental ordinaria.
 - Grupo 1. Agricultura, silvicultura y ganadería.
 - Grupo 2. Industria extractiva.
 - Grupo 3. Industria energética.
 - Grupo 4. Industria siderúrgica y del mineral. Producción y elaboración de metales.
 - Grupo 5. Industria química, petroquímica, textil y papelera.
 - Grupo 6. Proyectos de infraestructuras.
 - Grupo 7. Proyectos de ingeniería hidráulica y de gestión del agua.
 - Grupo 8. Proyectos de tratamiento de gestión de residuos.
 - Grupo 9. Otros proyectos.

- Anexo II. Proyectos sometidos a la evaluación de impacto ambiental simplificada.
 - Grupo 1. Agricultura, silvicultura y ganadería.
 - Grupo 2. Industrias de productos alimenticios.
 - Grupo 3. Perforaciones, dragados y otras instalaciones mineras e industriales
 - Grupo 4. Industria energética.
 - Grupo 5. Industria siderúrgica y del mineral. Producción y elaboración de metales.
 - Grupo 6. Industria química, petroquímica, textil y papelera.
 - Grupo 7. Proyectos de infraestructuras.
 - Grupo 8. Proyectos de ingeniería hidráulica y de gestión del agua.
 - Grupo 9. Otros Proyectos

Anejo N°2. Estudio Ambiental.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN
DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO
AL PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

- Grupo 10. Los siguientes proyectos que se desarrollen en espacios naturales protegidos por la legislación internacional o nacional.

- Anexo III. Criterios para determinar si un proyecto del anexo II debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria.
 - Características de los proyectos.
 - Ubicación de los proyectos.
 - Características del potencial impacto.

4. CONCLUSIONES

Las obras objeto del proyecto “Reordenación de la Vía de Servicio Junto al Paseo Marítimo de Los Charcones”, forma parte de las obras incluidas en el conjunto de actuaciones necesarias para la rehabilitación y acondicionamiento de la vía de servicio existente. No estando recogidas en ninguno de los tres anexos de la presente ley, por lo cual no es necesario someterse a evaluación ambiental.

El autor del Proyecto.
Ingeniero Civil. Colg. 8.163

Pedro Quintana Martín.

Julio 2.016
Anejo Nº2. Estudio Ambiental.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS.

ANEJO Nº3

SERVICIOS EXISTENTES.



**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.....	2
2. DOCUMENTACIÓN SERVICIOS EXISTENTES.....	2



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

1. ANTECEDENTES.

Se ha observado en la obra la existencia de redes aéreas de B.T. y telecomunicaciones, las cuales afectan al desarrollo de la actuación, es por ello que es preciso el soterramiento de estas líneas.

Después de ponernos en contacto con las compañías suministradoras de los servicios, hemos recibido la documentación de la obra civil necesaria para el soterramiento de las citadas líneas.

Una vez consultada la documentación recibida se han elaborado los planos correspondientes con las actuaciones de obra civil necesarias para el soterramiento, asumiendo la ejecución de la obra el coste económico de la obra civil necesaria para la ejecución de estos trabajos.

Sin embargo estamos en conversaciones con las empresas ENDESA y TELEFONICA, para negociar el coste del soterramiento de las líneas. No obstante se han introducido en el presupuesto general de la obra dos partidas alzadas, (una por cada servicio), a justificar para prever los costes de los trabajos de soterramiento de las líneas, pues todavía no se ha definido un acuerdo de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Arucas y las empresas suministradoras de los servicios.

2. DOCUMENTACIÓN SERVICIOS EXIISTENTES.

A continuación se mencionan los planos en los cuales se describe la obra civil a ejecutar para el soterramiento de las líneas aéreas.

- ENDESA. Serie de planos N°11.
- TELEFONICA. Serie de planos n°12.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS.

ANEJO Nº4

ACCESIBILIDAD.



