

El TSJ anula el plan de carreteras del Norte

jueves, 17 de abril de 2008

Modificado el viernes, 18 de abril de 2008

NO DEBERÁ A AFECTAR AL "CUARTO CARRIL"

El TSJ anula el plan de carreteras del Norte

El

Tribunal Superior de Justicia de Canarias (TSJC) ha estimado el recurso

interpuesto contra el Plan Territorial Especial de

Infraestructuras Viales del norte-centro de Gran Canaria. La sentencia estÁj referida en principio al tramo GRANJA AGRÁ•COLA-BAÁ•ADEROS, pero al declarar la ausencia de Informe de EvaluaciÁn de Impacto Ambiental como defecto NO SUBSANABLE, en ejecuciÁn de sentencia, aunque no lo veo lÁgico, podrÁ-a instarse la suspensiÁn de las obras del tramo PAGADOR-GUIA, al formar parte del mismo plan carente de evaluaciÁn medioambiental. En tal caso, las obras se reanudarÁ-an cuando el Gobierno de Canarias tramite nuevamente el expediente, con el previo informe medioambiental. Por otro lado, no deberÁ-a afectar a las obras del denominado CUARTO CARRIL, al no estar incluidas en el Plan anulado.

NO DEBERÁ A AFECTAR A LAS OBRAS DEL CUARTO CARRIL

El TSJ anula el plan de carreteras del Norte El Tribunal Superior de Justicia de Canarias (TSJC) ha estimado el recurso interpuesto por la Comunidad de Regantes El Chorro Alto y la Comunidad de Regantes 'Las Á'ameras' contra el acuerdo de la ComisiÁn de OrdenaciÁn del Territorio y Medio Ambiente

de Canarias (COTMAC) del Gobierno de Canarias, del 25 de febrero de 2003, que aprobaba definitivamente y de forma parcial ese plan, con excepciÁn de la zona entre San AndrÁos y GuÁ-a.

La sentencia estÁj referida en principio al tramo GRANJA AGRÁ•COLA-BAÁ•ADEROS, pero al declarar la ausencia de Informe de EvaluaciÁn de Impacto Ambiental como defecto NO SUBSANABLE, en ejecuciÁn de sentencia, aunque no lo veo lÁgico, podrÁ-a instarse la suspensiÁn de las obras del tramo PAGADOR-GUIA, al formar parte del mismo plan carente de evaluaciÁn medioambiental. En tal caso, las obras se reanudarÁ-an cuando el Gobierno de Canarias tramite nuevamente el expediente, con el previo informe medioambiental.

Por otro lado, no deberÁ-a afectar a las obras del denominado CUARTO CARRIL, al no estar incluidas en el Plan anulado.

Declaraciones de Fernando BaÁ±olas al periÁdico LA PROVINCIA

"Buscaremos una alternativa rÁjpida y la pondremos en marcha"

El alcalde de Santa MarÁ-a de GuÁ-a asegura que "las instituciones afectadas por la anulaciÁn del plan de carreteras buscarÁn una soluciÁn a partir de maÁ±ana"

Las instituciones afectadas tras la anulaciÁn del Plan de Carreteras en el norte de Gran Canaria buscarÁn soluciones al problema a partir de maÁ±ana, cuando los abogados del Gobierno y de los ayuntamientos opinen sobre las medidas que pueden tomar, segÁn declarÁ a Europa Press el alcalde de Santa MarÁ-a de GuÁ-a, Fernando BaÁ±olas.

De esta manera, las autoridades estiman que todos los alcaldes mantendrÁn una reuniÁn durante el transcurso de la semana que viene para ofrecer una postura comÁn ante la sentencia hecha pÁblica hoy

BaÁ±olas indica que maÁ±ana empezarÁj a tener conversaciones con representantes del Gobierno y de los Ayuntamientos afectados (Santa MarÁ-a de GuÁ-a, GÁjldar, Arucas, Firgas y Las Palmas de Gran Canaria) para saber quÁ© se va a hacer en el futuro, ya que entiende que el resto de los tramos no tienen ningÁn tipo de problema. "Buscaremos una alternativa rÁjpida y la pondremos en marcha".

