



MODIFICACIÓN MENOR NN.SS. Y CORRESPONDIENTE EVALUACIÓN AMBIENTAL
ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA, PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CONDICIONES
URBANÍSTICAS QUE VENGAN A POSIBILITAR LA MATERIALIZACIÓN DE LA
PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO DE MOGÁN CASCO HASTA SU
ENTRONQUE CON LA AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN

Documento Borrador

MEMORIA

ÍNDICE

MEMORIA	3
TÍTULO I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	3
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEL PROYECTO	3
1. SITUACIÓN	3
2. PROMOTOR	3
3. EQUIPO REDACTOR	3
4. ÁREA OBJETO DE LA ALTERACIÓN DE PLANEAMIENTO	4
5. DOCUMENTO BORRADOR Y CONTENIDO	5
5.1 DOCUMENTO BORRADOR	5
5.2 CONTENIDO	5
5.3 INFORMACIÓN RELATIVA A LA CARTOGRAFÍA EMPLEADA	6
CAPÍTULO II. ANTECEDENTES	7
6. ANTECEDENTES MUNICIPALES	7
7. MARCO JURÍDICO	7
7.1 LEGISLACIÓN SUSTANTIVA	9
7.2 LEGISLACIÓN SECTORIAL	9
7.2.1 Ley 9/1.991 de 8 de mayo de Carreteras de Canarias	9
7.2.2 Impacto de género. Ley 1/2010 de 26 de febrero de Canarias de Igualdad entre mujeres y hombres, en el sentido de que la presente MM no produce efectos, ni positivos ni negativos, sobre la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres	10
7.2.3 Impacto empresarial. Ley 5/2014 de 14 de julio de Fomento y Consolidación del emprendimiento, el trabajo autónomo y las PYMES en la Comunidad Autónoma de Canarias	11
8. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD	11
9. PLANEAMIENTO VIGENTE	12
9.1 PLANEAMIENTO TERRITORIAL	12
9.1.1 PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA	12
9.1.2 PLANES TERRITORIALES	13
9.2 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	16
9.2.1 NORMAS SUBSIDIARIAS DE MOGÁN	16
CAPÍTULO III. DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN. ESTADO ACTUAL	19
10. CARACTERÍSTICAS NATURALES	19
11. CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS	20
11.1 ESTADO Y USOS ACTUALES DEL SUELO	20
11.2 ANÁLISIS DE LA MORFOLOGÍA URBANA	21
11.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS	25
11.3.1 Movilidad	25
12. CARACTERÍSTICAS SOCIO ECONÓMICAS	27
12.1 LOCALIDAD Y ENTORNO	27
12.2 POBLACIÓN Y EVOLUCIÓN TEMPORAL	28
12.3 CONDICIONES SOCIO-ECONÓMICAS	30
13. PATRIMONIO HISTÓRICO-ARTÍSTICO	32
TÍTULO II. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS	36
CAPÍTULO I. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA MODIFICACIÓN MENOR	36
14. OBJETO Y ALCANCE DE LA MM	36
15. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN MENOR	36

15.1	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOGÁN 2019.....	36
15.2	GESTIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO	38
16.	JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO DE LA MODIFICACIÓN MENOR.....	38
CAPÍTULO II. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN		39
TÍTULO III. ORDENACIÓN		40
17.	DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN	40
17.1	PROPUESTA VIARIA.....	40
18.	ALTERNATIVAS.....	40
18.1	ALTERNATIVA 0	40
18.2	ALTERNATIVA 1	42
18.3	ALTERNATIVA 2	45
18.4	RESUMEN COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS	47
18.5	VALORACIÓN COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS.....	47
18.5.1	Valoración ambiental de las Alternativas	47
18.5.2	Valoración técnica de las Alternativas.....	48
19.	DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PROPUESTAS	49
19.1	DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA	49
19.2	PROPUESTA DE TRAZADO VIARIO	50
20.	SISTEMA DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN	51
21.	CAMBIOS EFECTUADOS EN LA ORDENACIÓN CON RESPECTO AL PLANEAMIENTO VIGENTE	52
TÍTULO III. ANEXO I. PLANOS DE INFORMACIÓN		53
I 01.	LOCALIZACIÓN	53
I 02.	ESTADO ACTUAL. Ortofoto	53
I 03.	INFORMACIÓN CATASTRAL	53
I 04.1	PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación Estructural	53
I 04.2	PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación pormenorizada	53
I 04.3	PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación pormenorizada	53
TÍTULO III. ANEXO II. PLANOS DE ORDENACIÓN.....		53
O 01.	ALTERNATIVA 0. Clasificación y categorización	53
O 02.	ALTERNATIVA 1. Ordenación Estructural	53
O 03.	ALTERNATIVA 1. Ordenación pormenorizada	53
O 04.	ALTERNATIVA 2. Ordenación Estructural	53
O 05.	ALTERNATIVA 2. Ordenación pormenorizada	53
O 06.1	PLANO SUSTITUCIÓN NNSS_5'-6' Clasificación Suelo Urbano y SAU	53
O 06.2	PLANO SUSTITUCIÓN NNSS_23' Suelo Urbano	53
O 06.3	PLANO SUSTITUCIÓN NNSS_8' Suelo Urbanizable	53

MEMORIA

TÍTULO I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEL PROYECTO

La presente Modificación Menor¹ se plantea para dar respuesta a un problema de movilidad en el núcleo de Mogán casco. La necesidad de crear una nueva conexión entre la GC-200 y el norte del núcleo urbano sin atravesar el centro urbano, a través de la calle Drago.

1. SITUACIÓN

El área objeto de la presente Modificación Menor se localiza en la localidad de Mogán casco, en el municipio del mismo nombre, en la zona suroeste de la isla de Gran Canaria. En concreto afecta al Suelo Apto para Urbanizar², denominado **P-5**, situado en el extremo sureste del núcleo urbano, próximo al acceso al mismo desde la GC-200, y el Suelo Urbano donde se produce la conexión de la citada GC-200 con el núcleo urbano del casco de Mogán.

La delimitación territorial de la MM viene recogida en el plano *102. ESTADO ACTUAL*.



Ámbito de la MM.

2. PROMOTOR

Es objeto de encargo profesional, por parte del Ilustre Ayuntamiento de Mogán, a Trama Ingenieros S.L.U., con domicilio en la C/ concejal Luis María Pereira García, 1, local C, 35011, de Las Palmas de Gran Canaria, y C.I.F. B35266972, la elaboración del Borrador del Documento Técnico y el Documento Ambiental Estratégico de la Modificación Menor.

3. EQUIPO REDACTOR

El Equipo Redactor de la presente Modificación Menor se conforma por los siguientes profesionales:

EQUIPO REDACTOR DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO TÉCNICO:

Dirección

Miguel Ángel Morales Espino - Ingeniero de Caminos, col. 5595.

Marta Sosa Erdozain – Arquitecto, col. 2576

¹En adelante *MM*.

² En adelante *SAU*.

Adjunto a Dirección

Fermín Ortega Rodríguez – Ingeniero Civil, col. 9320

Equipo técnico

José Suárez Lorenzo- Abogado, col. 4563

Rito Medina González - Ingeniero Civil, col. 10484

Érica del Carmen Santana Santiago - Ingeniero Civil, col. 17566

Yanira María Santana Montesdeoca - Ingeniero Civil

Alberto Viera Sánchez - Ingeniero Civil

Diseño asistido

Mónica Falcón Sarmiento - Delineante

Tyrone Antunes Antela - Delineante

Bryan Andrés Villacis Apunte - Delineante

EQUIPO REDACTOR DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO:

José González Barbuzano – Ecoproject S.L. – Licenciado en Ciencias del Mar

EQUIPO REDACTOR DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA:

Francisco Santana Román – ITALROMAN S.L. - Economista, col. 2.395

4. ÁREA OBJETO DE LA ALTERACIÓN DE PLANEAMIENTO

El ámbito de ordenación de la presente MM está conformado por el SAU P-5 de las Normas Subsidiarias³ de Mogán vigentes, y parte del Suelo Urbano del casco de Mogán, situado a la entrada del núcleo urbano, y donde se sitúa el punto de conexión con la GC-200 en su extremo sur.



Ámbito de la MM. Clasificación de suelo.



*NNSS. Plano nº 23: Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán.
Delimitación del ámbito de la Modificación Menor.*

El SAU P-5 tiene una superficie de 39.600 m². Por su parte, la superficie de Suelo Urbano afectada asciende a 3.072,80 m². Por lo tanto, la superficie total afectada por esta MM es de **42.672,80 m²**.

³En adelante NNSS.



NNSS. Ámbito de la MM: Suelo Urbano y Suelo Urbanizable afectados.

5. DOCUMENTO BORRADOR Y CONTENIDO

5.1 DOCUMENTO BORRADOR

El Anexo del Decreto 181/2018 por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, en su Sección tercera. Borrador del Plan, define el Documento Borrador como un documento preliminar del Plan:

“1. Concepto: el Borrador es un documento preliminar del Plan en el que se proponen posibles soluciones y líneas de actuación para alcanzar los objetivos que motivan su redacción. Se trata de un documento que no tiene carácter normativo, y cuya función es servir de base a la fase inicial del procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Las propuestas del borrador deben ser analizadas por el Documento Inicial Estratégico, con el fin de determinar cuáles pueden ser los problemas ambientales que podrían surgir como consecuencia de las mismas.”

En este contexto, establece los contenidos mínimos que debe tener el documento Borrador:

“2. Contenido: el borrador debe contener los siguientes contenidos, necesarios a su vez para redactar el Documento Inicial Estratégico:

Memoria:

- *Justificación:* se debe indicar las causas que motivan la redacción del instrumento de planeamiento.
- *Objetivos:* se especificarán los objetivos de planificación, que incluyan tanto los asumidos en el acuerdo de la formulación del instrumento de ordenación como los derivados del proceso de consulta establecido en el artículo 15 de este Reglamento.
- *Ordenación:* se describirán las actuaciones previstas para alcanzar los objetivos planteados, señalando la que se entiende como más viables en esta fase de tramitación.

Planos:

Siempre que el instrumento de ordenación lo requiera, se deben incluir planos que muestren las actuaciones propuestas en esta fase de tramitación, a una escala que permita su análisis y la consiguiente emisión del Documento de Alcance (formato CAD homologado). Se recomienda, asimismo graficar escenarios generales e integradores, teniendo en cuenta las actuaciones previstas, con el objetivo de que en el Documento de Alcance alcanzar el mayor nivel de definición.”

5.2 CONTENIDO

De conformidad con lo establecido en el Decreto 181/2018 por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, en su Sección tercera. Borrador del Plan, el presente Documento Borrador cuenta con el siguiente contenido documental:

- MEMORIA
 - TÍTULO I.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES
 - TÍTULO II.- JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN MENOR
 - TÍTULO III.- ORDENACIÓN

- TÍTULO III. ANEXO I. PLANOS DE INFORMACIÓN
- TÍTULO III. ANEXO II. PLANOS DE ORDENACIÓN

5.3 INFORMACIÓN RELATIVA A LA CARTOGRAFÍA EMPLEADA.

La planimetría incluida en el presente documento se ha desarrollado a partir de la siguiente información cartográfica:

Vuelo fotogramétrico de alta resolución

Sistema de coordenadas:

- WGS 84 UTM Zone 28N (EPSG:32628)
- Datum: Red Geodésica de Canarias 1995
- Unidades: Meter

Cartografía base:

- Vuelo fotogramétrico con dron resolución ± 3 cm, fecha: 15/01/2020
- Camera model FC6310R (8.8mm); Resol. 5472 x 3648; Focal Length 8.8 mm; Pixel Size 2.41x2.41 μm
- Procedencia: BigM Civil Engineers

Ortofoto base:

- Vuelo fotogramétrico con dron, fecha: 15/01/2020
- Camera model FC6310R (8.8mm); Resol. 5472 x 3648; Focal Length 8.8 mm; Pixel Size 2.41x2.41 μm
- Procedencia: BigM Civil Engineers

Cartografía integrada de GRAFCAN (año 2016)

Sistema de coordenadas:

- REGCAN95 UTM Zone 28N
- Datum: Red Geodésica de Canarias 1995
- Unidades: Meter

Cartografía base:

- Cartografía de GRAFCAN integrada año 2016 escalas 1/1000 y 1/5000
- Procedencia: Servicio WMS de IDECanarias

Ortofotos de GRAFCAN (año 2016)

Sistema de coordenadas:

- REGCAN95 UTM Zone 28N
- Datum: Red Geodésica de Canarias 1995
- Unidades: Meter

Ortofoto base:

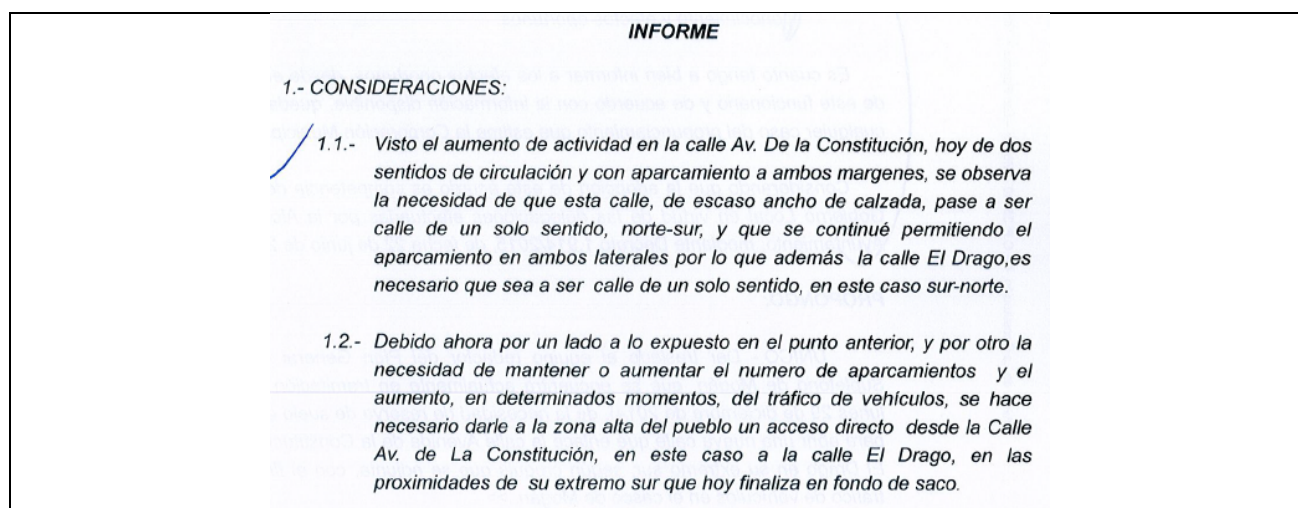
- Ortofotos de GRAFCAN año 2016
- Procedencia: Servicio WMS de IDECanarias
- *GRAFCAN con varias fotos*

CAPÍTULO II. ANTECEDENTES

6. ANTECEDENTES MUNICIPALES

Con fecha 12 de agosto de 2019 se emite informe de necesidad e idoneidad, en el que se recoge la propuesta elevada a la Junta de Gobierno Local del Concejal Delegado de Tráfico y Transportes, con fecha de 16 de mayo de 2017.

La propuesta se basa en el informe del responsable técnico de la Unidad de Transporte y Tráfico, donde expone la necesidad de enlazar las calles Avenida de la Constitución con la calle El Drago en el casco de Mogán:



Ante lo expuesto en el informe se propone dar traslado al Plan General de Ordenación Supletorio de Mogán, que se encontraba en ese momento en trámite, de la necesidad de reserva de suelo para abrir la nueva vía, según la documentación gráfica que se adjuntaba.

Posteriormente, el Pleno del Ayuntamiento, en sesión ordinaria de 26 de julio de 2019, acuerda el inicio del procedimiento de Modificación Menor de las Normas Subsidiarias, *“para el establecimiento de las condiciones urbanísticas que vengan a posibilitar la materialización de la prolongación Sur de la Calle Drago de Mogán Casco, hasta su entronque con la Avenida de la Constitución” (...)*

7. MARCO JURÍDICO

En primer lugar hay que reflejar que la competencia para la aprobación de la Modificación Menor la ostenta el Ayuntamiento de Mogán. (Artículo 143 y siguientes de la Ley del Suelo).

En base a lo establecido en el artículo 164 de la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante Ley del Suelo) y 106 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, la alteración de los parámetros de la ordenación del ámbito de actuación, se enmarcan dentro del procedimiento Modificación Menor, pues no tienen la consideración de sustancial; toda vez que a través de ésta no se lleva a cabo ninguno de los supuestos regulados en el artículo 163 de la ley del Suelo, que literalmente preceptúa en su apartado 1 lo siguiente:

“1. Se entiende por modificación sustancial de los instrumentos de ordenación:

a) La reconsideración integral del modelo de ordenación establecido en los mismos mediante la elaboración y aprobación de un nuevo plan.

b) El cumplimiento de criterios de sostenibilidad, cuando las actuaciones de urbanización, por sí mismas o en unión de las aprobadas en los dos últimos años, conlleven un incremento superior al 25% de la población o de la superficie de suelo urbanizado del municipio o ámbito territorial.

c) La alteración de los siguientes elementos estructurales: la creación de nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes, en el caso de los planes insulares; y la reclasificación de suelos rústicos como urbanizables, en el caso del planeamiento urbanístico.

En consecuencia, tal y como hemos dicho anteriormente, nos encontramos ante una modificación menor en base a lo preceptuado en el artículo 164 de la aludida Ley del Suelo. Artículo que señala lo siguiente:

- 1. Se entiende por modificación menor cualquier otra alteración de los instrumentos de ordenación que no tenga la consideración de sustancial conforme a lo previsto en el artículo anterior. Las modificaciones menores del planeamiento podrán variar tanto la clase como la categoría del suelo.*
- 2. Las modificaciones menores podrán tener lugar en cualquier momento de vigencia del instrumento de ordenación, debiendo constar expresamente en el expediente la justificación de su oportunidad y conveniencia en relación con los intereses concurrentes. No obstante, si el procedimiento se inicia antes de transcurrir un año desde la publicación del acuerdo de aprobación del planeamiento o de su última modificación sustancial, la modificación menor no podrá alterar ni la clasificación del suelo ni la calificación referida a dotaciones.*
- 3. Cuando una modificación menor de la ordenación urbanística incremente la edificabilidad o la densidad o modifique los usos del suelo, deberá hacerse constar en el expediente la identidad de todas las personas propietarias o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación.*
- 4. La incoación de un procedimiento de modificación sustancial no impide la tramitación de una modificación menor del instrumento de ordenación objeto de aquella.*

En cuanto al procedimiento, debemos reflejar que es en los artículos 165 y siguientes de la Ley del Suelo de Canarias donde se regula el procedimiento a seguir en la tramitación de la presente modificación menor. Respecto al procedimiento a seguir:

- 1. La modificación de los instrumentos de ordenación se llevará a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación, en los plazos y por las causas establecidas en la presente ley o en los propios instrumentos.....*
- 2. La modificación menor no requiere, en ningún caso, la elaboración y tramitación previa del documento de avance. En el caso del planeamiento urbanístico, la iniciativa podrá ser elaborada y propuesta por cualquier sujeto público o privado.*
- 3. Las modificaciones menores se someterán al procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica, a efectos de que por parte del órgano ambiental se determine si tiene efectos significativos sobre el medioambiente."*

Por otra parte, hay que hacer referencia a la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante Ley Evaluación Ambiental). Ley que regula el procedimiento y contenido ambiental de las modificaciones menores, en concreto el procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica que es el que será de aplicación a la presente modificación menor y que viene regulado en los artículos 29 y siguientes.

El procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada da comienzo con la solicitud del promotor que en este caso es el propio Ayuntamiento de Mogán, que junto con el borrador de la modificación y el documento ambiental estratégico lo remitirá al Órgano Ambiental. En el plazo de 20 días hábiles desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental, el órgano ambiental podrá resolver su inadmisión por algunas de las razones reguladas en la Ley (Art. 29 Ley Evaluación Ambiental). El plazo máximo que tiene el órgano ambiental para formular el informe ambiental es de 4 meses desde la solicitud (Art. 31.1 Ley Evaluación Ambiental).

A continuación el órgano ambiental realizará consulta a las Administraciones Públicas y personas interesadas, que deberán pronunciarse en el plazo máximo de 45 días hábiles desde la recepción de la solicitud de informe. Transcurrido el referido plazo sin que se haya recibido pronunciamiento, el procedimiento continuará si el órgano ambiental cuenta con elementos de juicio suficientes para formular el informe ambiental estratégico (Art. 30 Ley Evaluación Ambiental).

Posteriormente, el órgano ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas, y de conformidad con los criterios del anexo V, resolverá mediante la emisión del informe ambiental estratégico (Art. 31 Ley Evaluación Ambiental), que podrá determinar que:

- "a) El plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. (...)*
- b) El plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico."*

Una vez formulado el informe ambiental estratégico, se remitirá por el órgano ambiental para su publicación en el BOC por plazo de 15 días hábiles (Art. 31 Ley Evaluación Ambiental).

Finalmente, una vez aprobada la modificación menor de las Normas Subsidiarias, el Ayuntamiento de Mogán remitirá al BOC en el plazo de 15 días hábiles desde la aprobación de la modificación, la resolución por la que se aprueba para su publicación (Art. 32 Ley Evaluación Ambiental).

7.1 LEGISLACIÓN SUSTANTIVA

Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.

Ley 4/2017 de 13 de julio del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias.

Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.

Decreto 55/2006, de 9 de mayo por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de Ordenación de Sistemas de Planeamiento en todo lo que no se oponga a la Ley 4/2017 de 13 de julio del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Decreto 30/2007, de 5 de febrero, por el que se aprueba la modificación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, en todo lo que no se oponga a la Ley 4/2017 de 13 de julio del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, que regirá supletoriamente del anterior, en todo lo que no se oponga a la Ley 4/2017 de 13 de julio del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

7.2 LEGISLACIÓN SECTORIAL

7.2.1 Ley 9/1.991 de 8 de mayo de Carreteras de Canarias.

El artículo 25 de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, define el dominio público de las carreteras de la siguiente manera:

“Uno.- Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura a cada lado de la vía en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, y de tres metros en el resto de las carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por arista exterior de la explanación la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de contención colindantes.

En los casos de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se fijará como arista exterior de la explanación la línea de protección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura si éstos sobrepasaran dicha arista exterior.

Dos.- Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación de servicios públicos viarios, tales como los destinados a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de guaguas y otros fines auxiliares o complementarios.

Tres.- No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de las carreteras sin previa autorización del titular de la misma, el cual, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, sólo podrá concederlo cuando así lo exija la prestación de un servicio público de interés general, (...).”

El artículo 26 de la misma Ley, define la servidumbre de carreteras:

“Uno.- La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

Dos.- En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en estos supuestos, del titular de la carretera y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Tres.- Se permitirán, no obstante, sin necesidad de autorización alguna y en precario, actividades agrarias y obras de cerramiento diáfano para protección de fincas rústicas, siempre que sean compatibles con la seguridad vial.

Cuatro.- El titular de la carretera y el Ayuntamiento, en su caso, podrán utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de utilidad pública o interés social o cuando lo requiera el mejor servicio de la misma.

Cinco.- Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización”.

7.2.2 Impacto de género. Ley 1/2010 de 26 de febrero de Canarias de Igualdad entre mujeres y hombres, en el sentido de que la presente MM no produce efectos, ni positivos ni negativos, sobre la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

Desde la Constitución Española se establece como derecho fundamental la igualdad y la no discriminación por razón de sexo, principio recogido en el artículo 14 de dicho texto legal, que se instrumentaliza en el artículo 9.2 disponiendo la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas.