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. OBJETO DEL ANEJO.....	2
3. NORMATIVA EMPLEADA.....	3
4. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.....	3
5. PLANOS CON LAS SOLUCIONES ADOPTADAS.....	13



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

1. INTRODUCCIÓN.

Es intención del Excmo. Ayuntamiento de Arucas, realizar la reordenación de la vía de servicio paralela a la GC-2, en El Puertillo, con la intención de mejorar los siguientes aspectos:

- Reordenación de la actual vía de servicio, que presenta una ordenación caótica en las épocas de máxima afluencia. (Época estival).
- Creación de aparcamientos que complementen la demanda ocasionada por las zonas de baños y los servicios del entorno. Obteniendo las siguientes plazas de aparcamientos:
 - o 189 Plazas para coches.
 - o 21 Plazas habilitadas a discapacitados.
 - o 19 Plazas para motos
- Integración de la nueva zona peatonal con el paseo de Los Charcones, creando un circuito peatonal y zonas de descanso, que aumenten la oferta de esparcimiento del entorno.
- Creación de un carril en cada sentido de circulación para favorecer la reordenación de las zonas de aparcamiento.
- Creación de una glorieta en el margen oeste de la zona de actuación, para permitir el cambio de sentido entre los carriles creados y facilitar el acceso a los distintos márgenes habilitados como zonas de aparcamientos.

En la memoria del presente proyecto se describe con detalle las actuaciones a realizar en las distintas zonas.

2. OBJETO DEL ANEJO.

El objeto del presente anejo es definir, las medidas de accesibilidad que se han tomado en cuenta en la redacción del proyecto y diseño de la solución adoptada, haciendo cumplir en todo momento la normativa de accesibilidad a nivel estatal y regional.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

Con ello se quiere conseguir que las zonas peatonales realizadas en la reordenación de la vía de servicio junto al paseo de Los Charcones, cumplan con el requisito de itinerario peatonal accesible.

3. NORMATIVA EMPLEADA.

A continuación se detalla las distintas normativas utilizadas en el diseño de la solución adoptada en el presente proyecto:

-Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

-Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación. El Documento Básico DB-SU Seguridad de utilización y accesibilidad especifica parámetros objetivos y procedimientos cuyo cumplimiento asegura la satisfacción de las exigencias básicas y la superación de los niveles mínimos de calidad propios del requisito básico de seguridad de utilización y accesibilidad.

-Ley 8/2013, de 26 de junio de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

-Ley Canaria 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

4. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.

Requisitos de un itinerario peatonal accesible.

-Discurrirá siempre de manera colindante o adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas

Anejo Nº4.Accesibilidad.



independientemente de sus características o modo de desplazamiento. **Se cumple en nuestro proyecto. Ancho mínimo de acera empleado 2,40m.**

-En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-No presentará escalones aislados ni resaltes. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 14, 15, 16 y 17. **Se han utilizado rampas cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 14.**

-Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11. **Se han utilizado pavimentos que se ajustan al artículo 11, en cuanto a deslizabilidad y disposición.**

-La pendiente transversal máxima será del 2%. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-La pendiente longitudinal máxima será del 6%. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento. **En el proyecto de instalaciones se ha tenido en cuenta este requisito.**

-Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en el capítulo XI. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto. **No es nuestro caso.**

-En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

señalización vertical de aviso a los vehículos. **No es nuestro caso.**

-Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m. **No se cumple en nuestro proyecto. Ancho mínimo de acera empleado 1,23m, en un punto concreto al estar una vivienda fuera de alineación.**

Áreas de estancia.

-Las áreas de estancia son las partes del área de uso peatonal, de perímetro abierto o cerrado, donde se desarrollan una o varias actividades (esparcimiento, juegos, actividades comerciales, paseo, deporte, etc.), en las que las personas permanecen durante cierto tiempo, debiéndose asegurar su utilización no discriminatoria por parte de las mismas. **Se han diseñado en el proyecto áreas de descanso compuestas por pérgolas y bancos.**

-El acceso a las áreas de estancia desde el itinerario peatonal accesible debe asegurar el cumplimiento de los parámetros de ancho y alto de paso, y en ningún caso presentarán resaltes o escalones. **Se cumple este requisito con las áreas existentes.**

-Todas las instalaciones, actividades y servicios disponibles, de tipo fijo o eventual, en las áreas de estancia deberán estar conectadas mediante, al menos, un itinerario peatonal accesible y garantizarán su uso y disfrute de manera autónoma y segura por parte de todas las personas, incluidas las usuarias de ayudas técnicas o productos de apoyo. **Se cumple este requisito con las áreas existentes.**

-Las áreas de estancia destinadas a la realización de actividades que requieran la presencia de espectadores deberán disponer de una plaza

Anejo Nº4. Accesibilidad.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

reservada a personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas o fracción, que estarán debidamente señalizadas. Estas plazas tendrán una dimensión mínima de 1,50 m de longitud y 1,00 m de ancho y estarán ubicadas junto al itinerario peatonal accesible. En éstas áreas también se habilitará una zona donde esté instalado y convenientemente señalizado un bucle de inducción u otro sistema alternativo que facilite la accesibilidad de personas con discapacidad auditiva. **Nuestra actuación no contempla la creación de estas áreas.**

-Cuando las áreas de estancia incorporen aseos, vestidores o duchas, estas dispondrán como mínimo de una unidad adaptada a personas con discapacidad por cada 10 unidades o fracción. **No es nuestro caso.**

-Con el fin de mejorar la accesibilidad de las instalaciones y servicios se incorporarán dispositivos y nuevas tecnologías que faciliten su interacción y utilización por parte de todas las personas, considerando de forma específica la atención a las personas con discapacidad sensorial y cognitiva. **No es nuestro caso.**

Parques y Jardines.