Por su parte, los abogados del Gobierno y de los Ayuntamientos dirÁn maÁ±ana quÁ© es lo que opinan. "La opciÁn es un nuevo trazado", creo que la primera parte, la famosa variante de BaÁ±aderos serÁj la duplicaciÁn de la actual vÁ-a y el resto del trazado serÁj por donde estaba previsto, "que no tiene ningÁn problema".

Expuso que "hay que rehacer el proyecto" del tramo afectado por la sentencia, mientras que con el resto "no existe ningÁn problema". TambiÁn afirma que hay que dejar de insistir en el trazado y buscar una alternativa en el menor tiempo posible. "No hay que dar mÁjs vueltas y encontrar la mejor alternativa posible".

Esta soluciÁn pasa por la duplicaciÁn de la vÁ-a, ya que el trazado que el Tribunal Superior de Justicia de Canarias "no da para mÁjs". Sobre el soterramiento de la vÁ-a, opinÁ que lo "lÁgico" es que la duplicaciÁn se haga en conjunto con el soterramiento".

MencionÃ³ que no hay que cambiar todo el proyecto, porque el plan territorial ha dado cobertura al resto de carreteras que estÃ¡n en marcha. "El problema ha estado en una parte de un tramo del total de la vÃ-a", dijo.

SOPRESA EN LA MANCOMUNIDAD.

La sentencia causÃ³ sorpresa entre los representantes de la Mancomunidad del Norte de Gran Canaria, segÃ³n afirmÃ³ a Europa Press el Presidente de InstituciÃ³n y alcalde de Firgas, Manuel BÃ¡jerez. "EstÃ¡bamos esperando con inquietud a ver que pasaba con la sentencia, y nos causÃ³ sorpresa la paralizaciÃ³n del plan territorial de las carreteras del norte", declarÃ³.

IndicÃ³ que todos los alcaldes se van a reunir, "seguramente a finales de la semana que viene", para valorar y realizar un estudio jurÃ-dico para ver como pueden afrontar esto en el futuro. Por su parte, apuntÃ³ que el Gobierno de Canarias puso la sentencia en manos de los abogados para llevar a cabo la misma tarea.

AclarÃ³ que el Ejecutivo de Canarias, los ayuntamientos y la Mancomunidad del Norte deben unirse y pronunciarse sobre este tema de forma conjunta, mientras seÃ±alÃ³ que "es cuestiÃ³n de sentarnos todos y buscar una soluciÃ³n consensuada".

DOCUMENTACIÃ“N

SENTENCIA DE 2007 En la sentencia de 3 de septiembre de 2007 el Tribunal declarÃ³ que el modelo de ordenaciÃ³n territorial que propone el PIO postula la desapariciÃ³n del paisaje de plataneras, lo que en cualquier caso serÃ-a contrario a las Directrices porque no respeta el tan repetido principio del aÃ±adido desarrollo sostenible ni explica por quÃ© se abandona el criterio prioritario de aprovechar las vÃ-as existentes, y aÃ±adido En definitiva, estÃ¡ indicando una localizaciÃ³n apta para el desarrollo de la infraestructura, sin que respecto a la misma se hayan hecho los estudios de impacto ecolÃ³gico o ambientales que avalen la indicaciÃ³n que realiza el PIOGC y , ademÃ¡s, sin justificaciÃ³n en la Memoria.