Dichos preceptos constitucionales, se positivizan en la Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, disponiendo dicho texto legal, que ambos son iguales en dignidad humana, derechos y deberes; esta

Ley tiene por objeto hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer, sea cual fuere su circunstancia o condición, en cualesquiera de los ámbitos de la vida y, singularmente, en las esferas política, civil, laboral, económica, social y cultural.

Esta Ley Orgánica establece las pautas generales de actuación de los poderes públicos en relación con la igualdad, define el principio de transversalidad y los instrumentos para su integración en la elaboración, ejecución y aplicación de las normas y en las políticas públicas para la igualdad, contempla medidas de efectividad de la igualdad en las políticas de acceso a la vivienda.

El principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres supone la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por razón de sexo, y, especialmente, las derivadas de la maternidad, la asunción de obligaciones familiares y el estado civil.

A nivel autonómico, la Ley 1/2010, de 26 de febrero, de Igualdad entre Mujeres y Hombres, recoge en su artículo 4.1 como principio general de toda actuación pública, la igualdad de trato entre mujeres y hombres, lo que supone la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por razón de sexo, en el ámbito educativo, económico, político, social, laboral y cultural, en particular, en lo que se refiere al empleo, a la formación profesional y a las condiciones de trabajo.

Concretamente, el artículo 57 de la Ley Canaria: vivienda, urbanismo y planeamiento dispone que los poderes públicos de Canarias, en coordinación y colaboración con las entidades locales de la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, tendrán en cuenta la perspectiva género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos, y para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, los poderes públicos deberán elaborar estadísticas e investigaciones con perspectiva de género, incluyendo la variable sexo y otros aspectos indicados en el artículo 11 de dicha Ley.

A tenor de lo dispuesto en la legislación vigente, el presente documento se someterá a información pública y consulta de las administraciones sectoriales implicadas, concretamente, al Instituto Canario de Igualdad a fin de que por este Organismo se lleven a cabo las consideraciones que se estimen pertinentes, de cara a la consecución de las acciones y objetivos que éste promueve.

Será el diseño de los Espacios Libres y las obras de urbanización que se diseñen y ejecuten respectivamente, los que deban dar cumplimiento a lo dispuesto en las políticas de igualdad diseñadas por la legislación y por el Plan: sobre todo lo dispuesto a condiciones de accesibilidad y seguridad.

7.2.3 Impacto empresarial. Ley 5/2014 de 14 de julio de Fomento y Consolidación del emprendimiento, el trabajo autónomo y las PYMES en la Comunidad Autónoma de Canarias

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 5/2014 de 25 de julio, de Fomento y Consolidación del emprendimiento, el trabajo autónomo y las PYMES en la Comunidad Autónoma de Canarias, la propuesta de ordenación y los usos que desde la presente MM se recogen no producen distorsiones de las condiciones de competencia en el mercado ni afección a las pymes.

En lo que respecta a las determinaciones urbanísticas de carácter normativo, no se recoge mención alguna, ni expresa ni tácita, sobre la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las pequeñas y medianas empresas, por lo que el impacto es nulo.

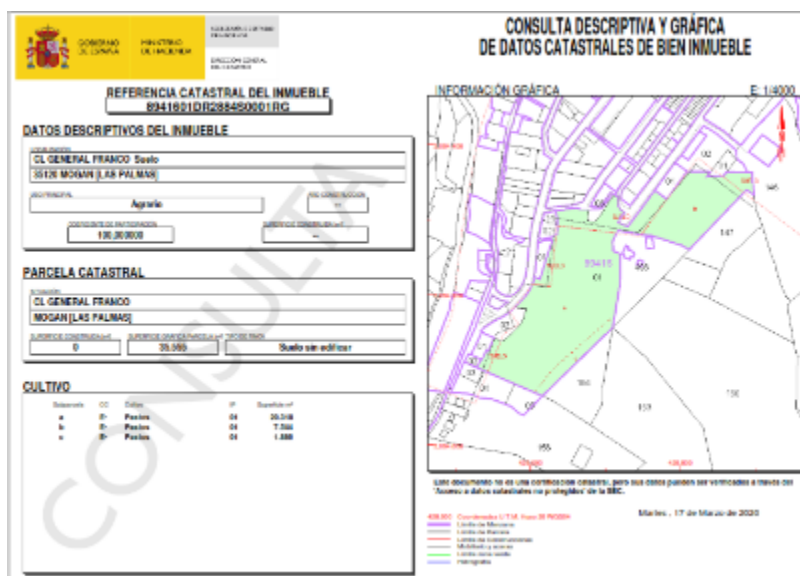
En la estructura general y en el régimen urbanístico del suelo, debido al ámbito al que se ciñe la presente Modificación, no se establece ningún tipo de precepto que produzca distorsión en las condiciones de competencia en el mercado ni afección sobre las pequeñas y medianas empresas.

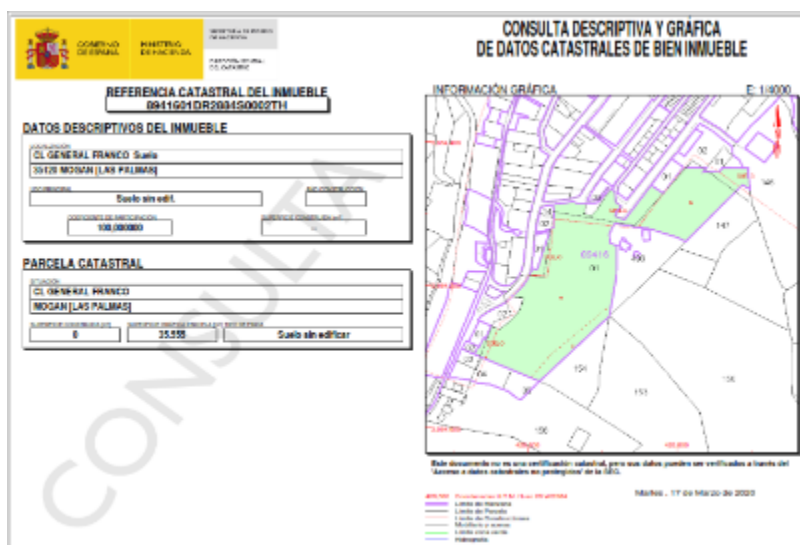
La materia que se regula no tiene incidencia negativa en la unidad de mercado de Canarias, por cuanto no obstaculiza la libre circulación y establecimiento de operaciones económicas, la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español y la igualdad en las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.

8. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 164.3 de la Ley 4/2017 del Suelo de Canarias, en relación con la Disposición adicional 9ª.2 de la Ley de Suelo de 2015 aprobada mediante Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, que adiciona un nuevo artículo 70 ter a la Ley 7/1985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, se procede a reflejar respecto al promotor de la presente iniciativa, el propietario y titular de derechos reales, desde el plazo de cinco años anteriores a la fecha de iniciación de la presente MM, ya que, como se explicará más adelante, como consecuencia de esta.

Asimismo, se aportan las referencias catastrales de los propietarios incluidos en el ámbito de la presente MM; con las cuotas de participación respecto al ámbito, a fin de que, una vez se dé traslado del mismo al resto de los propietarios incluidos en el ámbito de actuación de la presente MM, se proceda a aportar por parte de éstos, la certificación registral de las parcelas de su propiedad, en términos idénticos a los descritos en el apartado anterior.





La información sobre la estructura de la propiedad viene recogida en el plano 103. **INFORMACIÓN CATASTRAL.**

9. PLANEAMIENTO VIGENTE

9.1 PLANEAMIENTO TERRITORIAL

9.1.1 PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

Mediante Decreto 277/2003, de 11 de noviembre, se aprobó definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, a reserva de que se subsanasen las deficiencias advertidas por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 20 de mayo de 2003. Mediante Decreto 68/2004, de 25 de mayo, se consideran subsanadas dichas deficiencias no sustanciales y se ordena la publicación de la normativa del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Esta publicación se realizó a modo de anexo al citado Decreto de 2004.

Por Orden de 28 de junio de 2011 del Consejero de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente de Canarias, se aprobó definitivamente la Modificación Puntual del Plan Insular de Gran Canaria (BOC nº 141, de 19 de julio de 2011).

El documento de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC) a las Directrices de ordenación general y a las Directrices de ordenación del turismo de Canarias, que cuenta con aprobación inicial, se somete a información pública, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental subsanado, con las correcciones sustanciales derivadas de los trámites de información pública y consultas a las Administraciones Públicas. El Anuncio de sometimiento a información pública de 17 de julio de 2017 del documento de Adaptación anterior se publica en el BOC nº 143, de 26 de julio de 2017.

El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se define en su artículo 1 como un instrumento de ordenación de los recursos naturales y territorial formulado en aplicación de lo establecido, básicamente, en la Ley 4/2017, de Suelo, así como, en lo referente a los recursos naturales, en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres. Su objeto es la ordenación integral de Gran Canaria, incluyendo la plataforma marítima litoral, definiendo el modelo territorial insular.

La regulación del Plan Insular, en el marco de la Ley 4/2017, se establece en los artículos 94 y siguientes, y su objeto es la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. Los planes insulares de ordenación constituyen el instrumento general de ordenación de los recursos naturales y del territorio de las islas.

Por mandato de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 4/2017, *“quedan derogadas las determinaciones urbanísticas del planeamiento insular”*. En este sentido, respecto de las *“Determinaciones sobre régimen urbanístico del suelo”* se establecen en la Ley 4/2017 que los Planes Insulares delimitarán las siguientes zonas del territorio de cada isla:

- a) Las que deban preservarse del proceso urbanizador y, en su caso, edificatorio, porque su transformación sería incompatible con el desarrollo sostenible de la isla.
- b) Las que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los agrarios, forestales o extractivos.
- c) Las que deban preservarse del desarrollo urbanístico por su valor agrícola existente o potencial, o por su valor paisajístico o patrimonial relevante.
- d) Las que deban ser excluidas del proceso de urbanización y edificación, en prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales.

De acuerdo con lo establecido en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, el Plan Insular establece la zonificación, determinante para el desarrollo territorial y urbanístico de Mogán. En concreto, el ámbito objeto de esta modificación menor se zonifica con la letra D. Las zonas D recogen los suelos urbanos, urbanizables y asentamientos rurales existentes, exceptuando únicamente aquéllos que eventualmente el Plan Insular.

9.1.2 PLANES TERRITORIALES

9.1.2.1 Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Gran Canaria, PTE-5

El PTE 5 es un instrumento de ordenación territorial que se formula en desarrollo del PIO/GC, en cumplimiento con las determinaciones en él fijados en la Sección 15 del mismo, y en todas aquellas otras que son de afección y en cumplimiento con el restante marco normativo que se establece para este Plan.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Gran Canaria, PTE-5, fue aprobado definitivamente por Orden de 2 de abril de 2014 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Cabildo de Gran Canaria y publicado, posteriormente, en el Boletín Oficial de Canarias núm. 96 con fecha de 20 de mayo de 2014.

Dicho instrumento establece en su artículo 37, en el Capítulo 2 de la Normativa, una serie de consideraciones sobre la ordenación para la protección, rehabilitación, conservación y gestión del paisaje antropizado de la infraestructura viaria que se deberá tener en cuenta:

“Artículo 37. Paisaje de la Infraestructura Viaria. Tipo 3. (Red viaria no estructurante interior). (R)

Las determinaciones contenidas en este artículo han de entenderse subordinadas en todo caso a las exigencias derivadas de la normativa sectorial de carreteras.

1. Consideraciones sobre la integración paisajística de la vía.

En los trazados de la infraestructura viaria tipo 3 ya existentes, así como en los nuevos que se lleven a cabo, se considerarán los siguientes aspectos con respecto a su integración paisajística:

- a) Se considerarán los puntos panorámicos por los que circula la vía a efectos de su inclusión en una red de miradores insulares que potencien el paisaje de Gran Canaria.*
- b) Sin que suponga una merma en la seguridad vial, se priorizará el uso de materiales pétreos o de madera en las barreras de protección y quitamiedos del viario.*
- c) Se recomienda establecer limitaciones de accesibilidad a los entornos circundantes de los Paisajes Naturales a través de pistas y caminos con vehículos motorizados, salvo que se trate de accesos a fincas privadas, evitando así el acceso indiscriminado de vehículos al Paisaje Natural.*
- d) Siempre que sea posible, la pavimentación habrá de ejecutarse con materiales que faciliten la integración paisajística de la correspondiente infraestructura viaria.*
- e) Los muros y paredes de contención de las redes viarias procurarán ejecutarse preferentemente con materiales naturales de tipo pétreo.*
- f) En relación con los estudios de movilidad que se realicen por parte de los municipios, las administraciones competentes por razón en la materia procurarán fomentar las conexiones a ambos lados de la infraestructura viaria,*

promoviendo una mayor permeabilidad transversal, evitando así que el viario se constituya como una frontera infranqueable.

g) En las intervenciones en nuevas vías de comunicación, se procurará considerar los puntos de mayor valor paisajístico, así como los recorridos panorámicos de relevancia singular, a efectos de su protección paisajística, buscando con ello la menor incidencia del sistema viario sobre el paisaje, atendiendo a la mejora de la percepción estática y dinámica desde las principales vías de comunicación.

Se recomienda atender especialmente:

g.1) A los Paisajes por los que atraviesa la infraestructura, con el objetivo de su valoración y potenciación.

g.2) A la definición de objetivos, directrices y criterios de ordenación con el objetivo de proteger y desarrollar las peculiaridades de cada Paisaje, teniendo en cuenta la vulnerabilidad paisajística de las áreas afectadas por el trazado del viario.

g.3) A la existencia de áreas significativas de calidad de los distintos Paisajes por los que discurrirá, considerando aquellos hitos referenciales y valores culturales del territorio como elementos paisajísticos fundamentales que hay que proteger y conservar.

3. Consideraciones sobre elementos anexos a la vía.

a) Se recomienda establecer modelos homogéneos de paradas de guaguas, con consideraciones paisajísticas propias de este tipo de vías.

b) Se procurarán adecuar lugares anexos a la vía para la ubicación de contenedores, propiciando la desaparición visual de los mismos mediante soterramientos cuando ello sea posible, o mediante la generación de muros perimetrales que permitan su completa funcionalidad y que preferiblemente se ejecutarán con vegetación o, en su defecto, con materiales pétreos.

4. Consideraciones sobre los anchos de las vías.

La dimensión de los anchos de vías, de las áreas de servidumbre, de los arcenes y de las explanaciones correspondientes a la ejecución del nuevo viario que atraviese áreas de interés paisajístico y suelos protegidos, procurará ser la

a) En los procesos de descentralización de los equipamientos y servicios de interés general, el planeamiento urbanístico y, en su caso, el planeamiento territorial, procurarán mantener un especial y contenido equilibrio entre el medio construido y el ambiente natural, calibrando el grado de transformación que soporta el territorio, evitando la implantación de grandes equipamientos en áreas de interés paisajístico.

b) Se recomienda fomentar, además, estrategias de descentralización de los servicios a lo largo de la geografía insular, contribuyendo con ello a la generación de áreas de polaridad ciudadana, localizando preferentemente los servicios en suelos de bajo valor paisajístico en contacto con la gran infraestructura viaria.”

Por su parte, los artículos 55, 57, 58 y 59 del Capítulo 3 de Determinaciones Generales de ordenación para la protección, rehabilitación, conservación y gestión del paisaje antropizado urbano establecen:

“Artículo 55. Consideraciones sobre la percepción del conjunto edificado.

1.- El planeamiento podrá mejorar y completar las relaciones entre el conjunto edificado concentrado y la edificación dispersa de tal manera que se produzca una disminución progresiva de la densidad edificatoria y un aumento de espacios libres en la medida en que el suelo urbano se acerca al límite con lo rural. Asimismo, se recomienda culminar el encuentro o entrega del núcleo urbano con el medio agrícola o natural mediante una franja perimetral de vegetación y con una vía de ronda.

2.- El planeamiento urbanístico definirá la longitud máxima admisible a que pueden llegar la seriación de nuevos edificios residenciales repetitivos o que generen fachadas continuas, atendiendo a los siguientes criterios recomendados:

a) Se evitarán los muros edificatorios de viviendas adosadas que obturan la visión y perjudican al paisaje.

- b) Se priorizarán las intervenciones heterogéneas frente a la excesiva repetición de tipos edificatorios.

3.- Se recomienda cuidar expresamente la imagen de cubiertas y azoteas, con la introducción efectiva de normas y ordenanzas que ordenen las instalaciones y elementos sobre cubierta y eviten construcciones o instalaciones ilegales.

4.- El planeamiento urbanístico potenciará la percepción del espacio libre del núcleo edificado, haciéndolo perceptible incluso desde el exterior del mismo, allí donde sea posible, tratando dicho espacio libre como elemento estructurante que oxigene las excesivas densidades de algunos núcleos edificados compactos.

Artículo 57. Consideraciones sobre la relación entre la infraestructura viaria y los núcleos urbanos consolidados. (R)

1.- El planeamiento urbanístico promoverá un mayor uso de peatones y ciclistas en las vías públicas incluidas en el Paisaje Antropizado Urbano, disminuyendo para ello la presencia del automóvil mediante la aplicación de los siguientes criterios:

- a) Disminución del ancho de la calzada en favor de la ampliación de aceras, que deberán incorporar carril bici, vegetación de sombra y equipamientos de ocio y estancia, allí donde ello sea posible.
- b) Peatonalización de algunas vías rodadas en los casos en que éstas convengan a un mejor disfrute peatonal, mejorando con ello la calidad paisajística del núcleo urbano.

2.- Las administraciones competentes por razón de la materia procurarán buscar la integración paisajística de las zonas de aparcamiento y de aquellos tramos de carretera que hayan quedado fuera de servicio y se encuentren en el Paisaje Antropizado Urbano, siguiendo los siguientes criterios:

- a) reutilización de los tramos de carreteras que queden fuera de servicio, rehabilitándolos paisajísticamente y acondicionándolos para su uso peatonal y ciclista, pudiendo realizarse operaciones de ajardinamiento, pavimentación, iluminación, incorporación de mobiliario urbano, etc.
- b) En el diseño y ejecución de las zonas de aparcamiento asociadas a la Infraestructura Viaria podrán incorporarse criterios y elementos que faciliten la integración de estas superficies con el entorno, como asfaltos coloreados que dialoguen y se asimilen a las condiciones cromáticas del lugar, o la compactación del terreno en caso de ser aparcamiento de tierra.

Artículo 58. Tratamiento de entradas y salidas a los núcleos urbanos residenciales, así como sus travesías. (R)

1.- En la medida de lo posible, los centros históricos de las ciudades serán recintos peatonales, para lo cual los Ayuntamientos estudiarán la posibilidad de su transformación en función de los reajustes de tráfico necesarios y de la introducción de actividades económicas que lo dinamicen y posibiliten.

2.- El planeamiento urbanístico, para aminorar la contaminación visual de los vehículos en la vía pública, podrá dictar normas de diseño de las mismas de tal manera que al menos el 60% del ancho de las vías sean de uso peatonal, conteniendo arbolado y jardinería. Se recomienda limitar y reducir las bandas de aparcamiento a zonas destinadas a carga y descarga que no podrán superar más de un 20% de la longitud total de la vía. Los recintos históricos quedan excluidos de esta norma.

3.- Allí donde sea posible, tanto en suelo urbano consolidado como en áreas de desarrollo, se dispondrá de carril bici que alcance y conecte con los sistemas urbanos continuos formados por los espacios libres y verdes de la ciudad, mejorando con ello la calidad paisajística del Paisaje Antropizado Urbano por la disminución de la contaminación visual producida por la densidad de tráfico rodado.

4.- El planeamiento urbanístico podrá contener consideraciones sobre la iluminación de las entradas y salidas a los núcleos urbanos, analizando, encauzando y controlando la iluminación nocturna, su intensidad y sus aspectos cromáticos, así como los enlaces de un núcleo urbano con otro, aminorando, allí donde sea oportuno, el grado de polución luminosa, así como también estableciendo intensidades en los foros, plazas y centros de concentración social, cuidando especialmente las entradas y salidas rodadas y el contacto de las edificaciones con el campo.

Artículo 59. Planteamiento de nuevos corredores de espacio libre. (R)

Para mejorar el paisaje urbano y lograr una armónica integración de los núcleos edificados con su entorno natural, se recomienda que el planeamiento urbanístico:

- 1.- *Proponga corredores de espacio libre en los polígonos residenciales e industriales que mejoren de manera notable la calidad paisajística de los mismos, incorporando operaciones de mejora y mantenimiento a través de convenios entre la Administración Municipal y los particulares.*
- 2.- *Defina los sistemas de espacios libres y peatonales en continuidad a partir de los espacios libres existentes para mejorar las condiciones ambientales urbanas.*
- 3.- *Contemple actuaciones paisajísticas en los vacíos urbanos, especialmente en los polígonos residenciales, que persigan la mejora del Paisaje Antropizado Urbano, incrementando su funcionalidad y facilitando la integración social.*
- 4.- *Incluya medidas dirigidas a la obtención de espacios libres y a la adecuada inserción de los equipamientos en el suelo urbano, en particular en el contexto de operaciones urbanísticas que supongan un incremento de la densidad y la compacidad de determinadas zonas urbanas, o de operaciones de renovación y rehabilitación urbanas.*
- 5.- *Establezca amplios parques y áreas recreativas en las inmediaciones de los núcleos urbanos, con sus dotaciones para equipamientos y aparcamientos correspondientes, con capacidad suficiente para atraer hacia ellos una destacada parte de la demanda de ocio de sus vecinos, consiguiendo una mejora paisajística del Paisaje Antropizado Urbano disminuyendo con ello la incidencia negativa que produce el tránsito rodado en horas puntuales del día.*
- 6.- *Determine un sistema espacial en red de espacios libres y sendas peatonales debidamente articulado con la masa urbana compacta.*
- 7.- *Fomente un mayor número de espacios libres en los suelos urbanos y establezca las medidas oportunas que garanticen su correcta lectura con los suelos edificados.*
- 8.- *Estudie la posibilidad de insertar los equipamientos de ocio en el subsuelo público disponible, utilizando las plataformas superiores de las cubiertas como espacio libre.* “

9.2 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

9.2.1 NORMAS SUBSIDIARIAS DE MOGÁN

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento del Término Municipal de Mogán (NNSS) se aprobaron definitivamente por la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias en su sesión de 17 de noviembre de 1987, y si bien el acuerdo de aprobación se publicó en el Boletín Oficial de Canarias número 3 del miércoles 6 de enero de 1988, la normativa no fue publicada hasta el viernes 19 de diciembre de 2008 en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, número 162.

Estas NNSS, redactadas al amparo de la Ley de Suelo de 1976 y del Reglamento de Planeamiento de 1978, no están adaptadas a la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, a las Directrices de Ordenación del Turismo, ni al Plan Insular de Ordenación vigente.

El suelo afectado por la presente modificación menor está clasificado por una parte como suelo apto para urbanizar, concretamente afecta al Suelo Apto para urbanizar, denominado P-5 (SAU P5), y por otra como suelo urbano, que incluye solares sin edificar, y suelo perteneciente a la red viaria, o a Espacios Libres, tanto públicos como privados



MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA

NNSS. Plano nº 23: Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán.
Delimitación del ámbito de la Modificación Menor.

NNSS. Plano nº 23: Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán.
Clasificación y categorización del suelo afectado por la Modificación Menor.

La clasificación del suelo urbano diferencia entre *Suelos Urbanos de núcleos de población*, *Suelos Urbanos Consolidados* y *Suelos Urbanos urbanizados*:

Suelos Urbanos de núcleos de población	Suelos Urbanos Consolidados	Suelos Urbanos urbanizados
<ul style="list-style-type: none">- Casas de Veneguera.- La Vistilla.- Mogán.- Molino de Viento.- El Cercado.- Playa de Mogán.- El Platero.- Playa de Arguineguín.- Barranquillo de Andrés.- Soria.	<ul style="list-style-type: none">- Cornisa.- Puerto Rico.- Playa del Cura.- Haldsodalen.- Pueblo Tauro.	<ul style="list-style-type: none">- Cornisa.- Playa del Cura.- A. La Perra (Fs. VII, Puerto Rico).- Fase VI (Puerto Rico).

