



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

ARUCAS

VOLUMEN 5. ANEXOS

JUNIO 2014

TOMO 3. ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	7
2.	OBJETIVOS DEL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	7
2.1.	OBJETIVOS	8
3.	METODOLOGÍA EMPLEADA EN EL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD	11
3.1.	INTRODUCCIÓN.....	11
3.2.	METODOLOGÍA EMPLEADA.....	11
3.3.	RECOPIACIÓN DE DATOS	11
3.3.1.	BIBLIOGRAFÍA.....	11
3.3.2.	ENTIDADES	12
4.	ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.....	13
5.	DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	15
5.1.	CRITERIOS DE DELIMITACIÓN	15
5.1.1.	ADMINISTRATIVOS.....	15
5.1.2.	POLÍTICOS.....	16
5.1.3.	GEOGRÁFICOS.....	16
6.	MODELO ACTUAL.....	19
6.1.	DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL.....	19
6.2.	DATOS SOCIOECONÓMICOS	19
6.2.1.	POBLACIÓN.....	19
6.2.2.	PARÁMETROS SOCIOECONÓMICOS	21
6.3.	INFRAESTRUCTURAS.....	21
6.3.1.	RED DE VÍAS URBANAS E INTERURBANAS	21
6.3.1.1.	Red de vías interurbanas.....	23
6.3.1.1.1.	Carreteras de interés regional	23
6.3.1.1.2.	Carreteras de interés insular.....	25
6.3.1.2.	Red de vías urbanas	29
6.3.1.2.1.	Descripción del viario urbano rodado.....	29

6.3.1.3.	<i>Ejes transversales</i>	38
6.3.1.4.	<i>Principales calles</i>	38
6.3.1.5.	<i>Puntos negros</i>	39
6.3.2.	RED PEATONAL	39
6.3.2.1.	<i>Características globales de la red peatonal de Arucas</i>	39
6.3.2.2.	<i>Descripción de sendas peatonales</i>	40
6.3.2.3.	<i>Usuarios de movilidad reducida</i>	44
6.3.2.4.	<i>Caminos y senderos</i>	44
6.3.3.	RED DE APARCAMIENTOS	47
6.3.3.1.	<i>Tipos</i>	48
6.3.3.1.1.	<i>Aparcamientos en la vía pública</i>	48
6.3.3.1.2.	<i>Aparcamiento en superficie</i>	48
6.3.3.1.3.	<i>Edificios de aparcamientos</i>	48
6.3.3.2.	<i>Descripción de la red de aparcamientos públicos</i>	48
6.3.3.3.	<i>Descripción de la red de aparcamientos privados</i>	51
6.3.4.	CARRILES ESPECIALES	51
6.3.4.1.	<i>Carriles bus y taxi</i>	51
6.3.4.2.	<i>Carriles bici</i>	52
6.4.	SERVICIOS	52
6.4.1.	SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS	52
6.4.1.1.	<i>Guaguas urbanas e interurbanas</i>	52
6.4.1.1.1.	<i>Estación de guaguas</i>	53
6.4.1.1.2.	<i>Estadísticas de flujos</i>	53
6.4.2.	TAXI	59
7.	TENDENCIA	61
7.1.	DATOS SOCIOECONÓMICOS	61
7.1.1.	POBLACIÓN	61
7.1.2.	ESTRUCTURA ECONOMICA	62
7.1.3.	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	62
7.1.3.1.	<i>Cuarta fase circunvalación Las Palmas de G.C (GC-3)</i>	62
7.1.3.2.	<i>Circunvalación Arucas – Firgas</i>	62
8.	PROBLEMÁTICAS DETECTADAS. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	65
8.1.	RED DE VÍAS URBANAS E INTERURBANAS	66
8.1.1.	ACCESIBILIDAD	66
8.1.1.1.	<i>Nuevos Trazados Varios</i>	66