EXTRACTO DE LA SENTENCIA DE 2008

PRINCIPALES ARGUMENTOS DE LA IMPUGNACIONE El Anteproyecto que hoy se juzga carece del obligatorio Plan Territorial Especial pues el que existe solo tiene carÃ¡cter de mera recomendaciÃ³n. El Plan General o, en su caso, las NNSS de Arucas deben ser respetuosas con el desarrollo sostenible lo que implica equilibrar el crecimiento econÃ³mico con el crecimiento demogrÃ¡fico, asÃ- como conseguir un modelo de desarrollo compatible con el medio ambiente, tanto urbano como rural, como natural, asegurando de esta forma tanto a las presentes generaciones como a las futuras una digna calidad de vida (3. 1. c del TRLOTC). Pues bien, el barrio de BaÃ±aderos quedarÃ-a encerrado entre dos vÃ-as principales pues la actual carretera quedarÃ-a en la red viaria urbana.-Respecto al Impacto FÃ-sico, cada metro que necesita la autovÃ-a supone desplantar 60 m2 de cultivo agrÃcola en producciÃ³n. Como tiene la variante 4.239 m2 de longitud se arrancarÃ-an 256.740 m2 quedando desertizado -Sobre la vinculatiedad del acto, el artÃculo 18.3 de la Ley 11/1990 indica que la DeclaraciÃ³n de Impacto EcolÃ³gico tiene carÃ¡cter vinculante cuando las actuaciones se proyectan realizar en Areas de Sensibilidad EcolÃ³gica y cuando se trate de Proyectos incluidos en el Anexo III de esta Ley.-El acto objeto del presente recurso es nulo por haberse incumplido las exigencias establecidas en el Reglamento de Contenido Ambiental aprobado por Decreto 35/1995; la AprobaciÃ³n del Plan Territorial Especial es contraria a lo dispuesto en el artÃculo 43 de la Ley de OrdenaciÃ³n del Territorio de Canarias; se ha vulnerado la ConstituciÃ³n, el derecho Comunitario y la normativa estatal y comunitaria en orden al medio ambiente y al desarrollo sostenible y el Plan ademÃ¡s es contrario a las Directrices. Por todo ello, de acuerdo con el artÃculo 62 de la Ley 30/1992 de 26 de RÃ©gimen JurÃ-dico de las Administraciones PÃblicas y del Procedimiento Administrativo ComÃ³n modificada por la Ley 4/1999.

PRINCIPALES FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA DE 2008 El Corredor del Norte consta de tres tramos (Tramo I que abarca desde Tamaraceite hasta la Granja del Cabildo; Tramo II que va desde la Granja del Cabildo hasta San AndrÃ©s y Tramo III que media entre San AndrÃ©s y Santa MarÃ-a de GuÃ-a).

La alternativa B del Tramo II del Plan Territorial Especial, que constituye objeto del presente recurso, coincide con la que Sala anulÃ³ en aquella resoluciÃ³n en todo lo que se referÃ-a a sus determinaciones y contenido. Si la Sala ya ha emitido un pronunciamiento sobre las consecuencias de que un instrumento de ordenaciÃ³n general de los recursos naturales no ofrezca una respuesta motivada al debate medioambiental planteado hace una dÃ©cada mediante una adecuada motivaciÃ³n de su opciÃ³n ni se ajuste a las Directrices de OrdenaciÃ³n, quÃ© decir de la supervivencia de un Plan Especial, instrumento de ordenaciÃ³n, en este caso territorial, que tampoco cuenta con un estudio ambiental que justifique la alternativa B del Tramo II. Es evidente que padece de los mismos defectos que el Plan Insular anulado. La AdministraciÃ³n no ha justificado la localizaciÃ³n elegida desde un punto de vista medioambiental, y paisajÃ-stico; y asÃ-, de todas las alternativas posibles ha optado segÃ³n admite, por la mÃ¡s cara desde el punto de vista econÃ³mico, por la que no tiene declaraciÃ³n de impacto ambiental en ningÃ³n sentido, y por Ãºltimo, coincide en un 66% con un proyecto cuyo trazado fue anulado por esta Sala precisamente por haber anulado con anterioridad la declaraciÃ³n de impacto de la misma. El problema que encierran estas determinaciones es que no se han justificado en la Memoria las razones que tiene la AdministraciÃ³n para defender este trazado y la preferencia respecto al trazado que se propone aunque sea aÃ±adido forma indicativa. La AdministraciÃ³n ciertamente, puede imponer unos criterios de ordenaciÃ³n y evitar el efecto barrera pero tendrÃ¡ que explicar y dar una respuesta motivada al debate medioambiental que esta