En lo referente al Suelo Urbano residencial afectado por la MM, las NNSS le asignan la ordenanza Zona V que establece las siguientes determinaciones urbanísticas:



ORDENANZA ZONA V.

- Edificación: Entre medianeras.
- Usos: Residencial.
- Usos tolerados: Comercial y administrativo.
- Altura: 3 plantas.
- Retranqueos: 3 mts. a fachada en planta última.
- Ocupación: 100% en planta baja.
80% en planta primera.

NNSS. Plano nº 23: Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán.

En lo que se refiere al *Suelo Apto para Urbanizar*, las NNSS diferencia en función del uso al que se destina. El Suelo Apto para Urbanizar afectado por la presente MM se incluye en el grupo A- *Polígonos para uso residencial*:

MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA

POLIGONO	SITUACIÓN	SUPERFICIE m ²
1	Veneguera	13.500
2	Veneguera	15.500
3	Veneguera	10.000
4	Mogán	72.000
5	Mogán	39.600
6	Molino de Viento	105.000
7	Molino de Viento	16.275
9	El cercado	26.500
18	Arguineguín	139.000
19	Arguineguín	58.500
20	El Horno	87.400
21	Barranquillo de Andrés	18.000
22	Barranquillo de Andrés	17.500
TOTAL		618.775

Así mismo, también los clasifica según la zona en la que se desarrollan. En este caso, el SAU P-5 se localiza en la *Zona B: Valle de Mogán*.

Para el *Polígono 5 (SAU P-5)*, *Suelo Apto para Urbanizar*, las NNSS establece como uso principal el residencial, permitido el uso comercial, de oficinas y pequeñas industrias. En este suelo se prevén 3 Unidades Residenciales (U.R.) y, como dotacional del sector, Guardería Infantil (G.I.) y Zona Verde (Z.V.).



Polígono 5.- Mogán (Casco) Fig. 7.7 (Hoja Plano n° 7).

S = 3,96 has.

U = Residencial

U.P. = Comercial, peq. Industria y administratv.

D. max. = 65 viv/ha.

Nº de viv. = 258

Nº habitantes = 1.030

Edificabilidad = 0,8 m2/m2

R.O. = Las dotaciones se determinarán como conjunto entre 1000 y 2000 viv.

Nº de aparc. = 155 plazas

Organización = 3 und. De 90 viv.

S. Gles. =

Parcela mínima = 150 m2

NNSS. Plano nº 8: Suelo Apto para Urbanizar en Mogán.
Usos asignados al SAU P-5.

La documentación gráfica sobre el planeamiento vigente viene recogida en los planos *I04.1 PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación Estructural*, y *I 04.2 y I 04.3 PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación Pormenorizada*.

CAPÍTULO III. DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN. ESTADO ACTUAL**10. CARACTERÍSTICAS NATURALES**

En la zona de estudio hay muy poca presencia de elementos ambientales y paisajísticos de consideración y conservación. Al encontrarse una parte en Suelo Urbano y el resto en el Suelo Apto para Urbanizar anexo al casco urbano de Mogán, el suelo afectado por esta MM se ha ido deteriorando con el paso del tiempo, produciéndose en él varios movimientos de tierra, la presencia de escombros, restos de maderas, plásticos, hierros y enseres, fundamentalmente en la parte más al oeste de la parcela (sobre todo la parte baja cercana a carreteras).

A medida que nos alejamos del núcleo urbano, la vegetación, aunque escasa, empieza a presentar algún ejemplar en mejor estado, aunque conviven especies del piso basal con otras especies oportunistas que no son propias de este entorno. A medida que nos acercamos al borde aumenta la diversidad de estas especies, y su tamaño y estado de conservación.

En cuanto a la intervención propuesta, es cierto que la nueva vía podría incidir de manera negativa en la huella de carbono (algo en la fase de construcción), pero no así en la fase de funcionamiento, ya que esta vía pretende disminuir el tránsito por la avenida de Canarias, disminuyendo la contaminación por los vehículos en esta avenida descargando las vías actuales. Con esto se reduce la contaminación y los niveles de ruido, e igualmente se da solución a un problema de movilidad existente.

Otro problema ambiental existente es el abandono de varios elementos de interés etnográfico existentes en la zona. De hecho, existe uno que no se ha podido localizar por la presencia de numerosos escombros que probablemente hayan acabado con este elemento.

- *Geología y geomorfología.*

Desde el punto de vista geomorfológico, los datos del IGME no reflejan ningún elemento de interés en la zona afectada por la MM. Se trata de una zona en vertiente de ladera con pendiente moderada-alta (28%), muy antropizada, con ningún valor desde el punto de vista geomorfológico, ya que gran parte del terreno se ha visto afectado por movimientos de tierra para la creación de terrazas de antiguos cultivos y por zonas en la cual se han depositado escombros, entorno típico urbano.

- *Hidrología e hidrogeología.*

El área afectada se encuentra dentro de la cuenca del barranco de Mogán, en la zona más próxima al eje central del cauce, con pendientes suaves. No presenta ningún barranco o barranquillo subsidiario que atraviese la zona, y que pueda afectar a aportes de aguas que vayan al cauce principal.

En la zona de estudio solo existe una infraestructura Hidráulica (pozo), descrita en el punto 13. *Patrimonio histórico-artístico*, que el Consejo Insular de aguas lo considera en estado de abandono.

- *Edafología. Áreas de interés agrícola.*

Desde el punto edafológico, la zona se encuentra muy antropizada. En ella existen tres antiguas parcelas de cultivos que según las fotografías aéreas históricas de GRAFCAN están en estado de abandono como mínimo desde el año 2002.

El Plan territorial Especial Agropecuario de G.C. (PTE_09) considera la parcela fuera de cualquier categoría de protección agrícola. Por tanto, en base a la documentación aportada y a las visitas de campo realizadas, se puede concluir que la zona no presenta ningún área de interés agrícola.

- *Fauna. Áreas de interés faunístico.*

La vegetación existente en la zona afectada por esta MM se encuentra extraordinariamente degradada. Las comunidades herbáceas, el reducido número de ejemplares, se encuentran sometidos, por su ubicación en suelo apto para urbanizar y muy antropizado, a una marcada influencia antropozógena, que se traduce en un empobrecimiento extraordinariamente elevado de grupos o parejas estables de fauna vertebrada; en el mejor de los casos se encuentra visitada por individuos aislados, oportunistas y que gustan de la presencia humana.

Durante las visitas realizadas no se ha observado fauna alguna en la zona, lógico por otra parte al estar dentro de un suelo urbanizable que linda con las viviendas del pueblo de Mogán.

- *Flora y vegetación. Áreas de interés florístico.*

El proyecto Copérnico, sistema europeo para monitorizar la tierra, que recoge datos de distintas fuentes con datos actualizados en 2018 y recogidos de la cartografía de GRAFCAN, describe toda la zona como espacio de vegetación escasa.

La realidad actual es todavía peor que la descrita en esos años. La zona está totalmente antropizada, con muy escasos elementos vegetales, de escaso porte en las zonas cercanas a las viviendas, aumentando la concentración de las mismas a medida que nos alejamos de la zona urbana; no formadas por especies propias del piso basal sino especies de sustitución en su mayoría

- *Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.*

La zona de estudio se encuentra fuera de la Red de Espacios Naturales protegidos, tanto de la red canaria como de la europea Red Natura 2000.

No obstante, el área de intervención, al este del núcleo urbano del casco de Mogán se encuentra entre áreas o zonas con varias figuras de interés natural que deben reflejarse con el fin de ver si la actuación pudiera tener o no alguna influencia sobre dichas áreas de tal manera que podamos armonizar las actuaciones con el entorno y garantizar un crecimiento y un desarrollo sostenible.

La descripción detallada, y el desarrollo del contenido de estos aspectos, se encuentran recogidos en el **Documento Ambiental Estratégico** (DAE).

11. CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS

El ámbito de la Modificación Menor se corresponde con un área de borde del Suelo Urbano del núcleo de Mogán Casco. En consecuencia, se trata de una zona a medio camino entre la consolidación de la trama urbana y el suelo sin transformar por carecer de ordenación ni desarrollo. Las intervenciones promovidas por esta MM, además de solucionar un problema de movilidad, contribuirán a la configuración y recualificación del borde urbano en esta zona.

11.1 ESTADO Y USOS ACTUALES DEL SUELO

El área objeto de la presente MM se inserta en un tejido urbano predominantemente residencial. En lo referente al Suelo Urbano, los terrenos del entorno de la MM presentan casi exclusivamente uso residencial, compatibilizado con Zonas Verdes obligando al retranqueo de las viviendas.



Uso Residencial en el entorno de la MM.

En cuanto al SAU P-5, las NNSS le asignan el uso principal residencial, compatible con el uso comercial, de oficinas e industrial. En este suelo se prevén 3 Unidades Residenciales (U.R.) y, como dotacional del sector, Guardería Infantil (G.I.) y Zona Verde (Z.V.).



*NNSS. Plano nº 8': Suelos Urbanizables de Mogán.
Usos asignados al SAU P-5.*

Sin embargo, este suelo no cuenta aún con ordenación, por lo que no se tiene concreción de la localización de esos usos, ni de la intensidad con la que finalmente se materializarán.

11.2 ANÁLISIS DE LA MORFOLOGÍA URBANA

La presente Modificación Menor afecta a terrenos localizados en un área de borde del Suelo Urbano del núcleo de Mogán Casco. En consecuencia, los terrenos sobre los que se van a situar las intervenciones previstas presentan un grado desigual de transformación.

Como ya se ha expuesto anteriormente, la MM afecta al Suelo Urbanizable SAU P-5 y al Suelo Urbano.

Los terrenos incluidos en el SAU P-5 se encuentra sin transforma, como corresponde a un suelo en Situación de Rural, que no cuenta con Ordenación Pormenorizada.

La mayor parte de su superficie mantiene las características naturales y la topografía originales. También cuenta en su interior con elementos recogidos en la Carta Etnográfica del Cabildo de Gran Canaria. En concreto cuenta con unas edificaciones que albergan un pozo, y restos de una acequia.



Estado actual de los suelos incluidos en el SAU P-5.

En el interior de este SAU únicamente se puede encontrar unas edificaciones dispersas, en estado ruinoso, en las cercanías de la Calle El Mocán, así como tres elementos incluidos en el inventario de la Carta Etnográfica (cod. 03469, 03470 y 03471).



Edificaciones en ruinas.



Elementos inventariados en la Carta Etnográfica.

En lo que respecta al Suelo Urbano en el área de la MM, se trata de un borde urbano claramente identificable en algunas zonas, mientras en otras se encuentra una trama urbana con numerosos vacíos, sin edificar, que desdibujan la trama urbana definida por las NNSS, impidiendo poder identificarla a simple vista.



Borde del Suelo Urbano.



Límite del Suelo Urbano en el entorno de las calles Drago y El Mocán.

La red viaria del Suelo Urbano definida en la ordenación de las NNSS se encuentra ejecutada. Sin embargo, aquellas vías cuyo trazado debería continuar en el Suelo Urbanizable colindante se interrumpen de forma abrupta al llegar al límite del Suelo Urbano. Es el caso de las calles Drago y El Mocán, que se interrumpen permitiendo identificar claramente el límite del Suelo Urbano. En esas zonas se puede intuir la trama urbana, con sus manzanas, aun cuando estas no se encuentren edificadas.



*Calle Drago
(vista hacia el ámbito de la MM).*



Encuentro de la calle Drago con el ámbito de la MM.



Encuentro de la calle Drago con el ámbito de la MM.



Límite del Suelo Urbano en el entorno de la Av. de la Constitución.

Por el contrario, en la zona que se desarrolla en torno a la Avenida de la Constitución las manzanas se encuentran alineadas a la vía, y el contacto con el SAU se produce en las traseras de las manzanas edificables. Por esta razón, al encontrarse estas zonas del parcelario sin edificar el borde del Suelo Urbano consolidado por la edificación existente actualmente no se corresponde con el límite del Suelo Urbano definido en la ordenación pormenorizada de las NNSS.



*Avenida de la Constitución
(vista desde la conexión con la GC-200).*



Trasera de las manzanas de la Av. de la Constitución.

Estos vacíos de la trama urbana presentan distinta capacidad de desarrollo en el futuro.



Uso residencial edificado y no edificado.

En el caso de los vacíos de las manzanas de las calles Drago y El Mocán, son parcelas con la alineación bien definida con respecto a la vía pública. Por lo tanto, su ejecución depende únicamente de la iniciativa para convertir el suelo en solar y edificar.

Por el contrario, en el caso de los vacíos de las manzanas en el entorno de la Av. de la Constitución, estos son suelos residuales, en su mayoría sin acceso a vía pública. Estos casos, suponen una oportunidad para la presente MM de reordenar urbanísticamente el espacio próximo a la nueva vía que se defina, recualificando el tejido urbano en esta zona.



Uso residencial edificado y no edificado dentro del ámbito de la MM.

11.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

11.3.1 Movilidad

La Modificación Menor de las Normas Subsidiarias del Casco de Mogán que se plantea en este documento afecta tanto a vías de interés regional como vías de interés municipal.

11.3.1.1 Vías de interés regional dentro en el Municipio de Mogán

Siguiendo el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, que se inició en el año 1983, todas las carreteras estatales han pasado a la Comunidad, la cual ha transferido a su vez la mayor parte a los Cabildos Insulares. A partir de esto, y según el Decreto 92/2009, de 30 de junio, de modificación del Decreto 247/1993, por el que se clasifica la red de interés regional, en lo que se refiere a Gran Canaria, las carreteras incluidas en el municipio son:

Nomenclatura carretera	Tramo	Clasificación	Titularidad
GC-1	Tramo comprendido entre el límite del municipio de San Bartolomé de Tirajana al cruce a playa de Mogán - Acceso al casco urbano de Mogán (GC 200)	Autopista	Cabildo de Gran Canaria
GC-200	Tramo comprendido entre casco urbano de Mogán (GC-200) y el límite del municipio con La Aldea de San Nicolás.	Convencional	Cabildo de Gran Canaria
GC-200	Tramo comprendido entre el casco urbano de Mogán y el cruce con la GC-500 y la GC-174	Convencional	Cabildo de Gran Canaria
GC-500	Tramo comprendido entre glorieta en el Barranco de El Lechugal al Cruce a Playa de Mogán - Acceso al casco urbano de Mogán (GC-200).	Convencional	Cabildo de Gran Canaria

Figura 1. Carreteras de interés regional. Fuente. Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política del Gobierno de Canarias. Elaboración Propia.

La GC-200 es la principal vía de conexión del Valle de Mogán, y enlaza el casco de Mogán con la playa y viceversa. Se complementa con la carretera GC-174, convirtiéndola en una vía de movilidad de suma importancia.

Su trazado dentro del municipio de Mogán va desde la intersección con las carreteras GC-500 y GC-174 en el acceso a Playa de Mogán, hasta Tasarte, que transcurre atravesando los núcleos urbanos de El Cercado, Molino de Viento, Mogán Casco y La Vistilla, así como los asentamientos rurales de La Humbridilla, El Palmito, Las Burrillas, Los Navarros y Las Casillas.

Actualmente, la GC-200 cuenta con una zona de circulación de 6,50 metros de ancho medio, arcenes de no más de 0,50 metros y elementos de drenaje longitudinal a partir de cunetas hasta puntos colectores de obras de fábrica direccionales al barranco de Mogán. Estos elementos de drenaje tienen como objeto, además de drenar el agua de lluvia de la carretera, alejar la vía de las laderas por las que discurre disminuyendo así el riesgo de caídas de piedras o elementos sobre la calzada.

La pendiente de la vía varía en todo su recorrido, estando muy condicionada por la orografía del terreno.

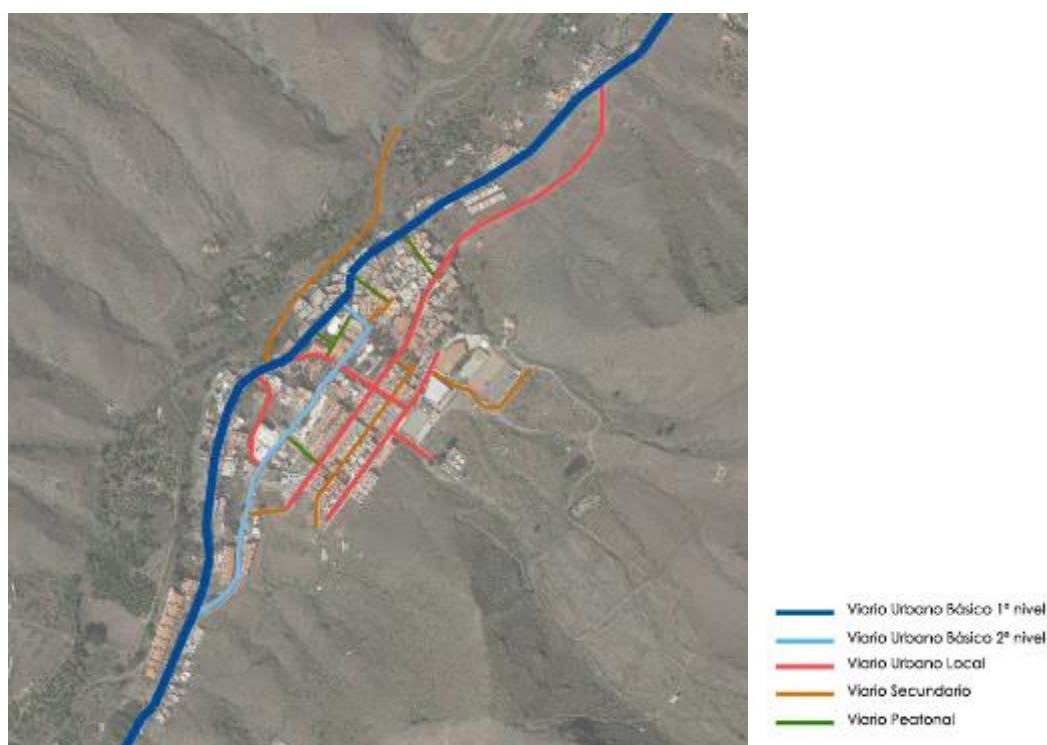
11.3.1.2 Vías de interés municipal dentro en el Municipio de Mogán

La red de carreteras del municipio de Mogán está conformada otras por vías y calles que sirven de apoyo a la red territorial del mismo facilitando la ordenación de los núcleos y el acceso a las viviendas.

La red municipal de los núcleos, siguiendo los criterios de jerarquización funcional del viario, se clasifican según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, de ahora en adelante PMUS, en tres niveles:

- **Viario urbano básico.** Forman la red principal de los núcleos urbanos prestando servicio al tráfico de paso urbano y a los movimientos de penetración. Provisto de cruces o intersecciones reguladas por semáforos o glorietas, paradas de taxi o guaguas y en su mayoría con apartaderos.
- **Viario urbano local.** Complementa la trama de los núcleos urbanos proporcionando acceso a las viviendas y comercios de la zona. Provisto de aceras donde no suele situarse paradas de taxi o guaguas de trayectos interurbanos.
- **Viario secundario.** De escaso tráfico, pavimentadas o sin pavimentar que comunican la red local con viviendas aisladas o grupos de viviendas.

A continuación, se muestra la jerarquización viaria del casco urbano de Mogán:



Jerarquización Viaria en el casco de Mogán.

Elaboración Propia.

Atendiendo a esta clasificación, tal como se puede ver en la imagen anterior, las vías objeto de esta MM, la calle El Drago y la Avenida de la Constitución, pertenecerían al viario urbano local.

En el casco urbano de Mogán se reconocen ciertos problemas y carencias de movilidad, accesibilidad y funcionalidad en el diseño urbano.

En concreto, en lo que afecta a la presente MM, el aumento de la actividad en la Av. de La Constitución, hoy en día conformada por aceras y calzada de escaso ancho, doble sentido de circulación y con estacionamiento a ambos márgenes, demanda la necesidad de actuación en la vía. En consecuencia, con fecha del 16 de mayo de 2017 el Concejal Delegado en materias de Tráfico y Transporte del Ayuntamiento de Mogán eleva la propuesta del responsable técnico de la unidad de Transporte y Tráfico en la cual se expone la necesidad de enlazar la Av. de La Constitución con la calle El Drago, en el casco de Mogán.

12. CARACTERÍSTICAS SOCIO ECONÓMICAS

El *REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS* (aprobado por *DECRETO 181/2018, de 26 de diciembre*), en el Título V detalla las singularidades de los instrumentos de ordenación urbanística, tanto para el planeamiento general, como para los instrumentos de desarrollo y los complementarios.

En este sentido, en los documentos de información de un instrumento de ordenación urbanística, que se han de integrar para la redacción del Tomo I, se debe realizar una descripción lo más detallada posible de algunos aspectos socio económicos, que vienen determinados en el *artículo 59. 1. d) del Reglamento de Planeamiento de Canarias*.

“Artículo 59. Memoria informativa

1. La memoria informativa realizará una descripción lo más detallada posible de la situación existente en el momento previo a la elaboración del instrumento de ordenación de que se trate, recogiendo todos aquellos aspectos que sean necesarios o de interés para el desarrollo de los trabajos, entre ellos los siguientes:

(...)

d) Zonas en las que se asienta la población sobre el territorio, condición socio-económica, evolución y cualquier otro aspecto de interés en relación con la misma, destacando aquellas zonas que por sus condiciones de urbanización y edificación puedan clasificarse como suelo urbano consolidado.

(...)”

Con arreglo a lo dispuesto reglamentariamente, se van a desarrollar estos contenidos con el siguiente orden esquemático:

- Localidad y entorno.
- Población y evolución temporal.
- Condiciones socio económicas.

12.1 LOCALIDAD Y ENTORNO

El Término Municipal de Mogán, tiene una superficie de 171,42 kilómetros cuadrados, lo que le convierte en el segundo municipio más extenso de la isla, limita por la zona oriental con el municipio de San Bartolomé de Tirajana, siguiendo el curso del Barranco de Arguineguín desde el Embalse de Soria. Por el norte linda con Tejeda y descendiendo, por la zona occidental, por el Barranco de Los Secos hasta el municipio de La Aldea. La zona costera de Mogán es eminentemente acantilada, pero en ella se incluyen también varias playas, coincidentes con la desembocadura de los barrancos de este municipio.

DATOS BÁSICOS

Fuente: Ministerio de Política Territorial y Función Pública.
Instituto Nacional de Estadística

• Código INE	35012
• Provincia	Palmas (Las)
• Partido Judicial	San Bartolomé de Tirajana
• Número de núcleos de población	47
• Superficie municipal	171,42 (km²)
• Densidad	115,41 (Hab./km²)
• Nucleo con mayor altitud	720 (m)
• Distancia a la capital	93 (Km)

Web del Ayuntamiento: www.mogan.es

Gentilicios: -

Mogán cuenta con un clima seco semiárido cálido, de acuerdo con la clasificación de Köppen. La temperatura media anual es de 19.2 °C, siendo el mes más caluroso agosto con 22.9 °C y el más frío enero con 15.8 °C. El promedio de precipitaciones al año es de 218 mm, siendo los meses más secos junio, julio y agosto con 1 mm, y el más lluvioso diciembre con 47 mm.

Con estas excelentes condiciones climáticas, el municipio de Mogán es eminentemente turístico, por lo que las visitas más frecuentes se realizan a las playas que se despliegan en su costa y que actualmente se han configurado como seis urbanizaciones turísticas: Arguineguín- Patalavaca, Anfi del Mar, Puerto Rico-Amadores, Tauro-Playa del Cura, Taurito y Puerto de Mogán. En todas ellas destacan instalaciones hoteleras y restaurantes que bordean con avenidas y paseos a cada una de las playas.