8.1.1.2.	Mejora de Trazados.....	67
8.1.1.3.	Inadecuación urbana en vías existentes.....	67
8.1.2.	TRANSITABILIDAD	68
8.1.2.1.	Pavimento.....	68
8.1.2.2.	Intersecciones	69
8.1.2.2.1.	Rotonda Doctor Fernando Caubín Ponce – Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez – Poeta Pedro Lezcano.....	69
8.1.2.2.2.	Avenida El Mirón – GC-43 (Carretera el Pino).....	69
8.1.2.2.3.	Francisco Gourié – La Heredad – Alcalde Henríquez Pitti – GC-330	70
8.1.2.2.4.	San Andrés – GC-207.....	70
8.1.2.2.5.	GC-330 (La Cuestilla) – Paseo Miramar.....	71
8.1.2.2.6.	GC-300 – Lugar La Fuentecilla	71
8.1.2.2.7.	GC-301 –Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302) – Calle Párroco Déniz	72
8.1.2.2.8.	Otras situaciones a considerar	72
8.1.2.3.	Trazado.....	72
8.1.2.3.1.	Planta.....	72
8.1.2.3.2.	Trazado en alzado	73
8.1.2.3.3.	Sección transversal.....	73
8.1.3.	NIVEL DE SERVICIOS	74
8.1.3.1.	Vías urbanas	74
8.1.3.2.	Viario interurbano.....	75
8.2.	RED PEATONAL	76
8.2.1.	ACCESIBILIDAD.....	76
8.2.2.	TRANSITABILIDAD	77
8.2.2.1.	Pavimento.....	77
8.3.	RED DE APARCAMIENTOS	78
8.3.1.	ACCESIBILIDAD.....	78
8.3.2.	NIVEL DE SERVICIOS	79
8.4.	RED CICLABLE.....	81
8.4.1.	ACCESIBILIDAD.....	81
8.4.2.	TRANSITABILIDAD	81
8.5.	SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS.....	81
8.5.1.	ACCESIBILIDAD.....	81
8.5.2.	TRANSITABILIDAD	82
8.5.3.	NIVEL DE SERVICIO DE LA RED	83
8.6.	SERVICIO DE TAXIS	83
8.7.	INTERMODALIDAD	84
8.7.1.	RED PEATONAL – RED DE TRANSPORTE COLECTIVO.....	84
8.7.2.	RED CICLABLE – RED DE TRANSPORTE COLECTIVO.....	84