carretera lleva suscitando durante una dÃ©cada, por la desapariciÃ³n que se propone del paisaje tradicional de plataneras y conciliarlo con la legislaciÃ³n que protege el medio ambiente en esta Comunidad, avalÃ¡ndolo con los correspondientes informes tÃ©cnicos. Nos remitimos a lo declarado en la sentencia de 3 de septiembre de 2007: «La AdministraciÃ³n ha previsto una variante en lugar del desdoblamiento de la actual prescindiendo de los intereses medioambientales y vulnerando los valores paisajÃ©sticos de la zona.» Y « todo ello, pese a que las diversas sentencias de la Sala, como la de 5 de septiembre de 2003 y 4 de marzo de 2005, a la que, anularon el proyecto de duplicaciÃ³n y variante de la carretera C-810 y el fracaso de las Normas Subsidiarias de Arucas anuladas en este particular por sentencia de 7 de marzo de 2005 la AdministraciÃ³n aprobÃ³ con el mismo fin el Plan Territorial Insular, eligiendo un trazado que viene a coincidir en dos terceras partes con la Variante de BaÃ±aderos, conocida como alternativa C, sin declaraciÃ³n de impactoambiental. Hemos de poner de manifiesto que la ComisiÃ³n de OrdenaciÃ³n del Territorio y Medio Ambiente en sesiÃ³n celebrada el 25 de febrero de 2003 aprobÃ³ de forma parcial el Tramo II desoyendo, no solo la oposiciÃ³n de la ConsejerÃ;a de agricultura, folios 502 a 509 del expediente administrativo que advierte y recuerda que se encuentra recurrido y suspendido el Proyecto de ConstrucciÃ³n denominado DuplicaciÃ³n y Variante BaÃ±aderos. Isla Gran Canaria (que coincide en un 66% con el trazado de la alternativa IIB adoptada en el tramo II del Plan Territorial Especial y al que en su dÃ;a se opuso la ConsejerÃ;a de Agricultura por mermar de forma grave los terrenos agrÃ©colas de la zona) sino que, ademÃ¡s, hace caso omiso de los informes tÃ©cnicos y jurÃ©dicos emitidos tanto por sus propios tÃ©cnicos como por los tÃ©cnicos consultados por la AdministraciÃ³n demandada. En el Plan Territorial Especial, procede una EvaluaciÃ³n de Impacto Ambiental que describa y evalÃºe los efectos directos e indirectos sobre el ser humano, la fauna, la flora, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural y la interacciÃ³n entre estos factores. Por todo ello, y puesto que la envergadura del Plan exige una evaluaciÃ³n de los posibles efectos directos e indirectos del proyecto sobre los recursos agrÃ©colas, aire, agua, paisaje y bienes incluidos en el patrimonio arqueolÃ³gico, la EvaluaciÃ³n de Impacto Ambiental se nos muestra como absolutamente necesaria para la viabilidad del Plan Territorial Especial. La Sala estima que el Plan aprobado parcialmente con fecha 25 de febrero de 2003, objeto de litis, sin EvaluaciÃ³n de Impacto Ambiental no puede convalidarse con la DeclaraciÃ³n de Impacto Ambiental del anteproyecto de carretera aprobada por la ComisiÃ³n de OrdenaciÃ³n del Territorio y Medio Ambiente de fecha 23 de mayo de 2007.