El Puerto de Mogán, con playa de arena rubia, es un barrio marinero que por su singular enclave y belleza natural, ha dado origen a una de las urbanizaciones más bellas de Canarias. Su muelle deportivo, punto de encuentro de numerosos entusiastas de la náutica internacional, dispone de 225 atraques, con su óptimo ambiente marinero, haciendo del Puerto de Mogán, un lugar inolvidable.

El entorno natural de Mogán bien merece otra visita. Así, el Macizo del Suroeste es un espacio de gran interés geomorfológico y botánico, así como de singulares valores paisajísticos y arqueológicos. En esta zona es posible apreciar amplias extensiones de tabaibales, plantas endémicas de la Isla. El Barranco de Veneguera comienza a los pies de la espectacular formación rocosa de Los Azulejos, una grandiosa pared de rocas cuyos colores van desde el rojo oscuro hasta el azul, pasando por varios tonos amarillos. En la zona alta, el Parque Natural de Ojeda, Inagua y Pajonales albergan una importante masa de pinar. La zona es ideal para recorrer a pie a través de sus senderos. Desde Arguineguín, y a través de una carretera empinada y curvilínea, es posible llegar a la Presa de Soria, el mayor embalse de la Isla que se ha convertido en un gran lago verde rodeado de palmeras. En los Barrancos de Toscas, Puerto Rico, Tauro y Taurito se encuentran interesantes rutas para el senderismo.

12.2 POBLACIÓN Y EVOLUCIÓN TEMPORAL

La población residente en Mogán, al igual que en todos los municipios turísticos, ha tenido una clara evolución creciente en las últimas décadas, cabe apuntar como se pasa de los 13.136 censados en el año 2000, hasta los 24.225 del año 2012 que supone el máximo histórico, sin embargo, en los últimos años se viene produciendo un descenso en las cifras hasta los 19.657 de 2018 y los 20.072 del año 2019.

MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

DOCUMENTO BORRADOR

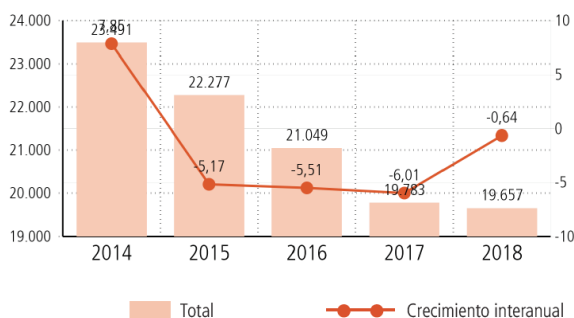
MEMORIA



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

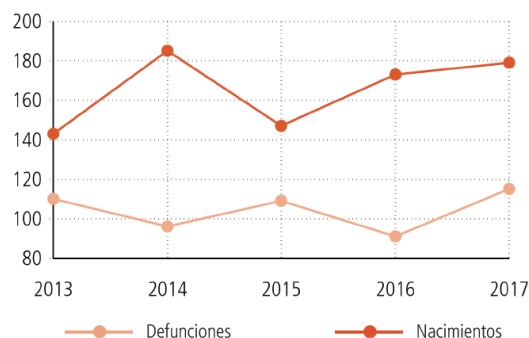
Año	Total	Hombres	Mujeres
2014	23.491	12.181	11.310
2015	22.277	11.557	10.720
2016	21.049	10.914	10.135
2017	19.783	10.216	9.567
2018	19.657	10.146	9.511



Esta tendencia poblacional, se puede comprobar en otros indicadores demográficos, como el crecimiento vegetativo muy escaso, aunque su tasa bruta de natalidad presenta un cierto progreso al alza.

MOVIMIENTO NATURAL DE LA POBLACIÓN

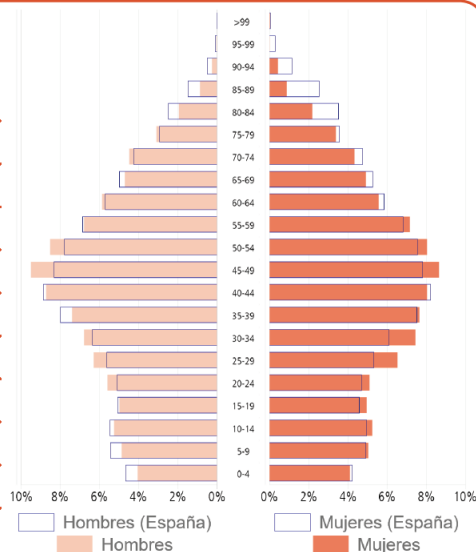
	2013	2014	2015	2016	2017
Nacimientos	143	185	147	173	179
Defunciones	110	96	109	91	115
Crec. vegetativo	33	89	38	82	64
Matrimonios	55	65	49	44	54
Tasa Bruta de:					
Natalidad (‰)	6,57	7,88	6,60	8,22	9,05
Mortalidad (‰)	5,05	4,09	4,89	4,32	5,81
Nupcialidad (‰)	2,53	2,77	2,20	2,09	2,73



Como consecuencia de lo anterior, actualmente, la pirámide de población en este municipio se presenta REGRESIVA (forma de campana). Con una base más estrecha que los escalones centrales. Estas imágenes nos indican un claro descenso de la natalidad en los últimos años y un más que probable envejecimiento, e incluso pérdida, de la población residente.

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

	Municipio	Comunidad	España
Dependencia	45,04	43,33	53,58
Dependencia de Jóvenes	22,05	21,00	24,30
Dependencia mayores	22,98	22,33	29,28
Envejecimiento	15,85	15,58	19,07
Longevidad	41,64	44,55	49,36
Maternidad	17,41	15,50	19,68
Tendencia	82,44	82,28	85,86
Renovación de la población activa	92,59	92,93	82,12
Infancia	14,30	13,63	14,84
Juventud	16,74	16,77	15,19
Ratio Femenidad	93,74	101,86	104,06



MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

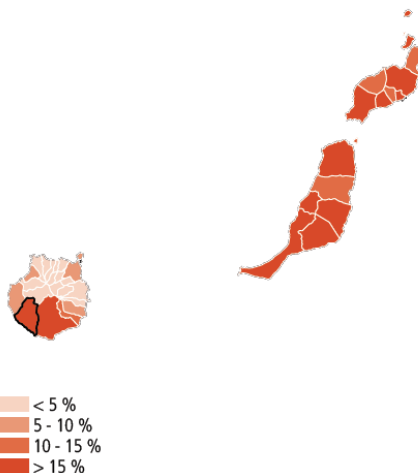
DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA

Por otra parte, la población extranjera juega un papel muy relevante en la realidad demográfica de este municipio, donde más del 33% no son nacidos en España.

POBLACIÓN POR NACIONALIDAD

	TOTAL		HOMBRES		MUJERES	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Pob. Española	13.012	66,20	6.817	67,19	6.195	65,14
Pob. Extranjera	6.645	33,80	3.329	32,81	3.316	34,86
Europa	4.535	68,25	2.157	64,79	2.378	71,71
- U. Europea	3.228	48,58	1.535	46,11	1.693	51,06
- Reino Unido	669	10,07	300	9,01	369	11,13
- Rumania	210	3,16	91	2,73	119	3,59
- Italia	603	9,07	338	10,15	265	7,99
- Bulgaria	39	0,59	21	0,63	18	0,54
- Resto Europa	1.307	19,67	622	18,68	685	20,66
África	747	11,24	466	14,00	281	8,47
- Marruecos	664	9,99	410	12,32	254	7,66
América	554	8,34	255	7,66	299	9,02
- Bolivia	2	0,03	2	0,06	0	0,00
- Colombia	58	0,87	25	0,75	33	1,00
- Ecuador	35	0,53	19	0,57	16	0,48
Asia	808	12,16	451	13,55	357	10,77
Resto países	1	0,02	0	0,00	1	0,03



12.3 CONDICIONES SOCIO-ECONÓMICAS

Mogán se caracteriza por su oferta de servicios turísticos. Una importante infraestructura con hoteles y apartamentos de varias categorías, centros comerciales, playas y puertos deportivos, así como una amplia oferta de ocio, han convertido a este lugar, en uno de los municipios con mayor actividad hotelera y de restauración.

EMPRESAS POR ACTIVIDAD PRINCIPAL

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. 2018

Industria	32
Construcción	126
Comercio, transporte y hostelería	1.035
Información y comunicaciones	33
Actividades financieras y de seguros	39
Actividades inmobiliarias	146
Actividades profesionales y técnicas	287
Educación, sanidad y servicios sociales	102
Otros servicios personales	175
Total servicios	782



MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA

Comercio, transporte y hostelería son el principal motor de actividad económica y creación de empleo.

TRABAJADORES

Fuente: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. Diciembre 2018

R. General	11.387
R.G. Agrario	84
R.G. Empleados Hogar	35
R.E.Mar	211
R.E.T. Autónomos	1.631
R.E. Carbón	0
Total	13.348



Empleados por cuenta ajena y autónomos, son los principales colectivos de régimen de cotización, siendo el R. E. MAR superior al R. G. AGRARIO, dando idea de la importancia relativa de la pesca tradicional en el sector primario, basta recordar que este municipio cuenta con 2 Cofradías de Pescadores, la de Arguineguín y la de Playa de Mogán.

ACTIVIDAD

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Servicio Público de Empleo Estatal.
Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. Tesorería General de la Seguridad Social.

	Municipio	Provincia	España
Población de 16 a 64	13.553	781.189	30.422.007
(Pob 16-64) / (Pob total) x 100	68,95 %	70,43 %	65,11 %
Afiliados a la S. Social	13.348	431.341	18.914.563
(Afiliados SS) / (Pob. 16-64) x 100	98,49 %	55,22 %	62,17 %
Paro registrado	1.483	107.656	3.202.297
(Paro reg) / (Pob 16-64) x 100	10,94 %	13,78 %	10,53 %

A 31 de diciembre de 2018

Como se puede observar en la tabla anterior, el porcentaje de población activa es muy similar al provincial y superior al estatal, pero muy importante destacar como más del 98% están afiliados a la Seguridad Social, porcentaje muy superior al provincial y estatal. No obstante, el paro registrado, presenta mejores cifras que en la provincia, pero muy similares a los datos estatales.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Viviendas 2011



En cuanto a la estadística de vivienda del último “Censo de Población y Viviendas de 2011”, se puede observar la importancia de las segundas viviendas, con 2 o 1 persona preferentemente, y con una superficie útil menor de 90m², como cabe suponer por el carácter turístico del municipio.

13. PATRIMONIO HISTÓRICO-ARTÍSTICO

La Carta Etnográfica de Gran Canaria (FEDAC), actualizada el 12/12/2018, señala la existencia de 3 elementos de interés etnográfico catalogados como tal en la zona de estudio.



Carta Etnográfica. Cartografía de GRAFCAN.

03470- Acequia del siglo XIX con una superficie de 10 m² y, según incide la ficha, en estado actual de abandono. Confeccionada con piedras hincadas, holgadas, que flanquean un canal de desagüe cuya superficie está cubierta por lajas. Según la ficha se encuentra en buen estado. Presenta un nivel de protección 7 (de 9) y Grado de protección *Integral*.

Según la ubicación en la cartográfica y por las coordenadas la misma se ubica a unos 3 metros al este del final de la calle Drago. En dos visitas realizadas, al lugar no se ha podido identificar la citada acequia, pudiendo encontrarse debajo de tierras y escombros localizados en la zona.



Ortofoto ampliada.

Se observa que, según cartografía, se encuentra a unos 3m al este del límite de la zona de estudio.



1.



2.



4.



3.

Serie fotográfica de la zona donde podría estar ubicada la acequia.

En la zona se encuentran numerosos vertidos de escombros y otros enseres, así como movimientos de tierra. En la fotografía 3. se aprecia una estructura parecida a la acequia que se encuentra unos 10 metros al este del límite de la calle Drago.

03471- Pozo del tostador. Infraestructura hidráulica que se encuentra en el centro de la parcela objeto de este estudio. Edificio en estado de abandono que ocupa una superficie de 190m². Presenta un regular estado de conservación y un alto

valor científico. Se tapiado, sin puertas ni ventanas, y carece de techumbre. Parte de la maquinaria se encuentra oxidada por estar a la intemperie. La ficha correspondiente lo cataloga asignándole un nivel de protección 7 de 9, y un grado de protección *Integral*.

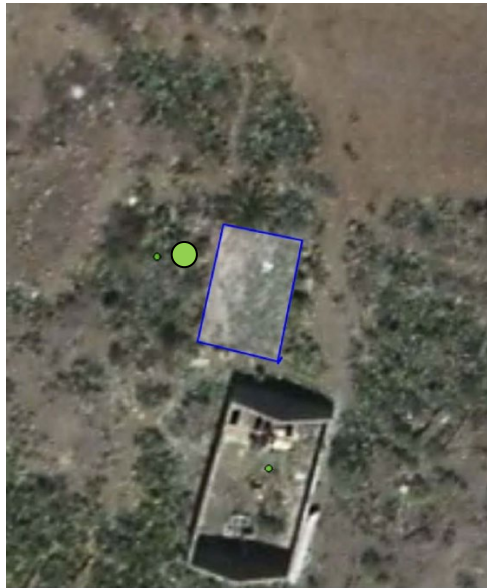


03469- Estanque ubicado a pocos metros al norte del pozo. Se encuentra en total estado de abandono, cubierto en algunas zonas por vegetación. El vaso presenta varias grietas. La ficha lo cataloga con un nivel de protección 6 de 9 y un grado de protección integral. Recomienda acciones de limpieza del vaso, desbroce vegetación, traslado tubería que apoya el muro y vallado de seguridad estructura.



Estado del estanque, cubierto en varias partes por tuneras.

Hay que indicar que la cartografía presenta un error en cuanto a la ubicación del estanque, ya que en la carta etnográfica la señalización aparece unos metros al este de su ubicación real. Este es un hecho relevante a la hora de ubicar las alternativas.



Ubicación en la carta etnográfica (circulo verde); ubicación real (recuadro azul).

TÍTULO II. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS

CAPÍTULO I. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA MODIFICACIÓN MENOR

14. OBJETO Y ALCANCE DE LA MM

El objeto de la presente Modificación Menor es dotar a la zona alta del pueblo de un acceso directo desde la calle Av. De la Constitución y la calle El Drago, con el fin de mejorar el tráfico de vehículos en el casco de Mogán.

El ámbito de ordenación de la esta MM es el Suelo Apto para Urbanizar *P-5* de las vigentes Normas Subsidiarias de Mogán⁴, y parte del Suelo Urbano del casco de Mogán, situado a la entrada del núcleo urbano, y donde se sitúa el punto de conexión con la GC-200 en su extremo sur.

Las alteraciones propuestas afectan a la delimitación del SAU P-5, a la clasificación y categorización de los suelos excluidos de la vigente delimitación del SAU P-5, a la clasificación, categorización, calificación y ordenación pormenorizada del Suelo Urbano afectado, y al trazado de la red viaria.

15. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN MENOR

Con fecha del 16 de mayo de 2017 el Concejal Delegado en materias de Tráfico y Transporte del Ayuntamiento de Mogán eleva la propuesta del responsable técnico de la unidad de Transporte y Tráfico en la cual se expone la necesidad de enlazar la Av. de La Constitución con la calle El Drago, en el casco de Mogán.

Dicha propuesta se fundamenta principalmente en el aumento de la actividad en la Av. de La Constitución, hoy en día conformada por aceras y calzada de escaso ancho, doble sentido de circulación y con estacionamiento a ambos márgenes, demanda la necesidad de actuación en la vía.

En el casco urbano de Mogán se reconocen ciertos problemas y carencias de movilidad, accesibilidad y funcionalidad en el diseño urbano, ya apuntados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible⁵ de Mogán, aprobado en el año 2019

15.1 PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOGÁN 2019

En 2019 el municipio de Mogán aprobó su Plan de Movilidad Urbana Sostenible⁶. El PMUS analizaba la movilidad el conjunto del municipio, poniendo de manifiesto la problemática existente en distintos puntos del mismo, y proponiendo soluciones.

En el área concreta objeto de la presente modificación, el PMUS señala la necesidad de disminuir el tráfico de la GC-200 en el tramo que atraviesa el casco de Mogán, proponiendo nuevas conexiones que puedan asumir parte del tráfico actual.

En consecuencia, desde el PMUS se proponen una serie de intervenciones para dar solución a los distintos problemas de la red viaria del municipio. En el caso de Mogán Casco, propone lo siguiente:

⁴En adelante *NNSS*.

⁵En adelante *PMUS*.

⁶En adelante *PMUS*.

MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

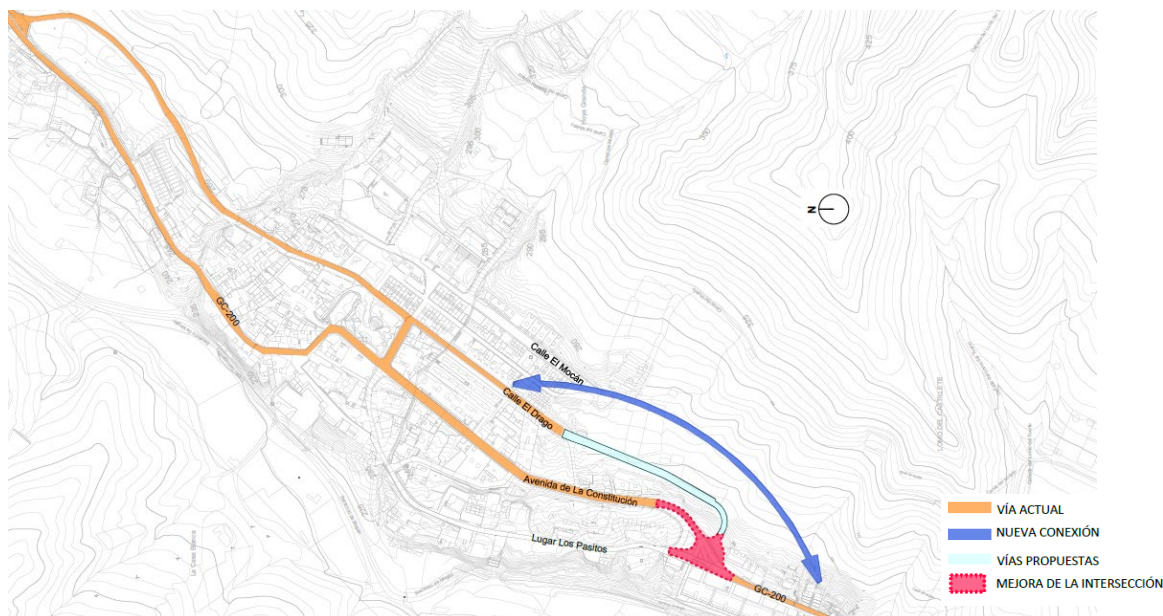
DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA

PROPUESTAS RED VIARIO ESTRUCTURANTE				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE MOGÁN. USO: VIARIO ESTRUCTURANTE DE INTERÉS REGIONAL, INSULAR.				
PROPUESTA	TIPO	UBICACIÓN	ACTUACIÓN	PLAZO
PS1.1	Nueva Construcción	GC-500 Morro del Guincho-Playa Tauro	Mejora de conexión del acceso a Playa de Tauro con una Intersección Giratoria.	LARGO 2022/2025
PS1.2	Nueva Construcción	Mogán Casco	Conexión Calle Drago-GC-200 Sur: Modificación de la actual intersección en "T" en la Calle Drago con GC-200 hacia una Intersección Giratoria. Conexión Calle Drago-GC-200 Norte: Adecuar la vía para el paso de vehículos.	LARGO 2022/2025
PS1.3*	Nueva Construcción	Mogán Casco	Variante de la GC-200 a su paso por el tramo urbano del Casco de Mogán, para eliminar los tráficos de paso por la sección actual y pudiendo adaptar dicha sección al uso exclusivo de peatones, o convivencia vehículo-peatón.	LARGO 2022/2025
PS1.4*	Accesibilidad-Adecuación	GC-500*	Modificación del diseño de la GC-500, sin desvío de sus funciones para conseguir que pierda sus características de vía rápida y adopte las características de vía urbana que conviva con modos de transporte no motorizados, ampliación de aceras y construcción de vía ciclable.	MEDIO 2020/2022
PS1.5	Accesibilidad-Adecuación	GC-200	Mejora de las travesías urbanas dotándolas de aceras, al menos en uno de sus márgenes, dotar de elementos reductores de velocidad como pasos de peatones elevados, señalización adecuada que indiquen el paso urbano a los conductores y vía ciclable.	MEDIO 2020/2022
PS1.6*	Nueva Construcción	GC-1 Arguineguín	Conexión con GC-1 entre Arguineguín y altos de Pino Seco.	LARGO 2022/2025
PS1.7*	Adecuación	GC-500 Taurito-Playa de Mogán	Habilitar tramo GC-500 entre Taurito y Playa de Mogán, para medios motorizados y no motorizados.	MEDIO 2020/2022
PS1.8	Nueva Construcción	Playa de Mogán	Nueva Intersección Giratoria, en la parte superior de la GC-500, con prolongación hacia la Av. Los Marrero, con un vial bidireccional con espacio para los modos no motorizados.	LARGO 2022/2025
PS1.9	Adecuación	Playa de Mogán	Ampliación Glorieta situada entre la GC-200, GC-500 y Av. Del Marinerio (GC-174).	LARGO 2022/2025
PS1.10	Nueva Construcción	GC-1 Arguineguín	Nuevo enlace desde GC-1 hacia Calle Alcalde Paco González, para separar el tráfico que entra en Arguineguín y con ellos descongestionar la entrada de Arguineguín por la GC-500.	LARGO 2022/2025

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mogán 2019.

Para el núcleo de Mogán Casco, el PMUS, además de una nueva vía de circunvalación al núcleo urbano de Mogán, propone una nueva conexión con el norte del núcleo a través de la Calle Drago.



Representación gráfica de las propuestas del PMUS para Mogán Casco.
Elaboración propia.

La materialización de esta vía, según la ordenación vigente de las NNSS, estaría ligada al desarrollo del sector de SAU P-5. El trazado de la vía debe establecerlo el Plan Parcial que desarrolle el SAU, y el posterior Proyecto de urbanización que habilitaría la ejecución de la misma.

El SAU P-5 tiene una dimensión de 3,96 Ha. Se trata de un suelo de una gran dimensión, lo que añade complejidad a su desarrollo. La previsión de desarrollo de este SAU no se encuentra en consonancia con la necesidad de hacer realidad esta nueva conexión.

Por ello, se ha considerado la oportunidad de alterar el planeamiento vigente con el objeto de que la modificación propuesta habilite la ejecución por parte del ayuntamiento de la conexión de la Calle Drago con la GC-200, en su encuentro con el casco urbano de Mogán, mediante el sistema de ejecución pública de Expropiación.

15.2 GESTIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO

Una vez detectada la necesidad de dar solución al problema de movilidad que se genera en la GC-200 a su paso por el núcleo de Mogán Casco, la Administración Local se propone llevar a cabo la intervención necesaria en el plazo más breve posible. Para ello, la propia Administración debe presentarse como promotora de las actuaciones urbanísticas precisas.

La ordenación vigente incluye los terrenos susceptibles de albergar el nuevo viario dentro del Suelo Apto para Urbanizar SAU P-5. Este Suelo Apto para Urbanizar no cuenta con ordenación pormenorizada. En consecuencia, el proceso que tendría que llevarse a cabo para culminar, entre otros, con la ejecución del viario propuesto requeriría del desarrollo de la Ordenación Pormenorizada de la totalidad del sector, no solo del suelo necesario para la implantación del viario.