8.7.3.	RED DE VIAS URBANAS E INTERURBANAS – TRANSPORTE COLECTIVO.....	84
8.7.4.	RED DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO – RED DE TRANSPORTE COLECTIVO INTERURBANO	84
9.	PROPUESTAS	85
9.1.	RED DE VIAS URBANAS E INTERURBANAS.....	85
9.1.1.	ACCESIBILIDAD Y TRANSITABILIDAD.....	85
9.1.1.1.	Nuevos trazados viarios propuestos.....	85
9.1.1.1.1.	Conexión de la Avenida de Lairaga con la GC-331	85
9.1.1.1.2.	Nueva conexión al Cementerio de Bañaderos.....	85
9.1.1.1.3.	Vía de borde de Lomo La Palmita.....	85
9.1.1.1.4.	Vía de borde de Lomo Quintanilla.....	86
9.1.1.1.5.	Vía en UBO-03 Las Chorreras.....	86
9.1.1.1.6.	Vía de acceso a Montaña Cardones.....	86
9.1.1.1.7.	Vía Corredor Industrial.....	86
9.1.1.1.8.	Nueva conexión entre el Lomo de Arucas y la calle Venezuela.....	86
9.1.1.1.9.	Vía desde la rotonda de la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas y el Casco de Arucas	86
9.1.1.1.10.	Vía acceso al AR-La Calva desde GC-43	86
9.1.1.1.11.	Conexión de La Guitarrilla con GC-300.....	86
9.1.1.1.12.	Nueva conexión entre el área deportiva y los espacios libres de Los Portales con el pasaje Manolo Millares.....	87
9.1.1.1.13.	Vía de acceso a viviendas en los Peñones	87
9.1.1.2.	Actuaciones de mejora en el viario existente.....	87
9.1.1.2.1.	Acondicionamiento urbano de la Avenida de Lairaga	87
9.1.1.2.2.	Acondicionamiento desde Bañaderos al Cementerio de Bañaderos.	87
9.1.1.2.3.	Acondicionamiento acceso al Cementerio de Bañaderos desde la GC-331	87
9.1.1.2.4.	Acondicionamiento de la vía de acceso a Lomo Quintanilla	87
9.1.1.2.5.	Vía Tres Barrios –Trasmontaña	87
9.1.1.2.6.	Vía GC-301 desde intersección del Corredor Industrial hasta intersección con acceso a UB-02-Hoya López.....	87
9.1.1.2.7.	Vía de borde de la Montañeta	88
9.1.1.3.	Inadecuación urbana de vías existentes.....	88
9.1.1.3.1.	Acondicionamiento urbano de la GC-207 por San Andrés y Bañaderos	88
9.1.1.3.2.	Acondicionamiento urbano de la GC-302 desde el cruce con la GC-301 hasta intersección con 4ª fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.....	88
9.1.1.3.3.	Acondicionamiento urbano de la GC-302 desde la intersección con 4ª fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta el cruce con la GC-300.....	88
9.1.1.3.4.	Acondicionamiento urbano de vía GC-300 por Santidad.....	88
9.1.1.3.5.	Acondicionamiento urbano de vía GC-43 por Visvique y Los Portales	89

9.1.1.4.	Programa de mejora de intersecciones	89
9.1.1.4.1.	Rotonda Doctor Fernando Caubín Ponce–Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez–Poeta Pedro Lezcano.....	89
9.1.1.4.2.	Avenida del Mirón–GC-43 (Carretera El Pino)	89
9.1.1.4.3.	Francisco Gourié – La Heredad – Alcalde Henríquez Pitti – GC-330	90
9.1.1.4.4.	GC-330 (La Cuestilla)–Paseo Miramar.....	90
9.1.1.4.5.	GC-300–Lugar La Fuentecilla.....	90
9.1.1.4.6.	GC 301 –Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302)–c/ Párroco Déniz	90
9.1.1.4.7.	Otros.....	90
9.1.1.5.	Programa de microactuaciones en las vías.....	90
9.1.1.5.1.	Mejora de la señalización.....	91
9.1.1.5.2.	Diversos tratamientos para evitar los excesos de velocidad	91
9.1.1.5.3.	Mejora de la pavimentación	91
9.1.2.	NIVEL DE SERVICIO	91
9.2.	RED PEATONAL	92
9.2.1.	ACCESIBILIDAD Y TRANSITABILIDAD.....	92
9.2.1.1.	Nuevos recorridos peatonales.....	93
9.2.1.1.1.	La Goleta – Arucas Casco	93
9.2.1.1.2.	Arucas Casco – Visique (km 1 y su prolongación).....	93
9.2.1.1.3.	Arucas Casco-Santidad – La Guitarrilla	93
9.2.1.1.4.	Hacia la nueva estación de guaguas	93
9.2.1.1.5.	Peatonalización del Casco Histórico de Arucas	93
9.2.1.1.6.	Urbanizable UBR-09. Bañaderos.....	94
9.2.1.2.	Mejora peatonal	94
9.2.1.2.1.	Pasaje El Cántaro y su prolongación hasta su encuentro con la GC-330	94
9.2.1.2.2.	Acondicionamiento urbano de la calle Obispo Marquina en el barrio de La Guitarrilla	94
9.2.1.2.3.	Acondicionamiento urbano de La GC-43 desde el núcleo residencial de Los Castillos hasta el edificio social existente en el principio de la GC-240	94
9.2.1.3.	Nuevas conexiones peatonales.....	94
9.2.1.3.1.	Bañaderos – El Puertillo.....	94
9.2.1.3.2.	Casco de Arucas – Santidad por el paso de la GC-20.....	95
9.2.1.3.3.	Santa Flora – Masapeses (por el paso de la GC-43)	95
9.2.1.4.	Refuerzo de recorridos peatonales por la adecuación de infraestructura viaria	95
9.2.1.4.1.	La GC-2 (antigua GC-207) travesía por San Andrés	95
9.2.1.4.2.	La Avenida de Lairaga, en Bañaderos.....	95
9.2.1.4.3.	La GC-302 travesía por Cardones.....	96
9.2.1.4.4.	La GC-300 travesía por Santidad.....	96
9.2.1.4.5.	La GC-43, travesía por Visique y Los Portales.....	96