-No se ejecutan en nuestra actuación.

Playas urbanas.

-No se ejecutan en nuestra actuación.

Sectores de juegos.

-No se ejecutan en nuestra actuación.

Elementos de urbanización.

Pavimentos.

-El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable,



antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 45. **Se cumple en nuestro proyecto.**

Rejillas, alcorques y tapas de instalación.

-Las rejillas, alcorques y tapas de instalación ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Las rejillas, alcorques y tapas de instalación se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo además los siguientes requisitos:

a) Cuando estén ubicadas en áreas de uso peatonal, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro como máximo. **Se cumple en nuestro proyecto.**

b) Cuando estén ubicadas en la calzada, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo. **Se cumple en nuestro proyecto.**

c) Cuando el enrejado, ubicado en las áreas de uso peatonal, este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha. **Se cumple en nuestro proyecto.**

d) Los alcorques deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

el nivel del pavimento circundante. **Se cumple en nuestro proyecto.**

e) Estará prohibida la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal. **Se cumple en nuestro proyecto.**

Vados vehiculares.

-Los vados vehiculares no invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Los vados vehiculares no deberán coincidir en ningún caso con los vados de uso peatonal. **Se cumple en nuestro proyecto.**

Rampas.

-En un itinerario peatonal accesible se consideran rampas los planos inclinados destinados a salvar inclinaciones superiores al 6% o desniveles superiores a 20 cm y que cumplan con las siguientes características:

a) Los tramos de las rampas tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 10 m. **Se cumple en nuestro proyecto.**

b) La pendiente longitudinal máxima será del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m de longitud. **Se cumple en nuestro proyecto.**

c) La pendiente transversal máxima será del 2%. **Se cumple en nuestro proyecto.**

d) Los rellanos situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,80 m cuando exista un cambio de dirección entre los tramos; ó 1,50 m cuando los tramos se desarrollen en directriz recta. **Se cumple en nuestro proyecto.**



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

e) El pavimento cumplirá con las características de diseño e instalación establecidas en el artículo 11. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Se colocarán pasamanos a ambos lados de cada tramo de rampa. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros de diseño y colocación establecidos en el artículo 30. **No es nuestro caso.**

-Al inicio y al final de la rampa deberá existir un espacio de su misma anchura y una profundidad mínima de 1,50 m libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Se señalarán los extremos de la rampa mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional, colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 46. **Se cumple en nuestro proyecto.**

Escaleras.

-No se ejecutan en nuestra actuación.

Ascensores.

-No se ejecutan en nuestra actuación.

Tapices rodantes y escaleras mecánicas.

-No se ejecutan en nuestra actuación.

Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares.

Condiciones generales de los puntos de cruce en el itinerario peatonal.

-Los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Cuando el itinerario peatonal y el itinerario vehicular estén en distintos niveles, la diferencia de rasante se salvará mediante planos inclinados cuyas características responderán a lo dispuesto en el artículo 20. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Las soluciones adoptadas para salvar el desnivel entre acera y calzada en ningún caso invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible que continua por la acera. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Se garantizará que junto a los puntos de cruce no exista vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad, tales como semáforos, por parte de los peatones. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-La señalización táctil en el pavimento en los puntos de cruce deberá cumplir con las características establecidas en el artículo 46. **No es nuestro caso.**

Vados peatonales.