El interés general y la urgencia de la actuación, así como la escasa dimensión del suelo afectado, aconsejan la intervención de la Administración como promotor de la misma, para lo cual se obtiene el suelo necesario mediante expropiación.

El resto del suelo perteneciente al SAU P-5 mantiene su clasificación como SAU, correspondiendo su desarrollo a la iniciativa privada.

En conclusión, se plantea la presente alteración de planeamiento con el objeto de establecer las determinaciones urbanísticas que permitan a la Administración Local llevar a cabo la intervención pretendida en el menor plazo procedimental posible.

16. JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO DE LA MODIFICACIÓN MENOR

Para cada ámbito o sector o, en su caso, unidad de actuación, el planeamiento que contenga su delimitación deberá optar expresamente entre los sistemas de ejecución privada y pública para el desarrollo de la actividad de ejecución, especificando, además, y solo cuando opte por los segundos, el concreto sistema elegido.

La elección por el planeamiento entre el sistema de ejecución público o ejecución privada deberá estar motivada. En suelo urbano no consolidado y urbanizable se tendrá preferencia por los sistemas de ejecución privada, sin perjuicio de la posibilidad de opción por un sistema de ejecución pública cuando razones de interés público así lo justifiquen. Entre los sistemas de ejecución pública tendrá carácter preferente el de cooperación. El sistema de expropiación, que tendrá carácter excepcional, deberá basarse en motivos suficientes de interés público que lo justifiquen.

Dicho lo cual, para conseguir el objetivo de transformar el suelo de la situación de rural a la de urbanizado y crear así, tanto registral como físicamente, las infraestructuras y dotaciones públicas que se regulan en la presente MM, se opta por la elección de un sistema de ejecución público y en concreto por el de expropiación.

El interés público que justifica la elección del sistema de ejecución pública por expropiación de la presente MM, se fundamenta en la urgencia de dar una solución al problema de movilidad existente en el núcleo de Mogán Casco, y la oportunidad de reordenar parte del tejido urbano que ha quedado sin consolidar.

Es necesario establecer la ordenación que habilite a la Administración local como promotor de la ejecución de este nuevo viario, en el menor plazo posible, y sin depender de la iniciativa privada. Para ello se requiere delimitar la reserva de suelo necesaria para este viario, asignándole los parámetros de ordenación y gestión que permita su ejecución material por parte de la administración.

Por otro lado, el borde urbano que forma parte del ámbito de la MM se encuentra sin consolidar, lo cual supone una oportunidad de reordenar urbanísticamente la trama urbana, recualificándola e introduciendo nuevos usos de carácter público que reviertan en beneficio de los ciudadanos.

Otro de los motivos que justifican la elección del sistema de ejecución por expropiación se basa en que se trata de un suelo urbanizable ordenado con delimitación de una unidad actuación en la que el 100% del suelo afectado se destina a la

ejecución de sistemas generales, infraestructuras y dotaciones para usos sociales de interés público, por lo que difícilmente podría alcanzarse el cumplimiento de dicho objetivo mediante otro sistema de ejecución dada la dificultad de lograr una equitativa distribución de los beneficios y cargas derivados del planeamiento, que constituye uno de los principios rectores del urbanismo, de manera que es esta otra de las razones de necesidad que justifican la elección del sistema de expropiación ante la imposibilidad o extrema dificultad de lograr la colaboración de la iniciativa privada, por lo que

En conclusión, esta MM es promovida por la administración local, garantizando el interés público de las intervenciones que propone, que pretenden dar solución a problemáticas de interés general para el conjunto de los ciudadanos del municipio, y en particular para los de Mogán Casco.

CAPÍTULO II. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

El objetivo de esta MM es establecer en las NNSS la reserva de suelo para la ejecución de una nueva conexión de la zona alta del pueblo de Mogán casco con la GC-200 a través de la Calle Drago.

En este marco, se plantean los siguientes objetivos específicos para la presente MM:

- Definir la solución técnica más óptima para resolver la conexión objeto de esta modificación.
- Delimitar el suelo necesario para ejecutar dicha conexión, asignándole la clase y categoría de suelo correspondiente.
- Reordenar urbanísticamente el área afectada por la alteración planteada.
- Establecer la solución más óptima desde el punto de vista de la gestión de la obtención del suelo, para la ejecución de la vía por parte del ayuntamiento.

La ordenación propuesta para la consecución de los objetivos planteados deberá definirse cumpliendo los siguientes criterios:

- Afectar lo mínimo posible al Suelo Urbano delimitado en las NNSS en vigor.
- No afectar en ninguna medida los elementos de patrimonio etnográfico existentes en el área.
- Definir una propuesta de trazado viario técnicamente viable, y coordinada con el proyecto de ampliación de la GC-200.
- Definir una propuesta de trazado viario con la dimensión suficiente para la ejecución de una vía de dos carriles, con la máxima dotación de aparcamientos posible.
- Las áreas colindantes con el Suelo Urbano vigente a lo largo de la Avenida de la Constitución deberán ser reordenadas, asignándoles un nuevo destino dotacional.

TÍTULO III. ORDENACIÓN

17. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

Las determinaciones de ordenación que se proponen en esta MM derivan de la transformación de los terrenos afectados por el trazado viario objeto de la misma.

En este sentido, se ven afectadas la clasificación y la categorización del suelo, como determinaciones de ordenación estructural; y la calificación del suelo y las alineaciones y rasantes, como determinaciones de ordenación pormenorizada.

El suelo destinado al trazado de la nueva vía propuesta se extrae del Suelo Urbanizable P-5 existente. Este suelo, así como los terrenos situados entre la nueva vía y el suelo urbano actual se clasifican como *Suelo Urbanizable* categorizado como *Ordenado* (SUOR). La delimitación de este SUOR varía según la Alternativa, condicionada por las alternativas planteadas al trazado viario propuesto.

La ordenación pormenorizada de este SUOR propone el trazado de la nueva conexión calificada como red viaria, y el resto de suelos como Zona Verde.

17.1 PROPUESTA VIARIA

Los terrenos afectados por esta MM configuran un espacio de oportunidad para dar solución a los objetivos a desarrollar por la ordenación propuesta. En lo referente a la red viaria, las soluciones a proponer son las siguientes:

- Sustituir la actual intersección en "T" entre la GC-200 y la Avenida de la Constitución por una intersección giratoria, de acuerdo a lo estipulado en la normativa sectorial especialmente en lo que concierne a las Instrucciones de Carretera 3.1 de Trazado y 5.2 de Drenaje Superficial. Siendo de especial consideración las determinaciones que al efecto se deduzcan de la ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y su reglamento.
- Conexión de la calle El Drago, en su extremo sur, con la GC-200 mediante un nuevo vial de continuidad convirtiéndose así en un eje vertebrador que mejoraría la fluidez del tráfico dentro del casco urbano.

Las alternativas de trazado planteadas no afectan a las viviendas que actualmente se encuentran en el entorno de las vías, así como tampoco a los elementos inventariados en la Carta Etnográfica y definidos como 03469, 03470 y 03471.

18. ALTERNATIVAS

18.1 ALTERNATIVA 0

La alternativa 0 se corresponde con la ordenación vigente, establecida en las NNSS de Mogán.

El ámbito de esta Modificación Menor afecta a suelos pertenecientes al Suelo Urbano del núcleo de Mogán Casco, y al Suelo Apto para Urbanizar S.A.U. P-5.

MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA



NNSS. Plano nº 23: Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán.



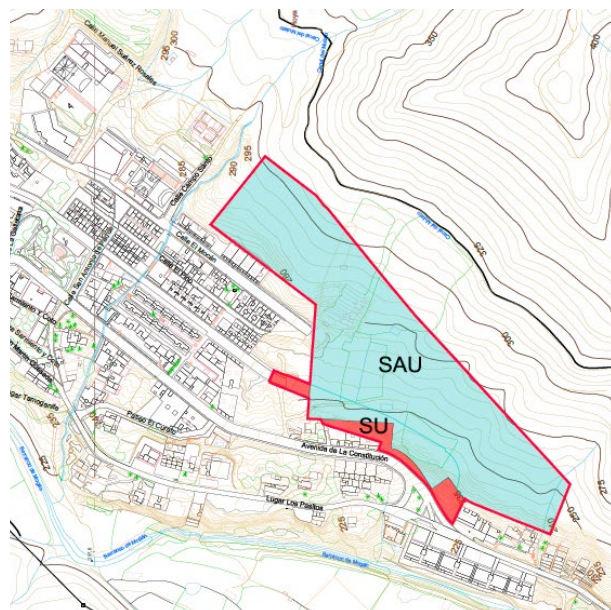
NNSS. Plano nº 23: Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán.
Delimitación del ámbito de la Modificación Menor.

En el plano nº 23. *Suelo Urbano. Usos y Ordenanzas en Mogán* de las NNSS se recoge la ordenación pormenorizada del Suelo Urbano. Dentro del recinto correspondiente al S.A.U. P-5, las NNSS definen un trazado orientativo de la red viaria. Esta red viaria no prevé una solución para la conexión directa de la zona norte del casco con la GC-200.

Sin embargo, como ya se ha mencionado, este viario es de carácter orientativo, puesto que el S.A.U. no cuenta con ordenación pormenorizada.



Alternativa 0.



Alternativa 1. Ordenación Estructural.

La capacidad de la ordenación vigente para dar respuesta a la necesidad de una nueva conexión en la red viaria en esta zona pasa por el desarrollo del sector de Suelo Apto para Urbanizar. Esto supone la aprobación del correspondiente Plan Parcial, y culminar la gestión del mismo.

Se trata de un S.A.U. con una dimensión de 3,96 Ha, y en este momento no existe constancia de ninguna iniciativa para su desarrollo.

El desglose de superficies de los suelos afectados por la presente MM en la Alternativa 0 son las siguientes:


CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	Superficie m ²
Suelo Apto para Urbanizar SAU P-5	39.600,00
Suelo Urbano	3.072,80
TOTAL ÁMBITO	42.672,80

La Alternativa 0 viene reflejada en el plano O 01. ALTERNATIVA 0. Clasificación y categorización.

18.2 ALTERNATIVA 1

El trazado de la vía en la Alternativa 1 transcurre bordeando los bienes recogidos en la Carta Etnográfica (03469, 03470 y 03471) por el noroeste, de forma que no se vean afectados en ningún caso.



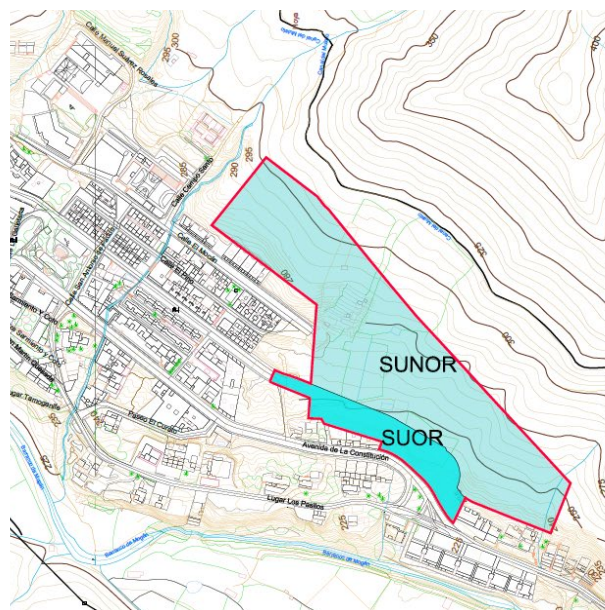
 Bien de valor
etnográfico

Trazado viario de la Alternativa 1.

El suelo necesario para la ejecución de la vía por parte de la Administración se detrae del SAU P-5, creando un nuevo sector de Suelo Urbanizable. En este nuevo Suelo Urbanizable se incluyen los terrenos situados entre la nueva vía y el tejido urbano consolidado existente. De esta forma, la reordenación urbanística de esta área configura una pieza de suelo de uso dotacional incorporando estos suelos, en la actualidad sin edificar, al inventario de Espacios Libres del municipio.



Alternativa 1.



Alternativa 1. Ordenación Estructural.

El nuevo Suelo Urbanizable es clasificado y categorizado como Suelo Urbanizable Ordenado (SUOR), incorporándose la ordenación en la presente MM.

EL Sistema de Ejecución de este Sector de Suelo Urbanizable Ordenado es el de Expropiación, dado que será la Administración la encargada de llevar a cabo su ejecución, facilitando de esta forma el desarrollo del mismo.

El desglose de superficies de los suelos afectados por la presente MM en la Alternativa 1 son las siguientes:

CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	Superficie m ²	Suelo objeto de expropiación m ²
Suelo Urbanizable Ordenado SUOR	6.221,96	6.221,96
Suelo Urbanizable No Ordenado SUNOR	36.450,84	
TOTAL ÁMBITO	42.672,80	

Por lo tanto, el suelo que la administración deberá expropiar para llevar a cabo la ejecución de la vía es de 6.221,96 m². La superficie del SAU P-5 en la Alternativa 1 se reduce quedando en 36.450,84 m².

La Alternativa 1 viene reflejada en el plano O 02. ALTERNATIVA 1. Clasificación y categorización.



Alternativa 1. Ordenación Pormenorizada.

En lo que respecta al destino urbanístico del suelo, en el suelo categorizado como SUNOR, perteneciente al SAU P-5 original, la Alternativa 1 mantiene el uso global *Residencial* que le asigna el planeamiento vigente.

Por su parte, al nuevo sector, categorizado como SUOR, la Alternativa 1 le asigna los usos pormenorizados de *Viario* y *Zona Verde*.

Por lo tanto, la Alternativa 1 no supone la incorporación de nuevos aprovechamientos lucrativos.

USO Y DESTINO URBANÍSTICO DEL SUELO	ALTERNATIVA 1
Sin Uso Pormenorizado asignado (SUNOR)	36.450,84
Viario	3.414,29
Zona Verde	2.807,67

18.3 ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 plantea un trazado viario que transcurre bordeando por el sureste a las edificaciones recogidas en la Carta Etnográfica (03469, 03470 y 03471), de forma que no se vean afectados en ningún caso.

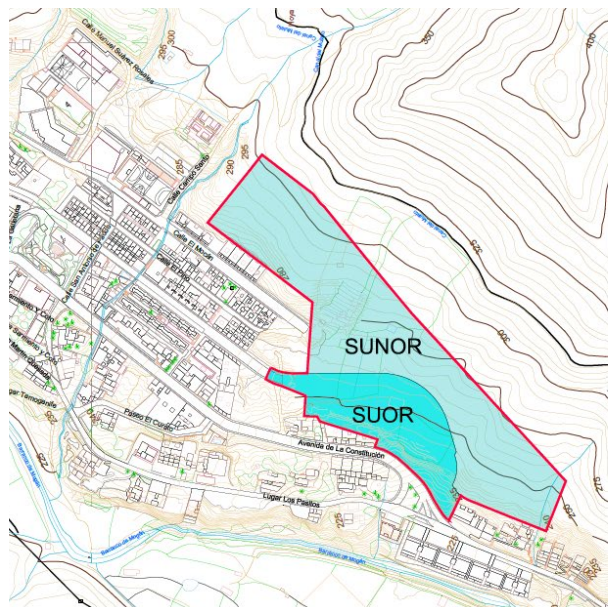


Alternativa 2. Trazado viario.

En este caso, nuevamente el suelo necesario para la ejecución de la vía por parte de la Administración se detrae del SAU P-5, creando un nuevo sector de Suelo Urbanizable. En este nuevo Suelo Urbanizable se incluyen los terrenos situados entre la nueva vía y el tejido urbano consolidado existente. De esta forma, la reordenación urbanística de este área configura una pieza de suelo de uso dotacional incorporando estos suelos, en la actualidad sin edificar, al inventario de Espacios Libres del municipio.



Alternativa 2.



Alternativa 2. Ordenación Estructural.

El nuevo Suelo Urbanizable es clasificado y categorizado como Suelo Urbanizable Ordenado (SUOR), incorporándose la ordenación en la presente MM.

MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN EN LA PROLONGACIÓN SUR DE LA CALLE DRAGO

DOCUMENTO BORRADOR

MEMORIA

Al igual que en la Alternativa 1, el Sistema de Ejecución de este Sector de Suelo Urbanizable Ordenado es el de Expropiación, dado que será la Administración la encargada de llevar a cabo su ejecución, facilitando de esta forma el desarrollo del mismo.

El desglose de superficies de los suelos afectados por la presente MM en la Alternativa 2 son las siguientes:

CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	Superficie m ²	Suelo objeto de expropiación m ²
Suelo Urbanizable Ordenado SUOR	10.841,19	10.841,19
Suelo Urbanizable No Ordenado SUNOR	31.831,61	
TOTAL ÁMBITO	42.672,80	

Por lo tanto, el suelo que la administración deberá expropiar para llevar a cabo la ejecución de la vía es de 10.841,19 m². La superficie del SAU P-5 en la Alternativa 2 se reduce quedando en 31.831,61 m².

La Alternativa 2 viene reflejada en el plano O 03. ALTERNATIVA 2. Clasificación y categorización.



Alternativa 2. Ordenación Pormenorizada.

En lo que respecta al destino urbanístico del suelo, en el suelo categorizado como SUNOR, perteneciente al SAU P-5 original, la Alternativa 2 mantiene el uso global *Residencial* que le asigna el planeamiento vigente.

Por su parte, al nuevo sector, categorizado como SUOR, la Alternativa 2 le asigna los usos pormenorizados de *Viario* y *Zona Verde*.

Por lo tanto, la Alternativa 2 no supone la incorporación de nuevos aprovechamientos lucrativos.

USO Y DESTINO URBANÍSTICO DEL SUELO	ALTERNATIVA 2
Sin Uso Pormenorizado asignado (SUNOR)	31.831,61
Viario	3.744,76
Zona Verde	7.096,43

18.4 RESUMEN COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS

Los siguientes cuadros reflejan comparativamente los parámetros de ordenación de las Alternativas:

CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
Suelo Urbano	3.072,80	0,00	0,00
Suelo Apto para Urbanizar SAU P-5	39.600,00	----	----
Suelo Urbanizable Ordenado SUOR	----	6.221,96	10.841,19
Suelo Urbanizable No Ordenado SUNOR	----	36.450,84	31.831,61
TOTAL ÁMBITO	42.672,80	42.672,80	42.672,80
Suelo objeto de expropiación	0,00	6.221,96	10.841,19

USO Y DESTINO DEL SUELO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
Sin Uso Pormenorizado asignado (SUNOR)	39.600,00	36.450,84	31.831,61
Residencial	3.072,80	0,00	0,00
Viario	0,00	3.414,29	3.744,76
Zona Verde	0,00	2.807,67	7.096,43

18.5 VALORACIÓN COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS

18.5.1 Valoración ambiental de las Alternativas

El área objeto de la presente MM se encuentra muy antropizada, careciendo de elementos de interés ambiental más allá de:

- Algunas especies vegetales del piso basal, no protegidas
- 3 elementos de interés etnográfico recogidos en la carta Etnográfica de Gran Canaria FEDAC, en estado de abandono.

Entre los objetivos ambientales que se han establecido en el DAE para el desarrollo del documento se encuentran los siguientes:

- Establecimiento de una solución óptima desde el punto de vista ambiental, que proteja, conserve y restaure los elementos de interés, preservando los que tengan valor ambiental.
- Establecimiento de propuesta sea compatible con la lucha contra el cambio climático, baja en carbono y eficiente en el uso de recursos.
- Solución técnica y ambiental que mejore la movilidad.

La Alternativa 0, aun siendo una medida que cumple con la mayoría de los objetivos ambientales propuestos y no afecta a ningún elemento ambiental de interés, no es ejecutable por parte de la administración. Está condicionada al desarrollo del sector S.A.U. P-5, esto es a la aprobación del Plan Parcial que establezca una Ordenación pormenorizada del mismo. Por tanto la administración no tiene capacidad para ejecutar una propuesta viaria que dé solución al problema de movilidad, teniendo que esperar a la iniciativa privada para desarrollar el sector. En este caso no puede dar cumplimiento a uno de los objetivos del plan como es la mejora de la movilidad.

La diferencia entre la Alternativa 1 y 2 estriba en tres puntos importantes.

1.- La alternativa 2 tiene un trazado de mayor recorrido y ocupación de mayor de suelo con lo que ello supone en la utilización de medios técnicos, maquinaria, movimientos de tierra etc. Que afectaría algo más a la calidad del aire y a la producción de gases efecto invernadero, aunque sería de baja intensidad y solo en la fase de construcción.

2.- La principal, que la alternativa 2 deja dentro del suelo urbano 3 elementos de interés etnográfico pudiendo afectar de forma indirecta a dos de ellos y directa a uno (acequia) que podría discurrir sobre la traza.

Por tanto, la alternativa 2 no cumple con uno de los objetivos (protección de elementos de interés) y tiene una mayor afección que la alternativa 1 sobre otro (Cambio climático).

3.- La alternativa 2, es más visible desde las cuencas visuales estudiadas, debido a la pendiente existente en esa ladera. Igualmente, la alternativa 2 presenta un paisaje más rural que la alternativa 1, con esos elementos etnográficos y con una vegetación mejor conservada, aunque con pocas especies del piso basal. Se encuentra algo menos antropizado, que la alternativa 1.

En conclusión, desde el punto de vista ambiental se considera que el trazado viario de la Alternativa 1 cumple mejor con los criterios ambientales, no afectando a ningún elemento ambiental, convirtiéndose en una alternativa totalmente COMPATIBLE con el medio ambiente.

Por todo lo expuesto, la alternativa más favorable es la **Alternativa 1**.

18.5.2 Valoración técnica de las Alternativas

A la hora de analizar comparativamente las alternativas de la presente MM la Alternativa 0 presenta una serie de características que condiciona su capacidad para servir a la consecución de los objetivos planteados por la MM.

La definición de una propuesta de trazado viario está condicionada, en la Alternativa 0, al desarrollo del sector de S.A.U. P-5. Es decir, a la aprobación del Plan Parcial que establezca la Ordenación Pormenorizada del mismo. Esta Ordenación Pormenorizada será la que defina la red viaria, y la solución de conexión viaria objeto de esta MM.

Por lo tanto, en la Alternativa 0 la administración no tiene capacidad para ejecutar una propuesta viaria que dé solución a los problemas de movilidad que han motivado la MM. Habría que esperar a la iniciativa privada para el desarrollo del sector.

En consecuencia, la Alternativa 0 no puede dar cumplimiento al objeto planteado para la presente MM, por lo que queda descartada como opción válida de ordenación.

Desde el punto de vista del cumplimiento de los objetivos específicos planteados para la presente MM, el análisis comparativo de las Alternativas es el siguiente:

- *Definir la solución técnica más óptima para resolver la conexión objeto de esta modificación.*

La Alternativa 1 plantea un trazado de menor recorrido que el trazado de la Alternativa 2, lo cual supone un menor volumen de terreno a desmontar, y un menor gasto para la administración.

- *Delimitar el suelo necesario para ejecutar dicha conexión, asignándole la clase y categoría de suelo correspondiente.*

Tanto en la Alternativa 1 como la Alternativa 2 el suelo necesario para la ejecución de la vía por parte de la Administración se detrae del SAU P-5, creando un nuevo sector de Suelo Urbanizable. Este nuevo sector es categorizado como Suelo Urbanizable Ordenado (SUOR).

- *Reordenar urbanísticamente el área afectada por la alteración planteada.*

Ambas alternativas incluyen en este nuevo Suelo Urbanizable los terrenos situados entre la nueva vía y el tejido urbano consolidado existente. De esta forma, la reordenación urbanística de este área configura una pieza de suelo de uso dotacional.