9.2.1.5.	Otras conexiones	96
9.2.1.5.1.	Paseo marítimo San Andrés-El Puertillo	96
9.2.1.5.2.	Sendero litoral El Puertillo – Tinocas	96
9.2.1.5.3.	Plan de recuperación de caminos rurales y senderos	96
9.2.1.6.	Programa de adaptación a la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.....	97
9.2.1.6.1.	Normas de diseño y trazado de recorridos públicos.....	97
9.2.1.6.2.	Norma de los elementos urbanísticos comunes	98
9.3.	RED DE APARCAMIENTOS	98
9.4.	RED DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS	99
9.4.1.	NUEVA ESTACION DE GUAGUAS	99
9.5.	INTERMODALIDAD	99
9.5.1.	TRANSPORTE COLECTIVO – VEHICULO PRIVADO	99
9.5.2.	TRANSPORTE COLECTIVO – RED PEATONAL.....	100
9.5.3.	TRANSPORTE COLECTIVO – RED CICLABLE.....	100
10.	PLANIMETRÍA DEL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD.....	101

01	ASIGNACIÓN DEL TRÁFICO ACTUAL	I/10.000
02	CLINOMÉTRICO	I/10.000
03	COBERTURA RED TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS	I/10.000
04	DISTANCIAS	I/10.000
05	ELEMENTOS ATRACTORES	I/10.000
06	JERARQUIZACIÓN DEL TRAZADO VIARIO	I/10.000
07	ESTADO ACTUAL SECCIONES DE VÍAS RODADAS	I/10.000
08	ESTADO ACTUAL SECCIONES ACERASPEATONALES	I/10.000
09	ESTADO ACTUAL PAVIMENTACIÓN VIARIA	I/10.000
10	ESTADO ACTUAL APARCAMIENTO EN EL SISTEMA VIARIO	I/10.000
11	ESTADO ACTUAL RETENCIONES Y PUNTOS NEGROS	I/10.000
12	ESTADO ACTUAL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS	I/10.000
13	ESTADO ACTUAL RADIOS Y PUNTOS CONFLICTIVOS	I/10.000
14	ESTADO ACTUAL SENDEROS	I/10.000
15	PROPUESTA RED VIAS URBANAS E INTERURBANAS	I/10.000
16	PROPUESTA RED PEATONAL	I/10.000
17	PROPUESTA RED APARCAMIENTO	I/10.000

I. INTRODUCCIÓN

La cuestión de la movilidad ha sido elaborada en detalle tras un estudio de análisis de las formas de transporte de Arucas. Entendiendo que el uso del automóvil, es el medio más cómodo y eficaz hoy día para realizar desplazamientos entre los diferentes núcleos del municipio, y más aún cuando un alto porcentaje de su población trabaja fuera de Arucas. Sin embargo, consta la existencia de tendencias hacia un modelo de ciudad menos sostenible:

- Cambio de escala de la ciudad y, en consecuencia, de la longitud de los desplazamientos internos de la ciudad.
- Incremento de la importancia del efecto barrera que producen las infraestructuras de transporte como consecuencia del aumento de las actividades y viviendas a un lado y otro de las mismas.
- Ampliación del fenómeno metropolitano y por tanto emergencia de desplazamientos pendulares con otros municipios.
- Mantenimiento de las causas de fondo, sociales y culturales que la tendencia hacia el uso del automóvil.
- Los problemas generados por una movilidad dominada por el automóvil en relación a la sostenibilidad global –emisiones y cambio climático- y local-contaminación atmosférica y acústica, de suelos y aguas e intrusión visual.

2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La Ley de la Comunidad Autónoma de Canarias 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias establece en su artículo 35.1 que:

“Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado Estudio Municipal de Movilidad”.

Dicho Estudio desarrollará medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal y propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.

En el mismo orden, la Ley señala que los usuarios¹ tienen una relación de derechos, entre los que se encuentran:

- Disponer de servicios públicos de transporte basados en la calidad y la seguridad.
- Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.
- Reclamar contra empresas o entidades que presten servicios públicos en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.
- Que sean tenidas en cuenta las especiales necesidades de los supuestos de personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo.
- Que se adopten las medidas precisas en orden de atenuar los efectos de la utilización de los transportes en su salud y en el medio ambiente.

¹ “Son usuarios aquellos que utilizan cualquier medio de transporte público o soliciten los servicios de empresas dedicadas a actividades complementarias o auxiliares”- Definición Ley 13/2007

El objetivo de este Estudio Municipal de Movilidad es el proporcionar una visión de la situación actual del sistema de transportes del municipio de Arucas y sus barrios que, a razón de intensidad e importancia de las relaciones existentes, han sido incluidos en el área de estudio con el fin de disponer de un inventario de los problemas, presentes y previsibles, a los que luego deba procurarse una solución armónica.

Tal objetivo se alcanza, sin duda, mediante la consecución de otros parciales (estrategias) como:

- Inventariar la infraestructura y los servicios de transporte con sus principales características.
- Identificar todos los estrangulamientos actuales del sistema de transporte desde diferentes puntos de vista:
 - Legales
 - Funcionales
 - Capacidad
 - Tiempo de Viaje
 - Precios de Viaje
 - Resultados Económicos
- Descubrir orientaciones sobre la evolución de la oferta y la demanda que permitan aventurar nuevos problemas futuros en el supuesto de que se mantengan las propuestas.
- Finalmente, estudiar las alternativas a los problemas actuales o previstos referidos al sistema de transporte de Arucas, analizando pormenorizadamente cada uno de ellos.

Así mismo, y una vez conocido el estado actual de los movimientos en el municipio, surgen los objetivos generales del Estudio Municipal de Movilidad Sostenible en donde tenemos los siguientes retos:

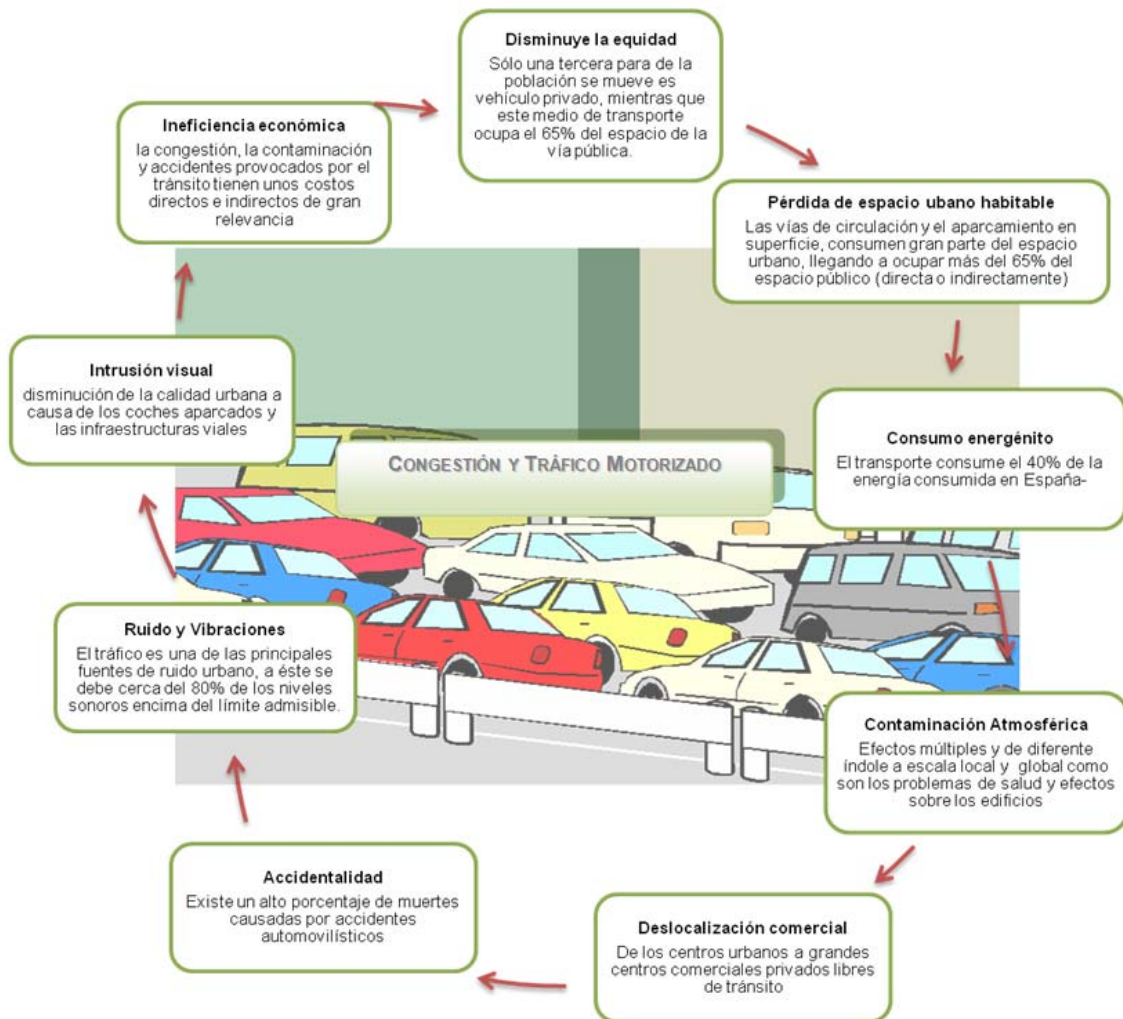
El sistema de transporte que se pretende instaurar en el municipio se basa en una serie de objetivos y estrategias sin las cuales no es entendible propuesta de mejora alguna. Las políticas de gestión del sistema de transporte debe tener como fin una serie de metas o objetivos los cuales deben de ser alcanzado en periodos de tiempo variados para cada uno de los medios de transporte; al mismo tiempo, las políticas generadas por las estrategias de transformación asentaran las bases para que los objetivos puedan alcanzarse y con ello se alcance la tendencia deseada para Arucas.

Los objetivos de los que se hace mención anteriormente son los siguientes:

- Atender la demanda de transporte, en las mejores condiciones técnicas y ambientales.
- Extender el sistema de Accesibilidad para todos.
- Diseñar un sistema de transporte más eficiente desde el punto de vista económico y ambiental.
- Fomentar el uso de transportes alternativos al vehículo privado.
- Disminuir el espacio superficial destinado a los medios motorizados.
- Extender el derecho de información en los modos de transporte colectivo.