El Tribunal Supremo en sentencia de fecha 15 de marzo de 2006, viene manteniendo una ya larga lÃnea argumental en relaciÃ³n con la naturaleza de la DeclaraciÃ³n de Impacto Ambiental que la hace incompatible con su consideraciÃ³n como requisito susceptible de posterior subsanaciÃ³n. No deja pues duda alguna al declarar que, «dada su especial naturaleza, su carÃ¡cter necesariamente previo y determinante de muchos aspectos de la autorizaciÃ³n, asÃ- como el mismo contenido material de la DeclaraciÃ³n -que, como acabamos de seÃ±alar, puede determinar hasta la ubicaciÃ³n del proyecto-, no puede convalidar o subsanar a posteriori una aprobaciÃ³n del planeamiento llevada a cabo sin la, previa y necesaria, toma en consideraciÃ³n de la citada DeclaraciÃ³n de Impacto Ambiental. «Una EvaluaciÃ³n de Impacto estÃ¡ pensada para realizarse durante la elaboraciÃ³n del Plan como instrumento activo de protecciÃ³n y configurada para dar respuesta a las preocupaciones de la polÃtica ambiental europea. Es obvio que cuando el proyecto se elabora, la capacidad para reducir los efectos ambientales ha disminuido con respecto a fases anteriores por ello lo correcto es que la evaluaciÃ³n se haga en las etapas precedentes. El planificador tendrÃ¡ que explicar y dar una respuesta motivada al debate medioambiental que se viene suscitando por la desapariciÃ³n que se propone del paisaje tradicional de plataneras y conciliarlo con la legislaciÃ³n que protege el medio ambiente en esta Comunidad, avalÃ¡ndolo con los correspondientes informes tÃ©cnicos. La evaluaciÃ³n de impacto del anteproyecto de carretera, carece de la virtualidad que se le pretende atribuir por las partes demandada y codemandadas.

INFORMACIÃ“N RELACIONADA

Texto Ãntegro de la sentencia

VÃdeo de CANARIAS7: La ULPGC inaugura las 'XIII Jornadas de Carreteras'

-

Comentarios de los lectores de CANARIAS7

- Comentarios de los lectores de LA PROVINCIA

OPINIÃ“N

El rancho de Ã¡nimas contraataca

Juan JosÃ© JimÃ©nez (27.03.08) El Norte de la Isla se ha llevado el vigÃ©simo chasco con su carretera general. La vÃ;a actual data de cuando la invenciÃ³n del carburador y con los aÃ±os se ha ido coagulando como una vena con triglicÃ©ridos, sin que haya un cirujano apto para un bypass en toda la comarca. Para hacerse un cuadro de este chuchangueante asunto hay que recordar que cuando se terminÃ³ el puente de Silva en los 70, algo asÃ- como la llegada del hombre a la luna para los Ã¡bores del Norte, las crÃ³nicas ya reflejaban que llegaba con retraso y que con cuatro fotingos mÃ¡s iba a sufrir un tupimiento, y asÃ- fue. Es mÃ¡s, las expropiaciones en la costa para duplicar la actual vÃ;a sobre cultivos de plataneras en plena producciÃ³n eran contemporÃ¡neas a la ejecuciÃ³n del puente, por lo que han quedado en barbecho 40 aÃ±os. Hace una dÃ©cada, con los tractores en marcha, el ayuntamiento de Arucas decidiÃ³ cambiar el trazado para no hacer una pantalla de piche entre BaÃ±aderos y el mar. No era mala idea, pero esa