En las dos propuestas esta nueva pieza de uso dotacional se ubica como zona de transición entre la vía y el tejido residencial existente, incorporando estos suelos, en la actualidad sin edificar, al inventario de Espacios Libres del municipio.

- *Establecer la solución más óptima desde el punto de vista de la gestión de la obtención del suelo, para la ejecución de la vía por parte del ayuntamiento.*

La ordenación de la Alternativa 1 supone una menor ocupación de suelo frente a la Alternativa 2. En consecuencia, la Alternativa 1 tendría que expropiar una menor cantidad de suelo, suponiendo menos gastos de ejecución material de las obras. Por lo tanto, la Alternativa 1 presenta una mayor viabilidad económica por la menor expropiación de suelo.

En conclusión, se considera que el trazado viario de la Alternativa 1 es más adecuado para la solución de la conexión con la GC-200. Así mismo, afecta a una superficie más reducida de suelo, por lo que las cargas para la administración derivadas de la expropiación serán también menores.

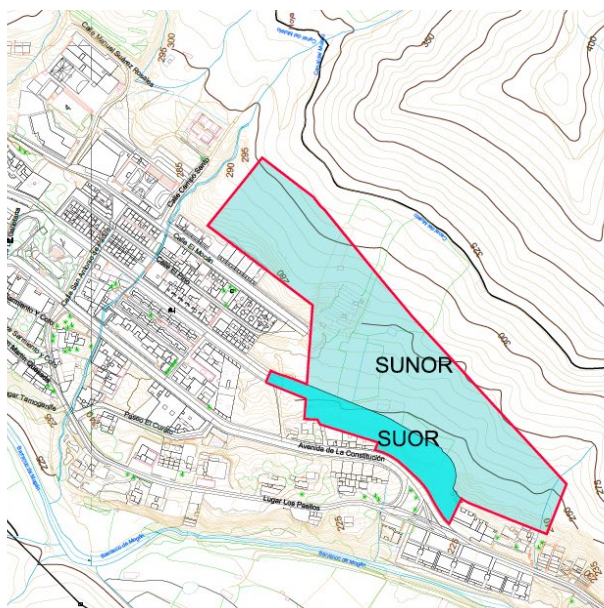
Por todo lo expuesto, la alternativa más favorable es la **Alternativa 1**.

19. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PROPUESTAS

19.1 DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La propuesta delimita en el ámbito de la MM dos sectores de Suelo Urbanizable:

- Un *Suelo Urbanizable No Ordenado* (SUNO), que se corresponde con el S.A.U. original, P-5, reduciendo su superficie, que alcanza los 36.450,84 m².
- Un *Suelo Urbanizable Ordenado* (SUOR), con una superficie de 6.221,96 m².



Ordenación Estructural.

SUNOR Suelo Urbanizable No Ordenado

SUOR Suelo Urbanizable Ordenado

El Suelo Urbanizable Ordenado conforma una pieza de suelo público, con destino dotacional. La ordenación de este sector comprende el viario de nuevo trazado, y un suelo al que se le asigna la normativa zonal Zona Verde.

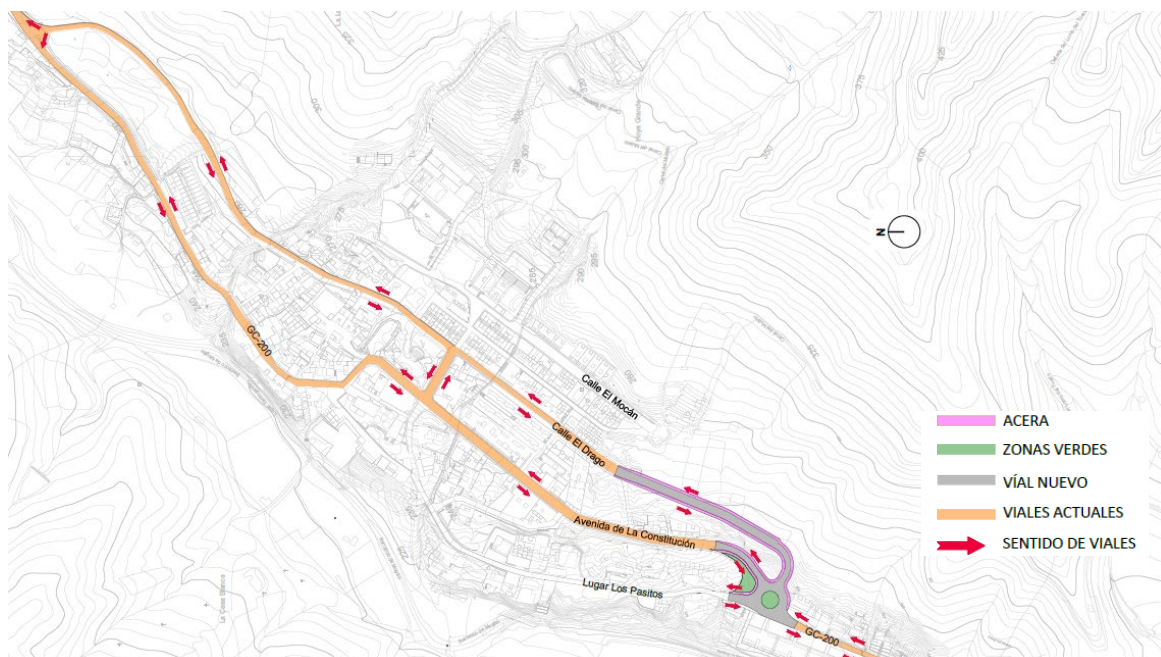


Ordenación Pormenorizada.

19.2 PROPUESTA DE TRAZADO VIARIO

La definición técnica del trazado viario se desarrolla con dos objetivos:

- Sustituir la actual intersección en "T" entre la GC-200 y la Avenida de la Constitución por una intersección giratoria, de acuerdo a lo estipulado en la normativa sectorial especialmente en lo que concierne a las Instrucciones de Carretera 3.1 de Trazado y 5.2 de Drenaje Superficial. Siendo de especial consideración las determinaciones que al efecto se deduzcan de la ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y su reglamento.
- Definir la conexión de la calle El Drago, en su extremo sur, con la GC-200 mediante un nuevo vial de continuidad convirtiéndose así en un eje vertebrador que mejoraría la fluidez del tráfico dentro del casco urbano.



Esquema general de la propuesta viaria.

Dada la orografía de la zona, se tratará de minimizar al máximo la pendiente longitudinal de la conexión con la calle El Drago de tal modo que, aunque éste difícilmente se adapte a lo dispuesto en la ORDEN VIV/561/2010, de 1 de febrero, de Accesibilidad en Espacios Públicos Urbanizados.



La geometría de la glorieta, así como los entronques de los nuevos ramales se plantean manteniendo los radios máximos y mínimos establecidos en el documento de Recomendaciones de Glorietas redactadas por el Ministerio de Obras Públicas en mayo de 1989 y aquellas determinaciones que se extraigan de la normativa de trazado 3.1 de la Instrucción de Carreteras.

La intersección y el nuevo vial de conexión se plantean de forma que resuelven, en las máximas condiciones de seguridad y confort, la permeabilidad peatonal de la vía, disponiendo los elementos de cruce necesarios y garantizando la luminosidad de la intersección y sus ramales.

Actualmente, la Av. de La Constitución y la calle El Drago no cuentan con anchos de acera adaptados según lo dispuesto en la ORDEN VIV/561/2010, de 1 de febrero, de Accesibilidad en Espacios Públicos Urbanizados. Es por ello que las alternativas planteadas en este documento llevan implícita la mejorar de las condiciones de circulación del peatón incrementando su seguridad y comodidad considerando aceras de anchos adaptados en detrimento de las zonas de aparcamiento en los márgenes de las calles mencionadas.

Ambas vías contarán con calzadas de doble carril de circulación, pero sólo la calle el Drago contará con zona de aparcamiento en uno de sus lados.

En el caso del nuevo tramo vial de la calle El Drago, se ha considerado una calzada con doble carril de circulación, aparcamientos en línea en uno de sus lados y aceras con anchos adaptados según normativa de accesibilidad ORDEN VIV/561/2010.

En el caso de que se mantuviera el doble sentido de circulación en la calle El Drago y en la Av. de La Constitución, ambas contarían con accesos directos desde la GC-200, tanto en el extremo sur como en el extremo norte del casco urbano.

20. SISTEMA DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN

Como quiera que el actual suelo urbanizable de Mogán Casco SAU P5 de las Normas Subsidiarias vigentes no ha sido desarrollado, y que el objeto de la presente MM es obtener el suelo necesario para ejecutar el viario que una la calle Drago con la GC-200 y reordenar las zonas aledañas con espacios libres, la presente modificación conlleva necesariamente

segregar del suelo urbanizable SAU P-5, junto con los suelos urbanos vacantes dentro del ámbito de actuación, el suelo preciso para la ejecución del viario y la reordenación de la zona, creando para ello un nuevo suelo urbanizable ordenado y que se considera a efectos de su gestión y ejecución como una unidad de actuación.

Respecto a la Unidad de Actuación que se establece con la presente modificación menor se prevé su desarrollo mediante un *sistema de ejecución pública*, y más concretamente el de *expropiación*, en virtud del cual la administración actuante aplicará la expropiación a la totalidad de los bienes y derechos de la entera unidad de actuación y realizará por sí misma las obras de urbanización. Sistema de ejecución pública por expropiación que se tramitará conforme a lo previsto en los artículos 243 y siguientes de la Ley 4/2017 del Suelo y los Espacios Naturales de Canarias y 107 y siguientes del Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias.

Asimismo es de reseñar, que en base a lo preceptuado en el artículo 29 del Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias se considera innecesaria la reparcelación al tratarse de una actuación en una unidad de actuación para cuyo desarrollo se ha establecido el sistema de ejecución pública por expropiación.

21. CAMBIOS EFECTUADOS EN LA ORDENACIÓN CON RESPECTO AL PLANEAMIENTO VIGENTE

Los cambios que la presente Modificación Menor ha introducido en la ordenación de las NNSS son los siguientes:

- El *Suelo Apto para Urbanizar* S.A.U. P-5 reduce su superficie, de 39.600 m² a 36.450,84 m².
- Los suelos que se extraen del S.A.U. P-5 se incluyen en un nuevo sector de *Suelo Urbanizable*, categorizado como *Ordenado*.
- Los terrenos de *Suelo Urbano*, no edificadas, localizados entre el trazado de la nueva vía y el Suelo Urbano edificado, se reclasifican como *Suelo Urbanizable*, categorizados como *Ordenados*.
- Los suelos incluidos en este nuevo sector de Suelo Urbanizable Ordenado, incorporan su ordenación pormenorizada. La parte del sector que formaba parte del S.A.U. P-5, pasan a estar ordenados.

Por su parte, los que formaban parte del Suelo Urbano, que tenían asignada la Ordenanza V, pasan a estar calificados como uso de Zona Verde.

- La Ordenación Pormenorizada del nuevo sector asigna al suelo los usos de Viario y Zona Verde. En consecuencia, se ve modificada la superficie municipal total de *Zona Verde*, que pasa de 21.370 m² a 24.177,67 m².

TÍTULO III. ANEXO I. PLANOS DE INFORMACIÓN

I 01. LOCALIZACIÓN

I 02. ESTADO ACTUAL. Ortofoto

I 03. INFORMACIÓN CATASTRAL

I 04.1 PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación Estructural

I 04.2 PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación pormenorizada

I 04.3 PLANEAMIENTO VIGENTE. Ordenación pormenorizada

TÍTULO III. ANEXO II. PLANOS DE ORDENACIÓN

O 01. ALTERNATIVA 0. Clasificación y categorización

O 02. ALTERNATIVA 1. Ordenación Estructural

O 03. ALTERNATIVA 1. Ordenación pormenorizada

O 04. ALTERNATIVA 2. Ordenación Estructural

O 05. ALTERNATIVA 2. Ordenación pormenorizada

O 06.1 PLANO SUSTITUCIÓN NNSS_5'-6' Clasificación Suelo Urbano y SAU

O 06.2 PLANO SUSTITUCIÓN NNSS_23' Suelo Urbano

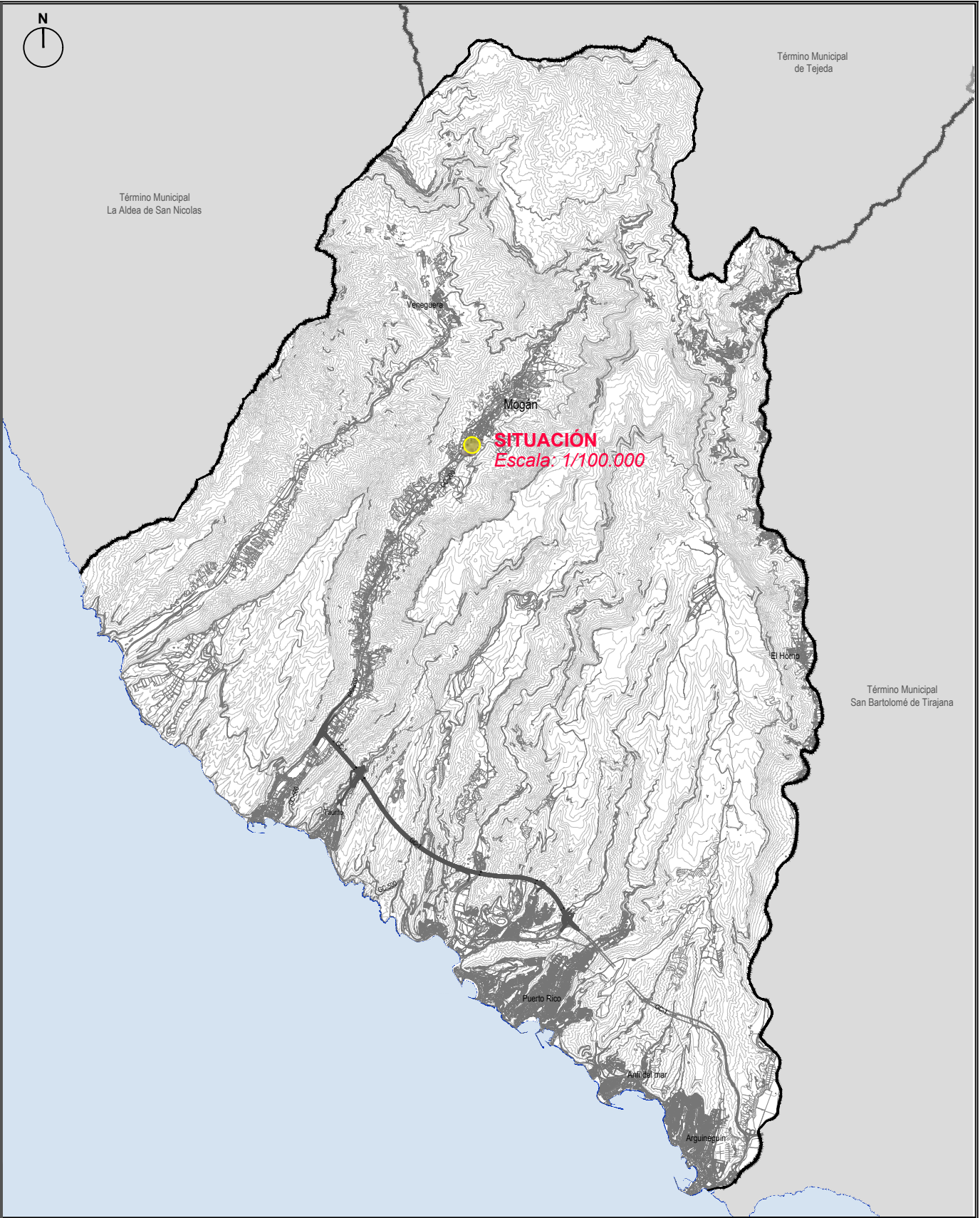
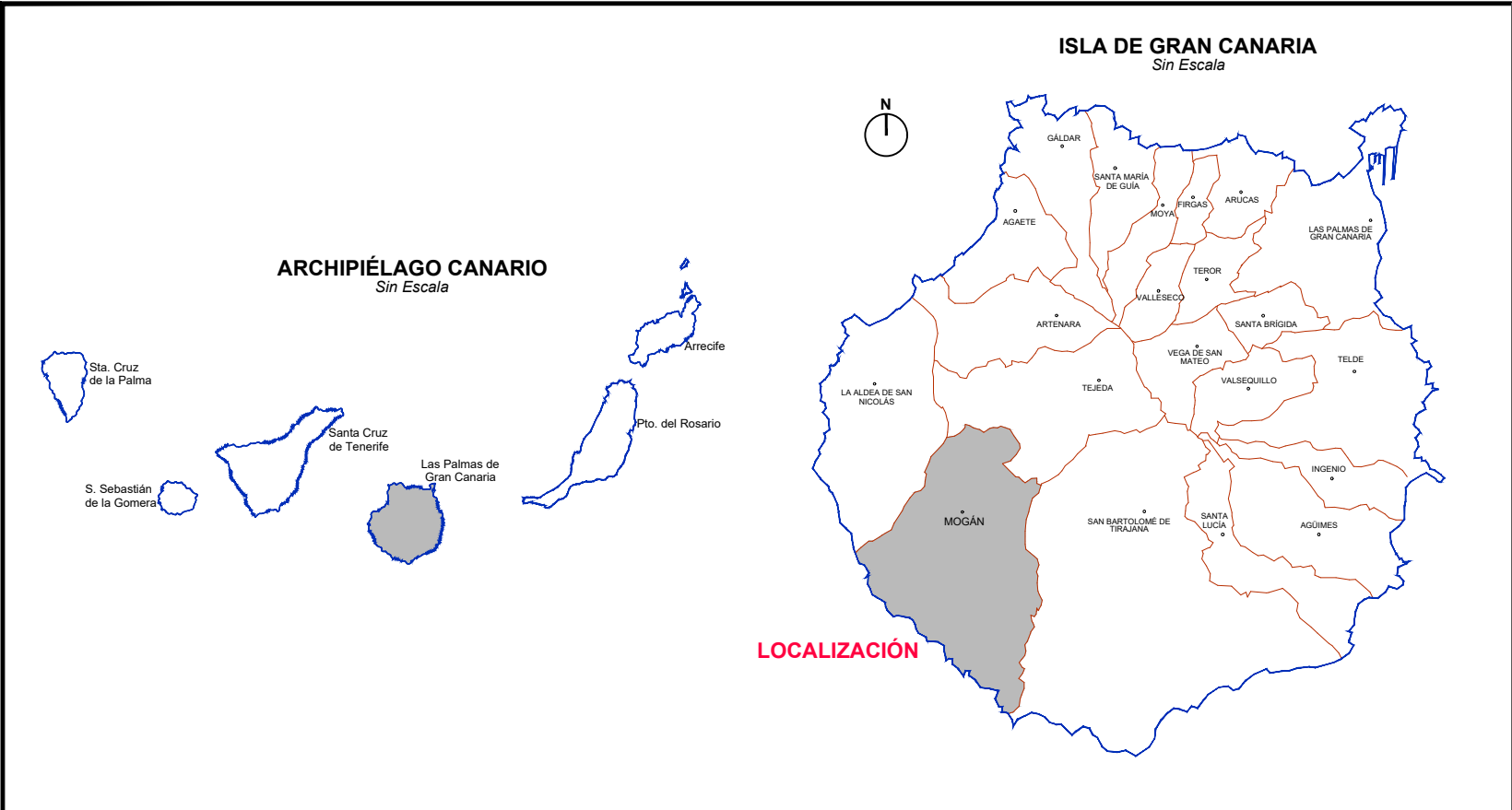
O 06.3 PLANO SUSTITUCIÓN NNSS_8' Suelo Urbanizable

En Las Palmas de Gran Canaria, abril 2020

D. Miguel Ángel Morales Espino

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Colegiado nº 5.595

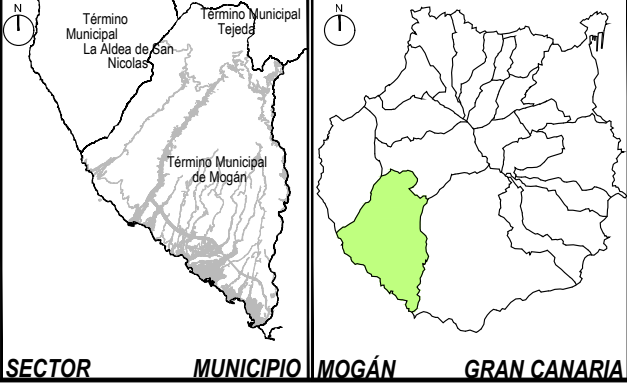


Sistema de coordenadas:

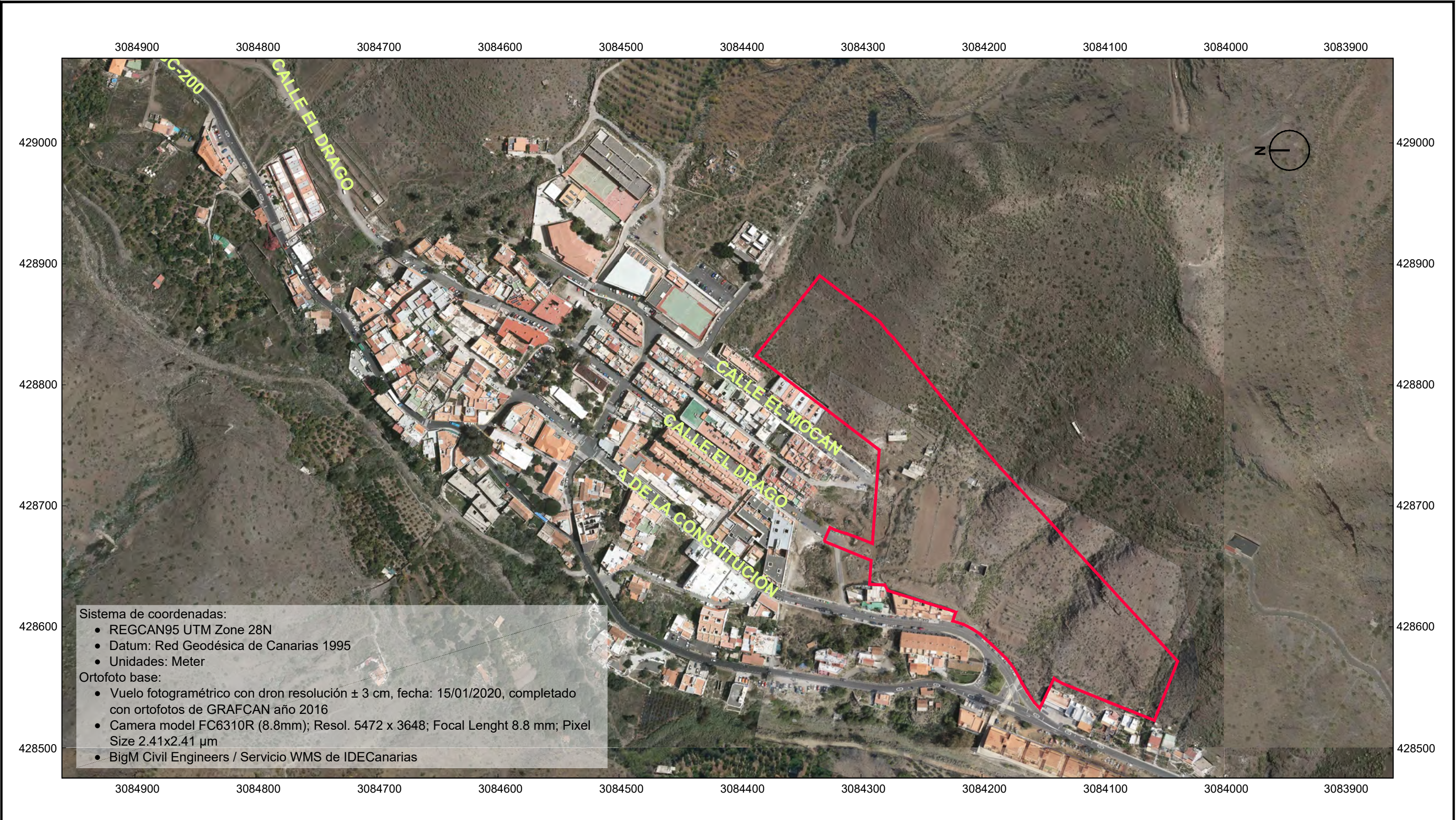
- REGCAN95 UTM Zone 28N
- Datum: Red Geodésica de Canarias 1995
- Unidades: Meter