-El diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones. En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80m. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Se garantizará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal. **Se cumple en nuestro proyecto.**



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

-El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, e incorporará la señalización táctil dispuesta en los artículos 45 y 46 a fin de facilitar la seguridad de utilización de las personas con discapacidad visual. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Los vados peatonales formados por un plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, generan un desnivel de altura variable en sus laterales; dichos desniveles deberán estar protegidos mediante la colocación de un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado. **No es nuestro caso.**

-En los vados peatonales formados por tres planos inclinados tanto el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, como los dos laterales, tendrán la misma pendiente. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la acera y la calzada mediante un vado de una o tres pendientes, según los criterios establecidos en el presente artículo, se optará por llevar la acera al mismo nivel de la calzada vehicular. La materialización de esta solución se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%. **No es nuestro caso.**

-En los espacios públicos urbanos consolidados, cuando no sea posible la realización de un vado peatonal sin invadir el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará siempre que no se condicione la seguridad de circulación. **No**



es nuestro caso.

Pasos de peatones.

- Los pasos de peatones son los espacios situados sobre la calzada que comparten los peatones y vehículos en los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales y vehiculares.

-Se ubicarán en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando en todo caso el tránsito peatonal y su seguridad. Sus elementos y características facilitarán una visibilidad adecuada de los peatones hacia los vehículos y viceversa. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Los pasos de peatones tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Cuando la pendiente del plano inclinado del vado sea superior al 8%, y con el fin de facilitar el cruce a personas usuarias de muletas, bastones, etc., se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Se garantizará la inexistencia de obstáculos en el área correspondiente de la acera. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Los pasos de peatones dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada mediante un plano inclinado según los criterios establecidos en el artículo 20, y siempre que se considere necesario, se podrá aplicar la solución de elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras. **Se cumple en nuestro proyecto.**



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

Isletas.

-Cuando en el itinerario peatonal del punto de cruce sea necesario atravesar una isleta intermedia a las calzadas del itinerario vehicular, dicha isleta tendrá una anchura mínima igual a la del paso de peatones a que corresponde y su pavimento cumplirá con las condiciones dispuestas en el artículo 11, incorporando la señalización táctil aludida en el artículo 46. **No es nuestro caso.**

-Las isletas podrán ejecutarse al mismo nivel de las aceras que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permita insertar los dos vados peatonales necesarios, realizados de acuerdo con las características definidas en el artículo 20, y un espacio intermedio de una longitud mínima de 1,50 m. **Se cumple en nuestro proyecto.**

-Las isletas que por su dimensión no puedan cumplir con lo dispuesto en el punto anterior se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 2 y 4 cm por encima del nivel de la calzada, resolviéndose el encuentro entre ambas mediante un bordillo rebajado con una pendiente no superior al 12%. En todo caso su longitud mínima en el sentido de la marcha será de 1,50 m. **No es nuestro caso.**

Semáforos

No se ejecutan en nuestro proyecto.

Mobiliario urbano

No se dispone la colocación de nuevo mobiliario urbano en nuestro proyecto, la recolocación del existente se realizará de acuerdo a la normativa.

5. PLANOS CON LAS SOLUCIONES ADOPTADAS.

En el documento nº2 Planos, concretamente en la serie de planos nº9 “Planta General Actuación”, y serie de planos nº10 “Planta Cotas”, se



**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

puede apreciar las soluciones adoptadas en las aceras con sus acotaciones, las cuales se ajustan al presente anejo de accesibilidad.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA
VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO
MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS.

ANEJO N°5

URBANISTICO.



**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE
LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL
PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. OBJETO DEL ANEJO.....	2
3. NORMATIVA EMPLEADA.....	3
4. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.....	3
5. PLANOS CON LAS SOLUCIONES ADOPTADAS.....	5



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL PASEO MARÍTIMO DE LOS CHARCONES.

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

1. INTRODUCCIÓN.

Es intención del Excmo. Ayuntamiento de Arucas, realizar la reordenación de la vía de servicio paralela a la GC-2, en El Puertillo, con la intención de mejorar los siguientes aspectos:

- Reordenación de la actual vía de servicio, que presenta una ordenación caótica en las épocas de máxima afluencia. (Época estival).
- Creación de aparcamientos que complementen la demanda ocasionada por las zonas de baños y los servicios del entorno. Obteniendo las siguientes plazas de aparcamientos:
 - o 189 Plazas para coches.
 - o 21 Plazas habilitadas a discapacitados.
 - o 19 Plazas para motos
- Integración de la nueva zona peatonal con el paseo de Los Charcones, creando un circuito peatonal y zonas de descanso, que aumenten la oferta de esparcimiento del entorno.
- Creación de un carril en cada sentido de circulación para favorecer la reordenación de las zonas de aparcamiento.
- Creación de una glorieta en el margen oeste de la zona de actuación, para permitir el cambio de sentido entre los carriles creados y facilitar el acceso a los distintos márgenes habilitados como zonas de aparcamientos.