ruta aplastaba mÃ¡s plataneras y sus dueÃ±os se enrocaron. Los tribunales, incluido el Supremo, han dicho que el coste paisajÃ-stico y agrÃ-cola no compensa el trastoque de la ruta. Pero los ayuntamientos, el Gobierno de Canarias y el Cabildo, erre que erre, han ido poniendo distintos nombres a la misma idea y ya se han gastado casi cuatro millones de euros suyos y mÃ¡s en esparadrado y mercromina, mientras los tribunales siguen con mecÃ¡nica cadencia echando abajo la variante. Y a todo esto tongas de coches colapsados con una mansedumbre mÃ¡s propia de Un mundo feliz, en el que Aldous Huxley relata cÃ³mo los ciudadanos iban con los ojos en blanco a pedir Soma, una droga sintÃ©tica con la que eliminaban sus problemas. Pero esto no acaba aquÃ-. Vayan encargando Soma a kilos porque este iluminado rancho de Ã¡nimas llamado Gobierno de Canarias anunciÃ³ ayer, como el que descubre millo en una lata de berberechos, que recurrirÃ¡ su Ãºltimo palo judicial. Una medida que viniendo de quien viene no debe sorprender a nadie, noticia serÃ¡-a lo contrario, pero ya poniÃ©ndonos histÃ³ricos convendrÃ¡-a tener muy presente que el Mayo del 68, ese lindo rebumbio, empezÃ³ por mucho menos. NOTA: ArtÃculo publicado en LA PROVINCIA el 27.03.08

OPINIÃ“N

La Comarca Noroeste, en el corredor de la muerte
Antonio Aguiar (16 de octubre de 2007).