Ortofoto base:

- Vuelo fotogramétrico con dron resolución ± 3 cm, fecha: 15/01/2020, completado con ortofotos de GRAFCAN año 2016
- Camera model FC6310R (8.8mm); Resol. 5472 x 3648; Focal Lenght 8.8 mm; Pixel Size 2.41x2.41 μ m
- BigM Civil Engineers / Servicio WMS de IDECanarias

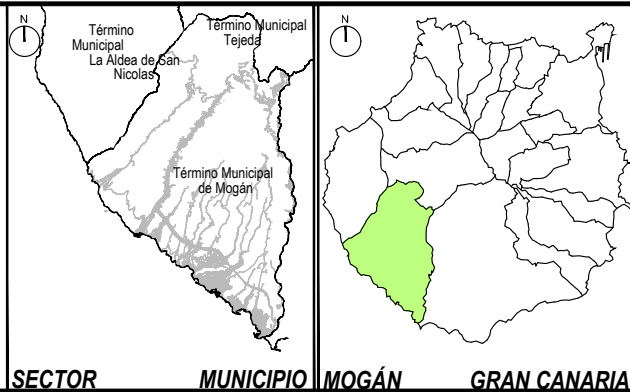


INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN		FECHA: Abril 2020
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución		ESCALA: VARIAS
PLANO: LOCALIZACIÓN		PLANO N°: 101
CONSULTOR: TRAMA INGENIEROS	AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino Ingeniero de Caminos CC. y PP.	HOJA:



LEYENDA:

 Ámbito de la Modificación Menor



INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

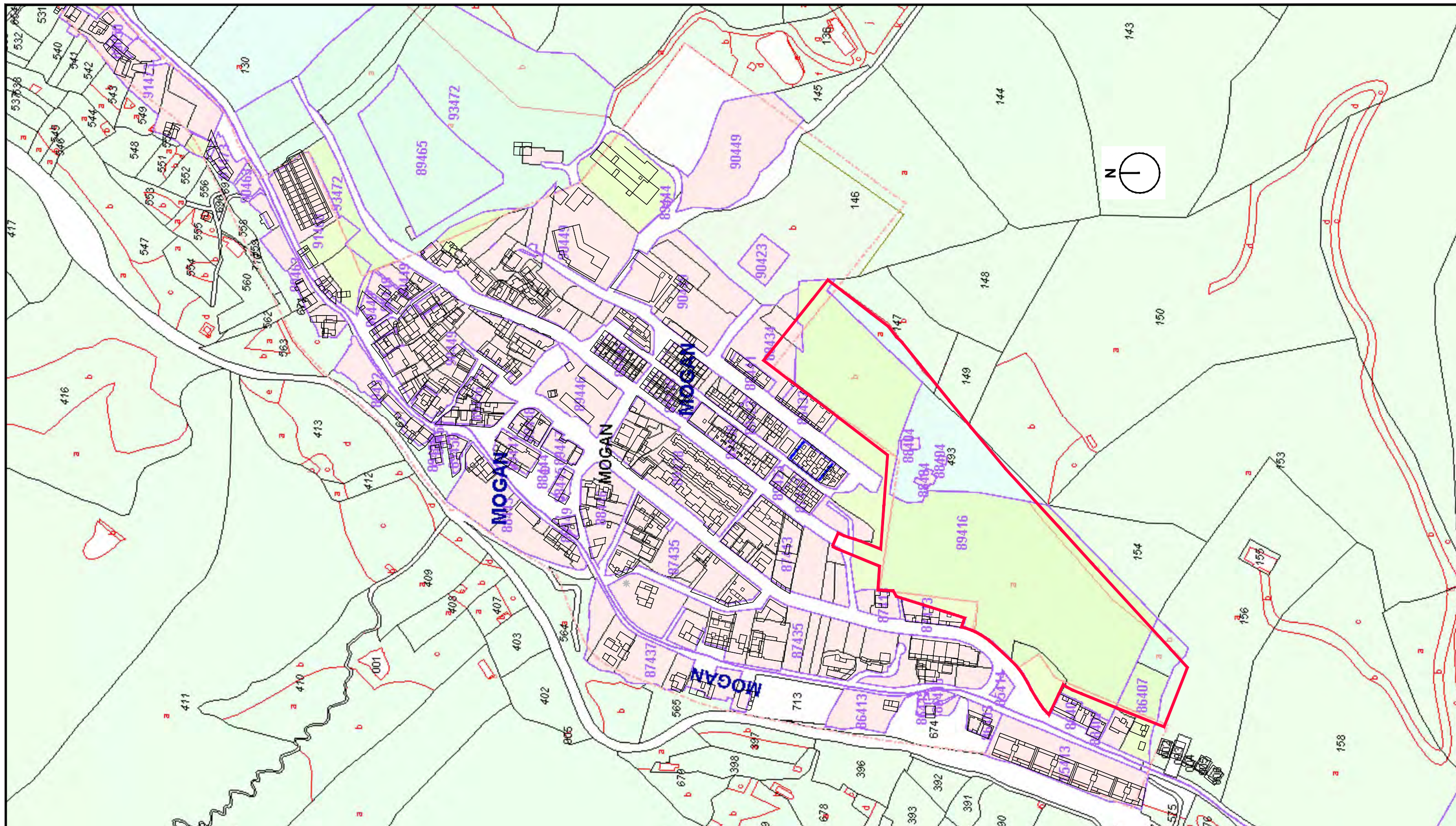
PLANO: ESTADO ACTUAL ORTOFOTO

CONSULTOR:  **TRAMA INGENIEROS**

AUTOR: 
D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

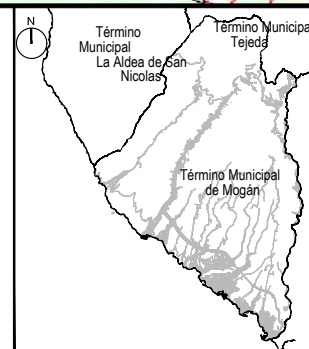
 **Ayuntamiento de Mogán**

FECHA: **Abril 2020**
ESCALA: **1/3000**
PLANO Nº: **I 02**
HOJA:



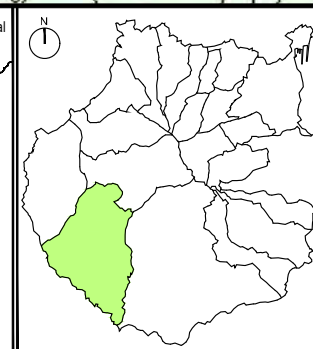
LEYENDA:

 Ámbito de la Modificación Menor



SECTOR

MUNICIPIO MOGÁN




GRAN CANARIA

INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN

Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

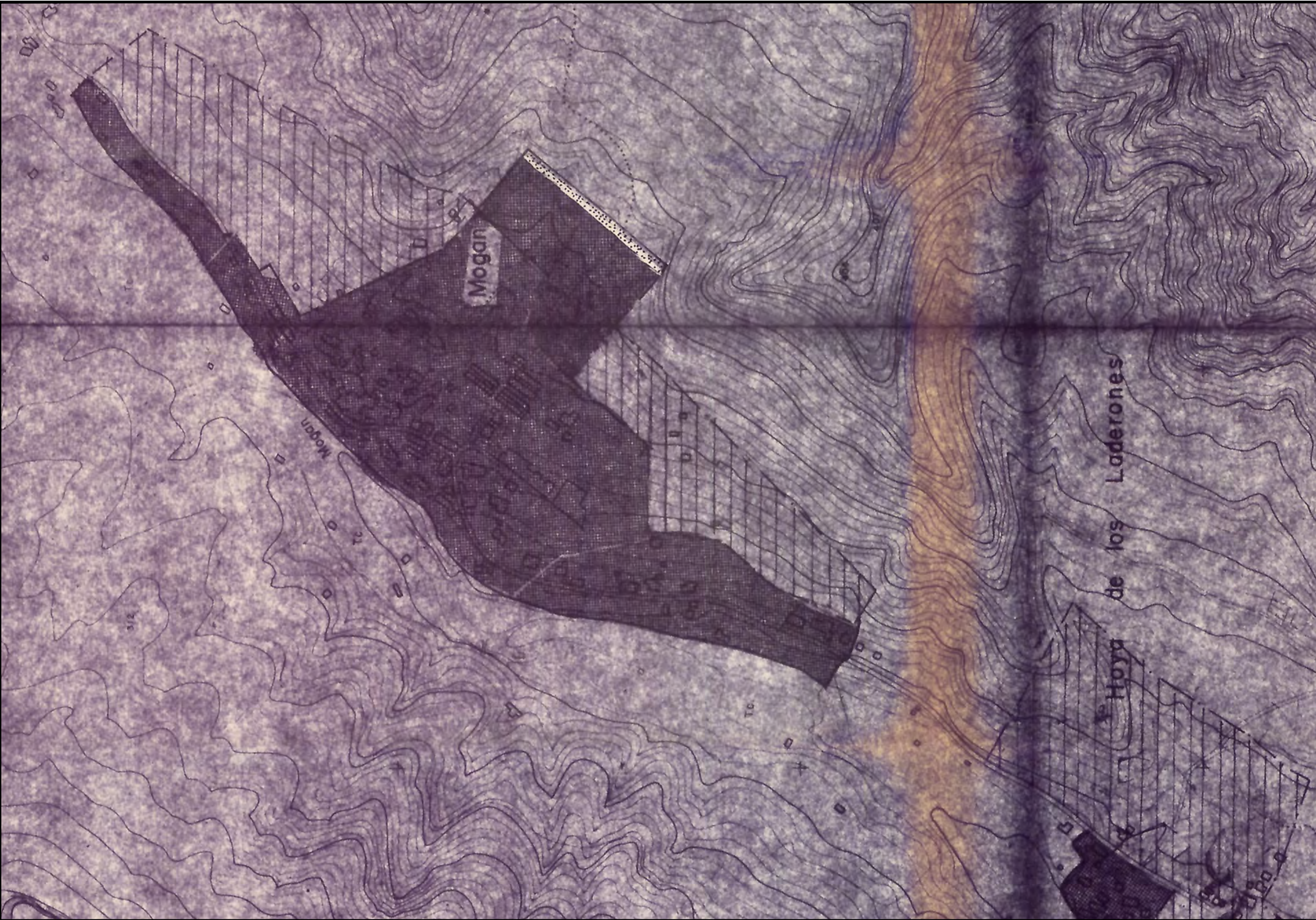
PLANO:
INFORMACIÓN CATASTRAL

CONSULTOR:
 **TRAMA INGENIEROS**

AUTOR :

D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.



FECHA:
Abril 2020
ESCALA:
1/3000
PLANO Nº:
1 03
HOJA:



PETICIONARIO

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MOGÁN

PROYECTO

MODIFICACION PUNTUAL
DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS
EN MOGÁN CASCO

AUTOR

Francisco J. González y Gila, Irujo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
C/ Venerable J. B. P.
TELÉFONO: 81 00 21
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CONSOLIDADO

URBANIZADO

SUELO URBANO TURÍSTICO

SUELO URBANO RESIDENCIAL

S.A.U.

S.A.U. CON PLANEAMIENTO VIGENTE

●●● LIMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL

— DEL PLANEAMIENTO

DOCUMENTO

CLASIFICACIÓN DEL SUELO URBANO
Y.S.A.U.

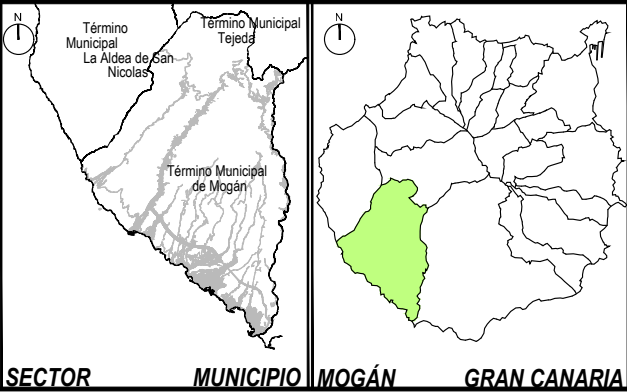
Escala

Plano nº

Fecha

JULIO 1999

5.6



INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN

Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

PLANO: PLANEAMIENTO VIGENTE.

Ordenación Estructural

CONSULTOR: TRAMA INGENIEROS

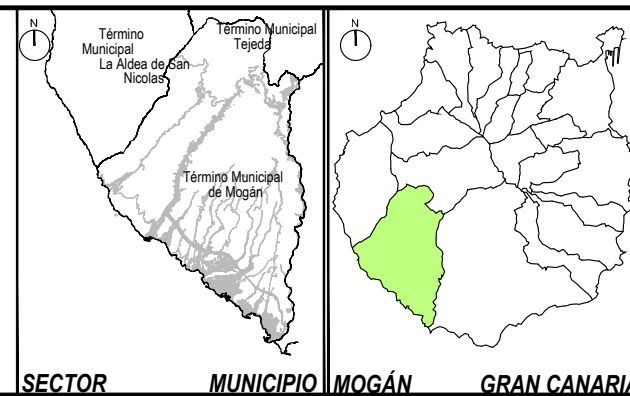
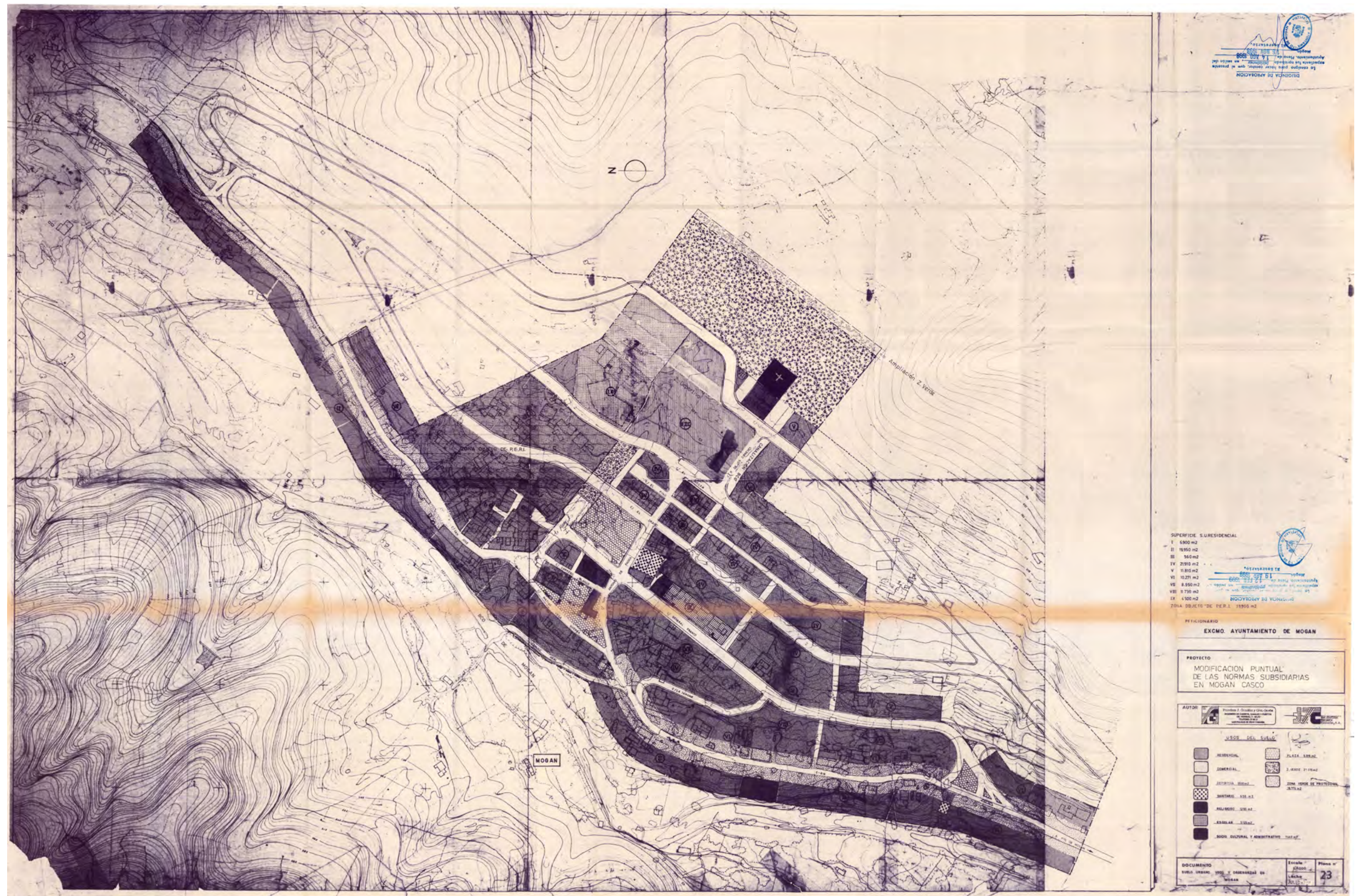
AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

FECHA: Abril 2020

ESCALA: 1/5000

PLANO Nº: I 04.1

HOJA:



INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

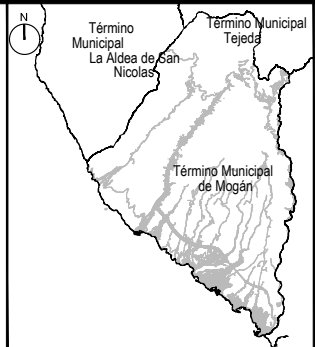
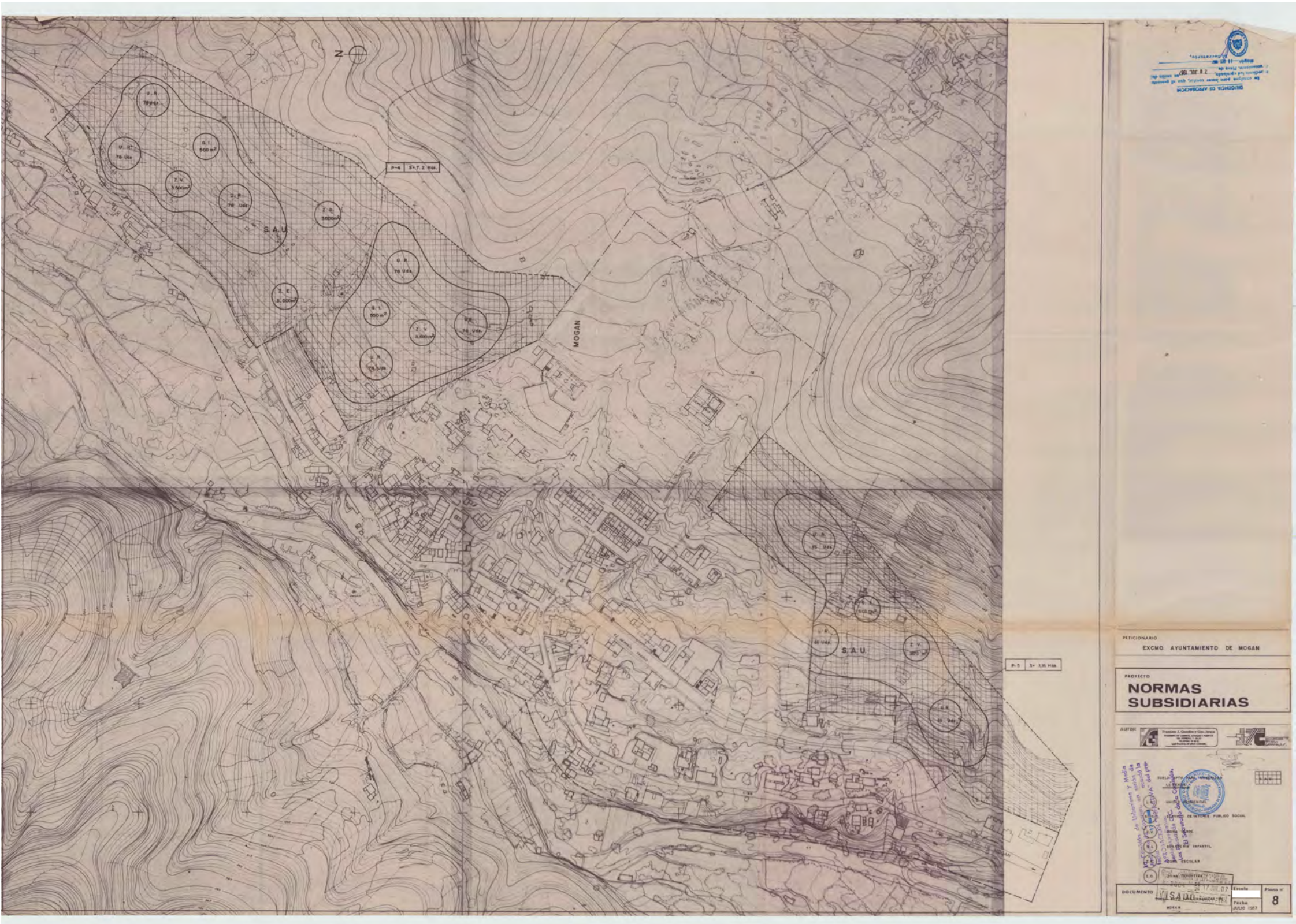
PLANO: PLANEAMIENTO VIGENTE.
Ordenación pormenorizada

CONSULTOR: **TRAMA INGENIEROS**

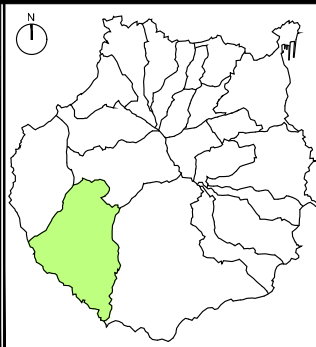
AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

Ayuntamiento de Mogán

FECHA: Abril 2020
ESCALA: 1/4000
PLANO N°: I 04.2
HOJA:



SECTOR MUNICIPIO



MOGÁN GRAN CANARIA

INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

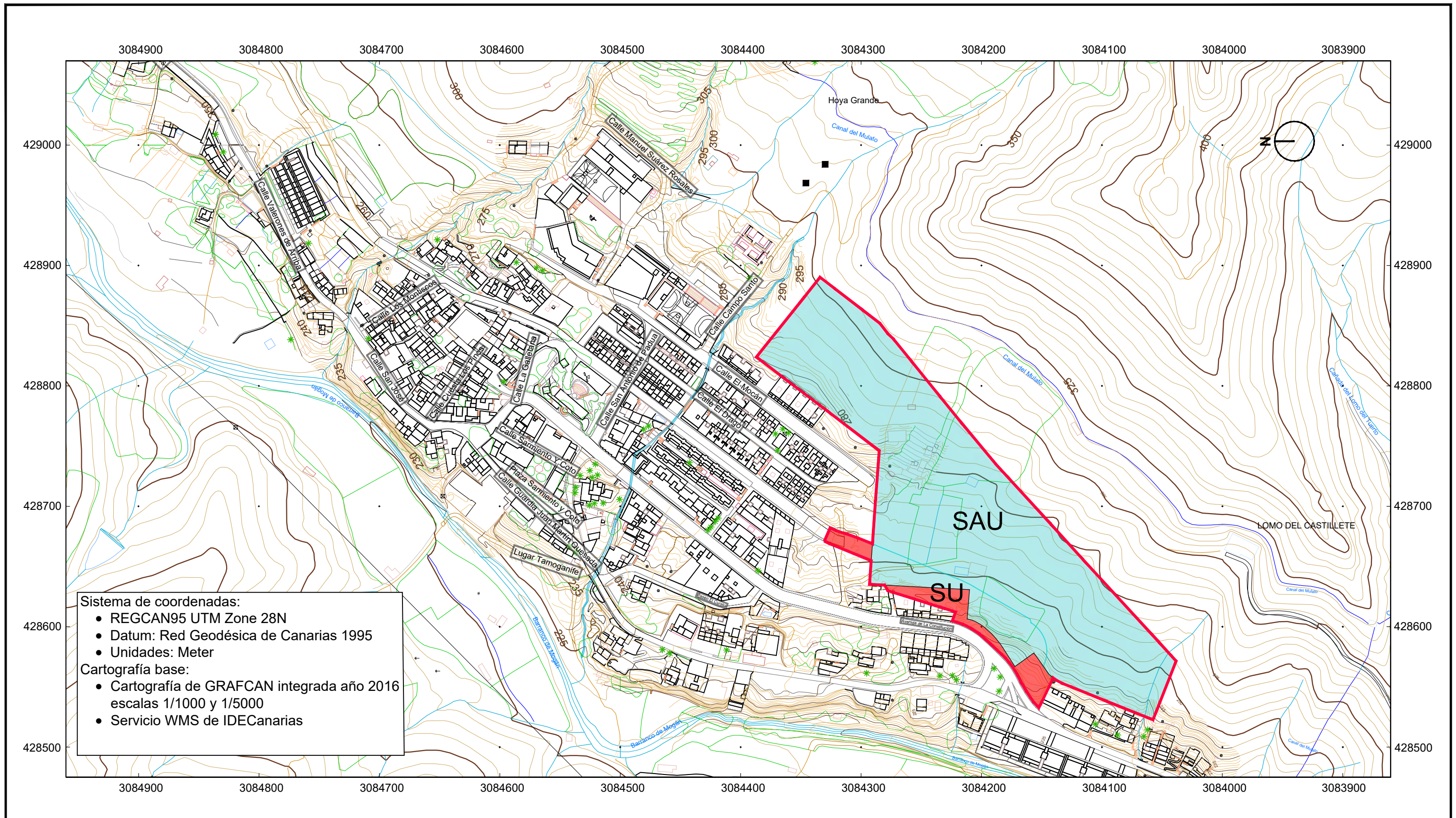
PLANO: PLANEAMIENTO VIGENTE.
Ordenación pormenorizada

CONSULTOR:  **TRAMA INGENIEROS**



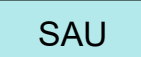
AUTOR: 
D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

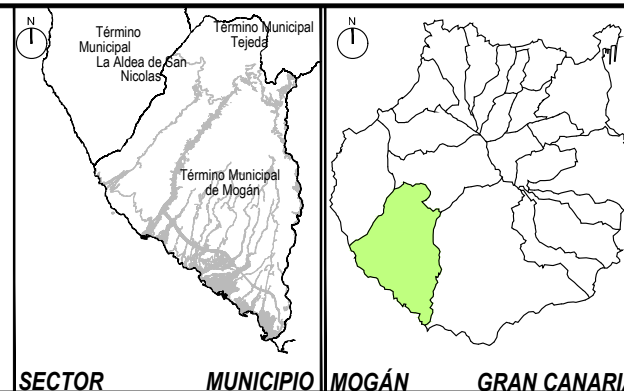
 **Ayuntamiento de Mogán**

FECHA: Abril 2020
ESCALA: 1/4000
PLANO N°: I 04.3
HOJA:



LEYENDA:


-  Ámbito de la Modificación Menor
-  SU Suelo Urbano
-  SAU Suelo Apto para Urbanizar P-5




INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN

Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

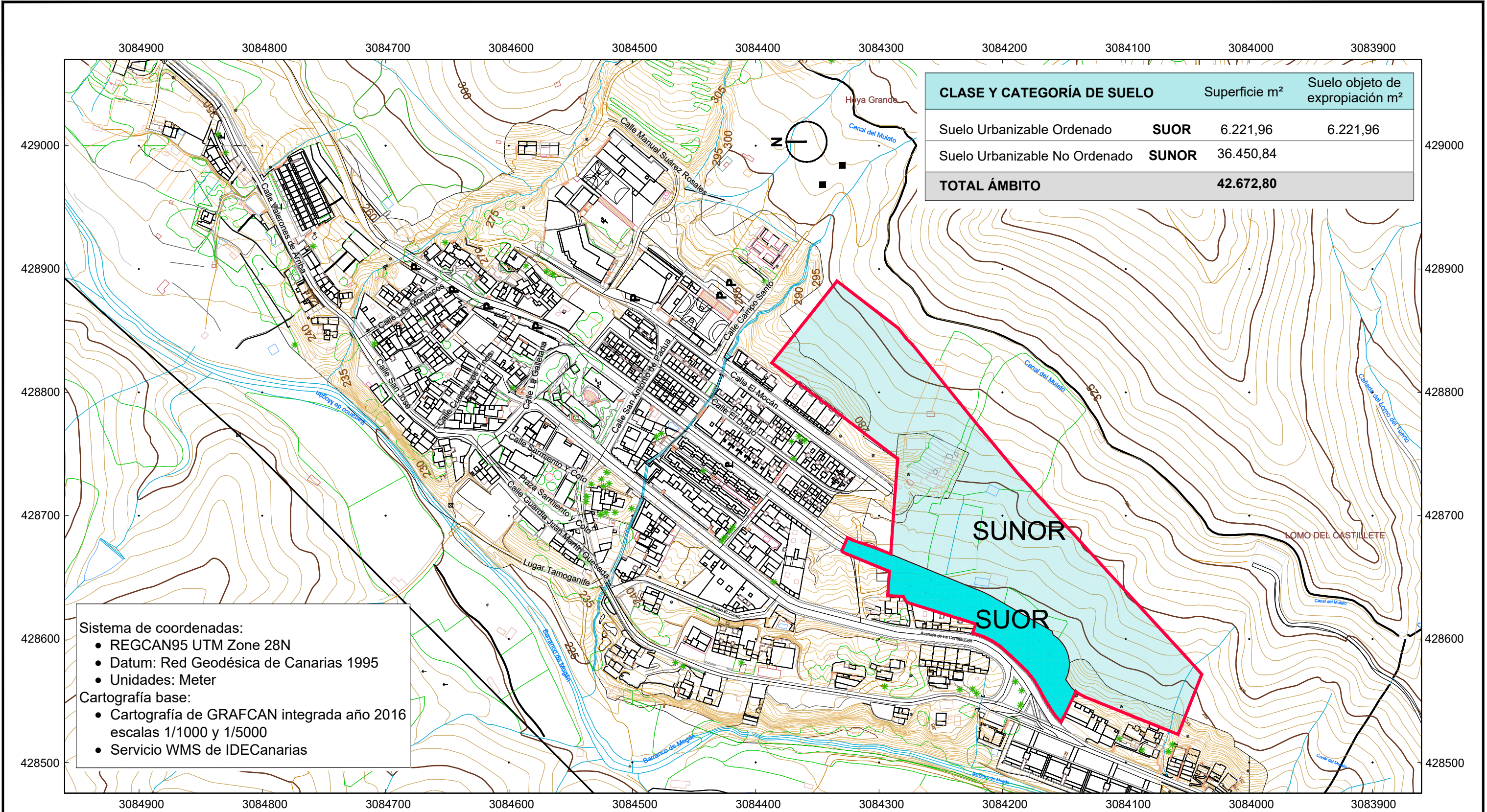
PLANO: ALTERNATIVA 0.
Clasificación y categorización

CONSULTOR:  **TRAMA INGENIEROS**

AUTOR: 
D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.



FECHA: **Abril 2020**
ESCALA: **1/3000**
PLANO Nº: **O 01**
HOJA:



LEYENDA:

- Ámbito de la Modificación Menor
- SUOR** Suelo Urbanizable Ordenado
- SUNOR** Suelo Urbanizable No Ordenado

SECTOR MUNICIPIO MOGÁN GRAN CANARIA

INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

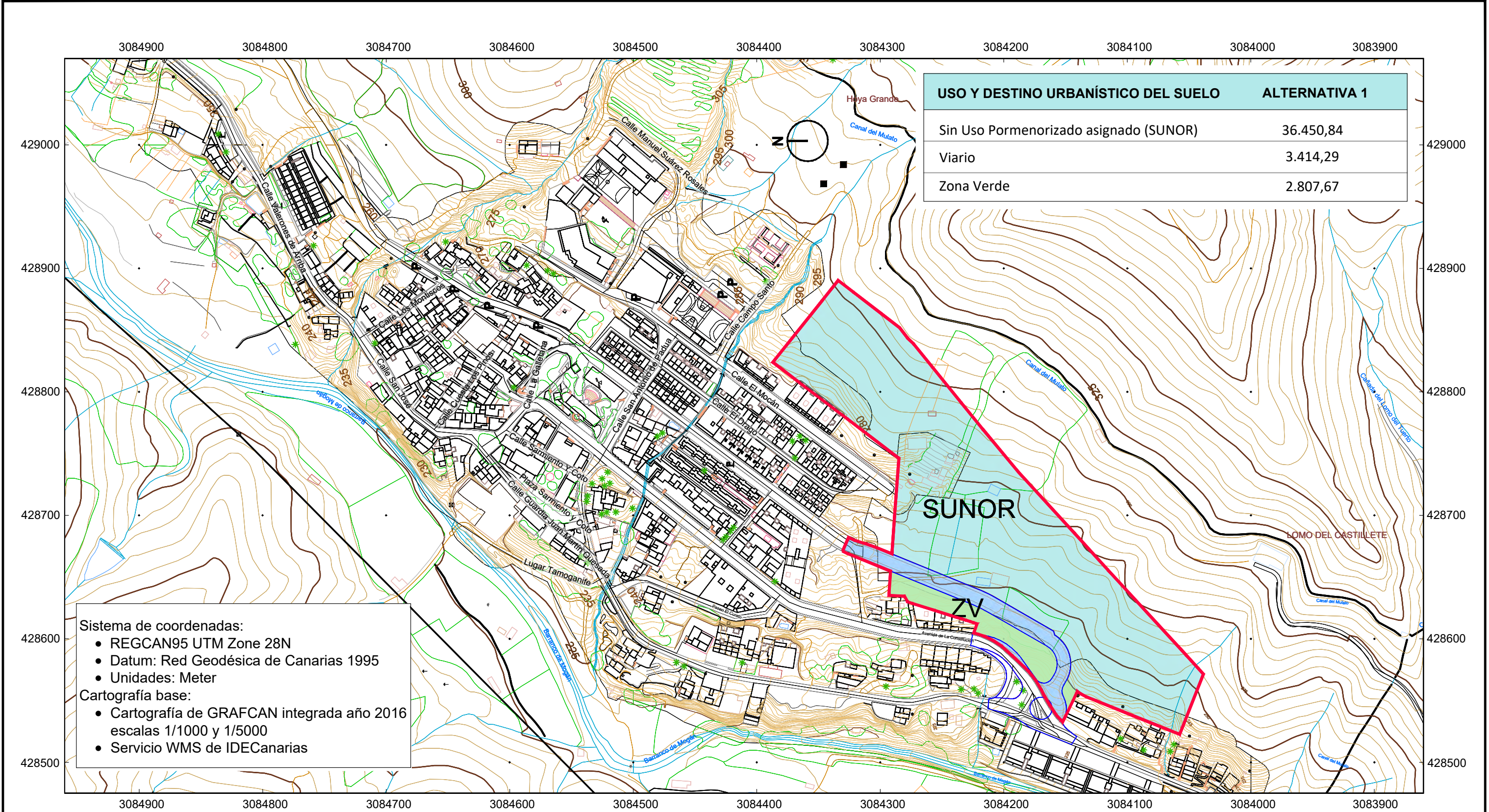
PLANO: ALTERNATIVA 1
Ordenación Estructural

CONSULTOR: **TRAMA INGENIEROS**

AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

Ayuntamiento de Mogán

FECHA: Abril 2020
ESCALA: 1/3000
PLANO Nº: O 02
HOJA:



LEYENDA:

- Ámbito de la Modificación Menor
- ZV Zona verde
- SUNOR Suelo Urbanizable No Ordenado

SECTOR MUNICIPIO MOGÁN GRAN CANARIA

INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

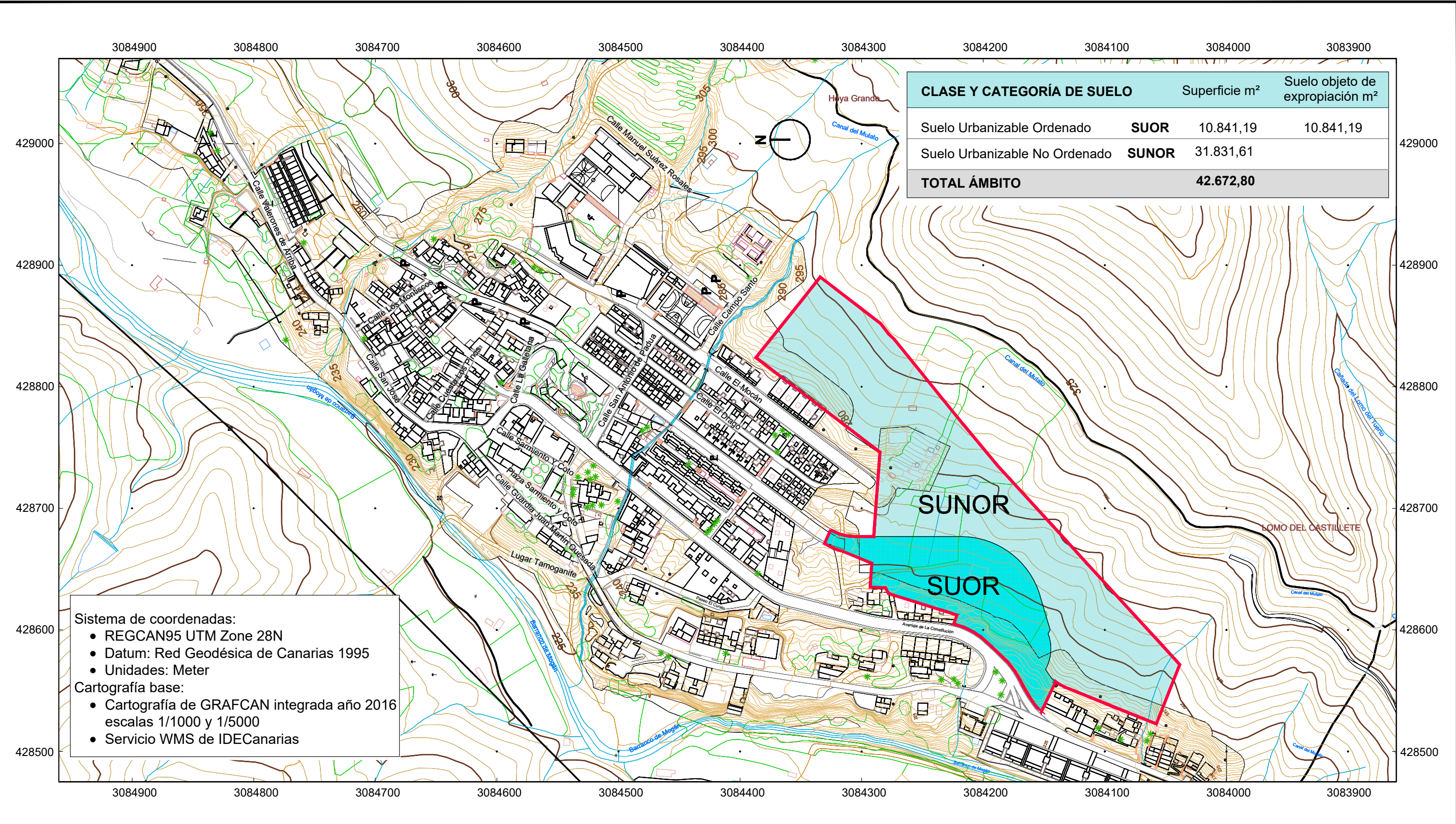
PLANO: ALTERNATIVA 1
Ordenación Pormenorizada

CONSULTOR: **TRAMA INGENIEROS**

AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

Ayuntamiento de Mogán

FECHA: Abril 2020
ESCALA: 1/3000
PLANO Nº: O 03
HOJA:



CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO		Superficie m²	Suelo objeto de expropiación m²
Suelo Urbanizable Ordenado	SUOR	10.841,19	10.841,19
Suelo Urbanizable No Ordenado	SUNOR	31.831,61	
TOTAL ÁMBITO		42.672,80	

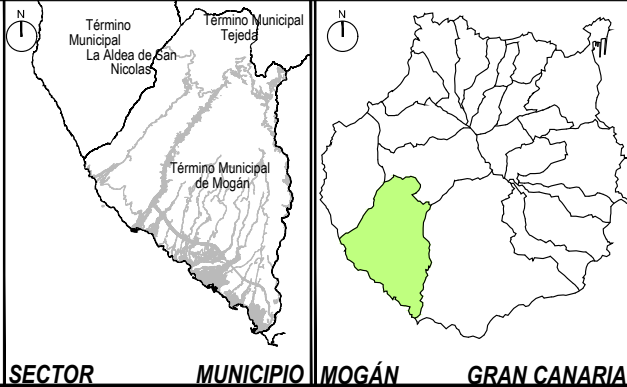
Sistema de coordenadas:

- REGCAN95 UTM Zone 28N
- Datum: Red Geodésica de Canarias 1995
- Unidades: Meter

Cartografía base:

- Cartografía de GRAFCAN integrada año 2016 escalas 1/1000 y 1/5000
- Servicio WMS de IDECanarias

- LEYENDA:
- Ámbito de la Modificación Menor
 - SUOR Suelo Urbanizable Ordenado
 - SUNOR Suelo Urbanizable No Ordenado



INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

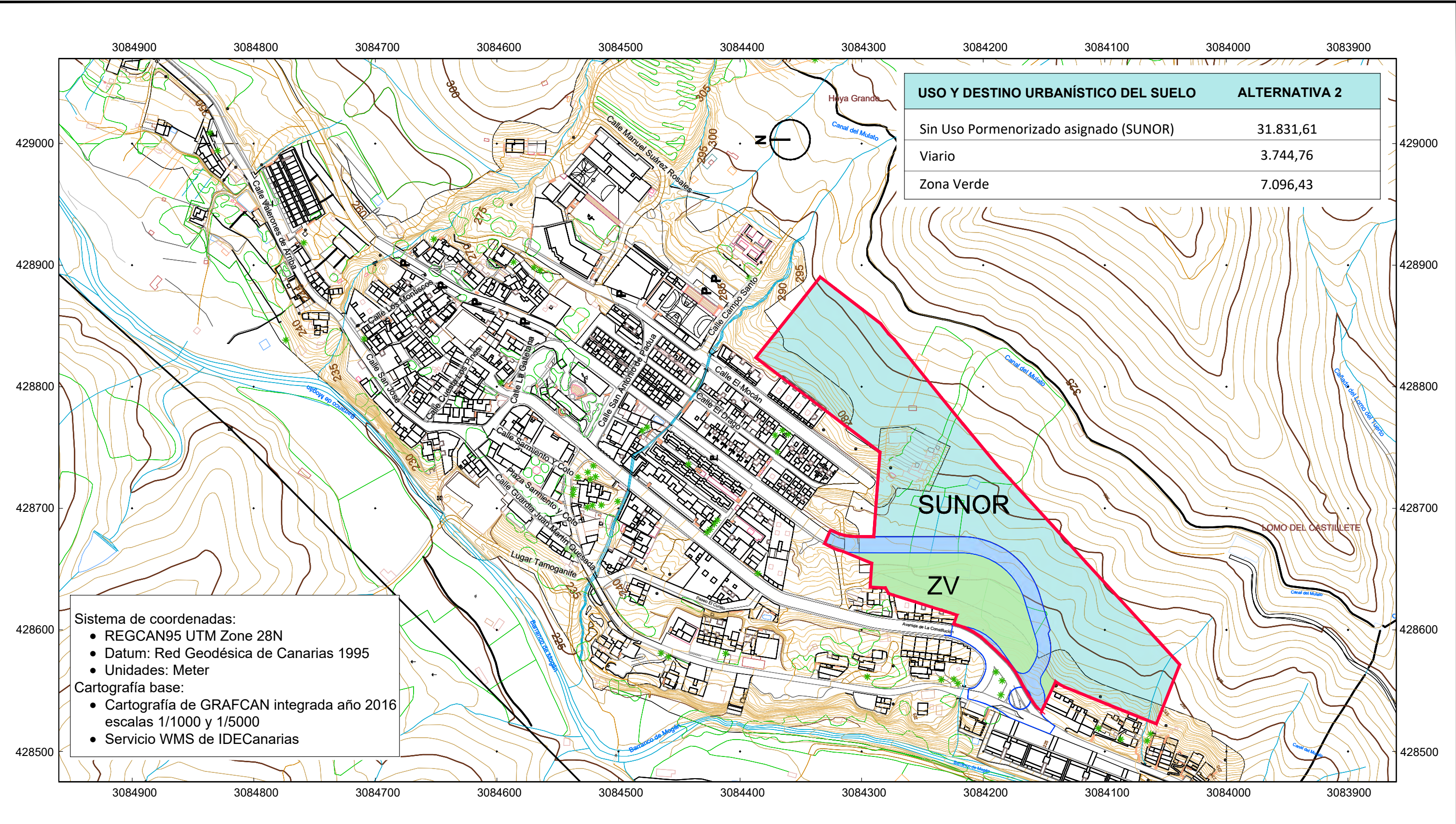
PLANO: ALTERNATIVA 2
Ordenación estructural

CONSULTOR: TRAMA INGENIEROS

AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

Ayuntamiento de Mogán

FECHA: Abril 2020
ESCALA: 1/3000
PLANO Nº: O 04
HOJA:



LEYENDA:

- Ámbito de la Modificación Menor
- ZV Zona verde
- SUNOR Suelo Urbanizable No Ordenado

SECTOR MUNICIPIO MOGÁN GRAN CANARIA

INFORME: MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta su entronque con la avenida de La Constitución

PLANO: ALTERNATIVA 2
Ordenación Pormenorizada

CONSULTOR: **TRAMA INGENIEROS**

AUTOR: D. Miguel A. Morales Espino
Ingeniero de Caminos CC. y PP.

Ayuntamiento de Mogán

FECHA: Abril 2020
ESCALA: 1/3000
PLANO Nº: O 05
HOJA:

SUPERFICIE S. RESIDENCIAL

I	5900 m2
II	19950 m2
III	560 m2
IV	21910 m2
V	11810 m2
VI	10271 m2
VII	8950 m2
VIII	11730 m2
IX	4500 m2

ZONA OBJETO DE PER.I. 19900 m2

PETICIONARIO
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MOGÁN

PROYECTO
MODIFICACIÓN MENOR DE LAS NNSS DE MOGÁN
Prolongación sur calle Drago de Mogán casco, hasta
su entronque con la avenida de La Constitución

AUTOR
TRAMA INGENIEROS

USOS DEL SUELO

RESIDENCIAL	PLAZA 529 m2
COMERCIAL	Z. VERDE 24177 m2
DEPORTIVA 800 m2	ZONA VERDE DE PROTECCIÓN 18779 m2
SANITARIO 550 m2	
RECREATIVO 1230 m2	
ESCOLAR 1175 m2	
SOCIO CULTURAL Y ADMINISTRATIVO 1449 m2	