En la memoria del presente proyecto se describe con detalle las actuaciones a realizar en las distintas zonas.

2. OBJETO DEL ANEJO.

Este anejo tiene la finalidad de justificar urbanísticamente las actuaciones a realizar en el presente proyecto. Es por ello que a continuación se detallarán los distintos parámetros de la normativa urbanística del Excmo. Ayuntamiento de Arucas, en relación a los anchos de viales, aceras, zonas de aparcamientos, etc.

Anejo Nº5. Justificación Urbanística.



3. NORMATIVA EMPLEADA.

A continuación se detalla la normativa utilizada en la justificación urbanística del diseño de la solución adoptada en el presente proyecto:

-Normativa urbanística del Plan General de Ordenación Urbana de Arucas.

Dirección General de Ordenación del Territorio.- Resolución de 5 de julio de 2014, por la que se hacen públicos los Acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2013 y de 30 de junio de 2014, relativos al Plan General de Ordenación de Arucas.

4. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.

Se ha tenido en cuenta los parámetros de la normativa concernientes a “**Viario de núcleos con edificación consolidada**”.

Trazado en planta.

Como se ha comentado con anterioridad se trata de un proyecto de reordenación, por lo que **se considera la modificación en planta del trazado de los viales, creación de aceras y zonas de aparcamiento.**

El trazado en planta del vial mantiene el trazado existente, generando un nuevo vial en sentido opuesto al existente, no modificando el trazado existente, excepto en las inmediaciones del restaurante La Marisma, el cual ocupa parte de la zona de actuación.

Es por ello que se ha modificado el trazado del nuevo vial para dar cabida a la acera peatonal, eliminando las zonas de aparcamiento.

Una vez este restaurante se retranqueo y deje libre el espacio ocupado, se procederá a modificar el vial, para dar continuidad a la solución general diseñada en la



**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE
LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL
PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

reordenación del vial de servicio.

Trazado en alzado.

La rasante del nuevo vial no se modifica, ajustándonos a la rasante existente, sólo se modifica la pendiente transversal de los viales.

Por motivos de desagüe de las aguas de pluviales, la pendiente transversal de los viales se ha modificado hacia el centro, creando una “cuneta”, central por la cual discurrirán las aguas hasta la intersección con el cauce del barranco de Bañaderos, que cruza superficialmente los viales objeto de la actuación.

La pendiente longitudinal de las aceras será la misma de los viales no superando en ningún momento el 8%.

Ancho de los carriles de circulación.

La reordenación de los espacios de la sección transversal tipo en los distintos viales de actuación, **cumple con el ancho mínimo (3,25m), marcada en la normativa urbanística.**

Ancho mínimo en intersecciones.

En las intersecciones, el ancho de pavimento de calzada entre bordillos, **nunca será inferior a cinco (5) metros. Se cumple este requisito.**

Ancho mínimo de las aceras o zonas peatonales.

El ancho de cada una de las aceras de una vía será igual o superior a la cuarta parte del ancho de la calzada, adoptándose como mínimo el valor de uno con cincuenta (1,25) metros. **Se cumple este requisito.**

Zonas de aparcamientos.

Los aparcamientos ligados a las vías de tráfico rodado deberán localizarse en

Anejo Nº5. Justificación Urbanística.



**PROYECTO DE REORDENACIÓN DE
LA VÍA DE SERVICIO JUNTO AL
PASEO MARÍTIMO DE LOS
CHARCONES.**

CANARIAS
INGENIERÍA CIVIL
CONSULTORES

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

las vías locales, distribuidoras o de servicios. Las dimensiones mínimas en aparcamientos serán los siguientes:

- Aparcamientos en línea: 2,25 m.
- Aparcamientos en batería:
 - o De 0° a 45° = 4,50 m.
 - o De 45° a 90° = 5,00 m.

Las zonas de aparcamientos rediseñadas cumplen sobradamente los requisitos de la normativa urbanística, como se puede apreciar en la secciones tipo reflejadas en el “Documento nº2. Planos”. Teniendo una longitud mínima de 4,75m en aparcamientos en batería de 0° a 45°.

5. PLANOS CON LAS SOLUCIONES ADOPTADAS.

En el “Documento nº2 Planos”, concretamente en la serie de planos nº 9 “Planta General Actuación”, y serie de planos nº10 “Planta Cotas”, se puede apreciar las soluciones adoptadas en las aceras, zonas de aparcamientos y viales, con sus acotaciones, las cuales se ajustan al presente anejo de justificación urbanística.