AsÃ- veo a nuestra comarca como consecuencia de la nueva suspensiÃ³n de la Variante de BaÃ±aderos. Hasta la misma denominaciÃ³n "Corredor del Norte", generalmente utilizada, parece una broma macabra para una zona que fue el granero de la isla hasta la llegada del turismo. Hace pocos dÃ-as saliÃ³ a la luz la enÃ©sima sentencia que paraliza la Variante del Norte. Desgraciadamente, los peores augurios se confirmaron y el proyecto de nuevo trazado por el interior propuesto en su dÃ-a por la Mancomunidad del Norte, es irrealizable, lo que prolonga indefinidamente el sufrimiento de los habitantes de la Comarca Noroeste, cuya paciencia y pacifismo son dignos de elogio. Ya se conocen casos en los que residentes en la zona han optado por trasladar su domicilio hacia el centro-capital, ante una situaciÃ³n cuya soluciÃ³n vislumbran lejos en el tiempo. El problema radica -obviamente- en la colisiÃ³n de intereses existente en el seno de la Mancomunidad del Norte. Basta con leer las declaraciones de los alcaldes, cuyo tono varÃ-a en funciÃ³n de la mayor o menor afectaciÃ³n a sus municipios. No nos engaÃ±emos: la Mancomunidad del Norte no va a poder resolver este problema. Sin entrar a cuestionar su utilidad en otros asuntos, es evidente que, en este caso, Arucas no tiene los mismos intereses que La Aldea o Agaete, GÃ¡ldar, GuÃ-a o Moya. Arucas, legÃ-timamente, quiere recuperar parte del trazado de la carretera vieja para ocio y promociÃ³n turÃ-stica, pero no es admisible que esos intereses se superpongan a los de toda una comarca cuyo desarrollo se ve frenado por la inacabada autovÃ-a del norte; tal es asÃ-, que el actual Alcalde de Arucas coincide con BEN MAGEC en la propuesta de soterramiento del tramo entre Quintanilla y El Portillo, alternativa irrealizable, tanto econÃ³mica como tÃ©cnicamente. Por si fuera poco, la obra de soterramiento implicarÃ-a el cierre temporal de la actual vÃ-a por unos tres aÃ±os, lo que rallarÃ-a en el ensaÃ±amiento con la poblaciÃ³n del Noroeste Grancanario. CRUCE DE ARUCAS - BAÃ‘ADEROS Desde hace aÃ±os hay, en el tramo CRUCE DE ARUCAS â€“ BAÃ‘ADEROS, tres carriles, uno de ellos aprovechando los arcenes, lo que debilita la seguridad del trÃ¡fico y ocasiona numerosos accidentes y atascos. Prueba de la contraposiciÃ³n de intereses lo constituye la ausencia de arcenes y mediana en este tramo, lo que ha imprimido siempre una Ã¡urea de provisionalidad a la vÃ-a, para justificar la -imposible- ejecuciÃ³n de la â€œrequestanuladaâ€• Variante de BaÃ±aderos, poniendo al lÃmite de la desesperaciÃ³n a los residentes en Comarca Noroeste. No olvidemos que el trazado de la vÃ-a que sufrimos en la actualidad fue expropiado hace mÃ¡s de 35 aÃ±os y el proyecto de desdoblamiento aprobado hace mÃ¡s de diez aÃ±os. Ello permitirÃ-a aprovechar los carriles ya existentes y cumplir con la Ley de Directrices. La experiencia demuestra que el nuevo trazado, por el interior, estÃ¡ condenado al fracaso. Los intereses en presencia propiciarÃ-Ãn una y otra vez recursos judiciales que conseguirÃ-Ãn el aplazamiento â€œsine dieâ€• del nuevo corredor del norte. La situaciÃ³n es de tal magnitud que si la Mancomunidad del Norte no desiste del proyecto de Variante de BaÃ±aderos anulado, los municipios de la Comarca Noroeste deberÃ-an plantearse la segregaciÃ³n de la actual Mancomunidad del Norte y recuperar la vieja idea de la Mancomunidad del Noroeste para, desde ella, reivindicar con uÃ±as y dientes la soluciÃ³n inmediata del problema. PROPUESTA En definitiva, como se trata de aportar soluciones factibles, me permito sugerir las siguientes: TRAMO PAGADOR - BAÃ‘ADEROS- Quitar los semÃ¡foros - Poner pasos de peatones aÃ±oreos- Cerrar la rotonda de San AndrÃ©s en las horas punta, de forma que el trÃ¡fico sea continuado.- Elevar el lÃmite de velocidad a 80 km/h en el sentido Norte-Las Palmas. Si el argumento para poner un ridÃculo lÃmite de 50 en una vÃ-a interurbana se basÃ³ en la cercanÃ-a de un nÃºcleo de poblaciÃ³n, entendemos que en los carriles mas alejados, los que discurren hacia la capital, una vez instalados los pasos peatonales aÃ±oreos, podrÃ-a elevarse el lÃmite de velocidad.- SimultÃ¡neamente, llevar a cabo al obra de cuatro carriles "como Dios manda", sobre la misma vÃ-a. TRAMO BAÃ‘ADEROS - CRUCE DE ARUCAS- Sencilla y llanamente, construir el ansiado CUARTO CARRIL, con arcenes y mediana seguros.- Mientras se acomete la obra, secundamos la propuesta de que se retome la antigua reversibilidad de los carriles en este tramo mediante la utilizaciÃ³n de seÃ±ales luminarias u otras en horas punta. EPÃ•LOGONo obstante, somos conscientes de que queda otro punto negro: el tÃºnel Julio Luengo. La congestiÃ³n Norte-Las Palmas en este tÃºnel entre las 7:00 y las 9:00 de la maÃ±ana demuestra que ni la Variante ni la duplicaciÃ³n solucionarÃ-Ãn definitivamente los problemas de las colas en este horario. Pero la soluciÃ³n propuesta, unido a la duplicaciÃ³n -ya en construcciÃ³n- del tramo PAGADOR-GUÃ•A, aliviarÃ-a bastante la situaciÃ³n. TEXTO: Antonio Aguiar.

16 de octubre de 2007.

FOTOS: LA PROVINCIA
NOTICIAS RELACIONADAS

- Reportaje de LA PROVINCIA del dÃ-a 14.10.07Por
la refundaciÃ³n de la Mancomunidad del Noroeste. Por Antonio Aguiar DÃ-az.
El Gobierno desconoce aÃºn el alcance del fallo que anula el corredor del
Norte. Gran Canaria

El Norte defenderÃ¡ la vÃ-a proyectada para evitar mÃ¡s retrasos en su ejecuciÃ³n. Gran
Canaria

El corredor viario del Norte se atasca por segunda vez en casi una dÃ©cada. Gran
Canaria Los ecologistas piden que se abandone ya la variante de BaÃ±aderos. Gran
Canaria