2.1. OBJETIVOS

- Mejorar la red viaria de comunicación interior y sistemas de transporte con el fin de propiciar la implantación del modelo de desarrollo económico y territorial, así como para aumentar la calidad de vida de todas aquellas personas que deben trasladarse diariamente a las aéreas de centralidad para acceder a los servicios.
- Mejorar las redes de comunicación y de transporte con el resto de la isla.
- Instaurar una mejor oferta de estacionamiento público ligado a la red viaria para el uso de los residentes en los barrios y lugares de estacionamiento alrededor de las principales zonas comerciales abiertas del municipio.
- Crear un nuevo intercambiador de transporte público que permita mejorar la accesibilidad de las guaguas a la ciudad y de la ciudadanía a la estación matriz, y que a su se disponga de elementos de tráfico disuasorios.



3. METODOLOGÍA EMPLEADA EN EL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD

3.1. INTRODUCCIÓN

Para un correcto estudio y una posterior diagnosis, debe haber una amplia y detallada recopilación de datos, así como un trabajo de campo destacado, en donde, el conjunto de todo ello produzca una visión global del municipio para posteriormente proceder a la búsqueda de soluciones a los problemas actuales o los previsibles.

3.2. METODOLOGÍA EMPLEADA

El Estudio de Movilidad Municipal Sostenible de Arucas descansa en su conjunto de actuaciones sobre las actuales redes de transporte que operan en el municipio de Arucas.

Las actuaciones afectan tanto a la movilidad motorizada como a la no motorizada y es necesario el análisis conjunto de ambas. En reuniones conjuntas con entidades afectadas por la movilidad se han analizado los escenarios actuales y la tendencia prevista para el municipio.

La metodología empleada para la redacción de este Estudio de Movilidad Municipal Sostenible es la siguiente:

- Recopilación de Datos y delimitación del área de estudio.
- Definición de los objetivos del estudio y definición de las situaciones futuras o escenarios a los que deba darse respuesta.
- Establecimiento de la tendencia a obtener con este EMMS.
- Evaluación de los escenarios propuestos; análisis de la situación actual y futura.
- Caracterización de la problemática y posterior esquematización.
- Búsqueda de soluciones a todas y cada uno de las deficiencias localizadas

3.3. RECOPIACIÓN DE DATOS

Dado el carácter exterior de la movilidad y siendo el medio urbano donde ésta se realiza, la mejor percepción de la situación no es otra que realizar un minucioso y exhaustivo el trabajo de campo. Así mismo también se ha procedido a la recopilación de datos bibliográficos y aquellos datos aportados por entidades del transporte.

3.3.1. BIBLIOGRAFÍA

La principal documentación escrita de la que se ha surtido este Estudio es la que sigue:

- Encuesta Alfanumérica de Arucas EIEL 2.005 – Cabildo de Gran Canaria.
- Mapa de Carreteras Isla de Gran Canaria – Cabildo de Gran Canaria.
- Catálogo Visual de Carreteras – Cabildo de Gran Canaria.
- Datos de Intensidad Media de Trafico – Cabildo de Gran Canaria.
- Cartografía. Ayuntamiento de Arucas.
- Ortofotos Arucas – Grafcan.

Además de éstos textos, se han considerados algunos otros a los cuales se hace referencia conforme se localizan en el documento.

3.3.2. ENTIDADES

En este apartado se enumeran las entidades con las que el equipo redactor ha mantenido contacto directo a fin de conocer sus puntos de vista sobre el transporte, las problemáticas detectadas y otros factores a considerar para la redacción de este estudio. Siendo éstas:

- Cabildo de Gran Canaria.
- Autoridad Única del Transporte.
- Grupos Ciclistas de Arucas.
- Grupos Empresariales.
- Policía Local de Arucas.
- Concejalías afectadas por la movilidad en Arucas.
- Agentes del planeamiento municipal.

4. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

El presente Estudio Municipal de Movilidad es el resultado de meses de trabajo hasta alcanzar la imagen final del documento.

Los sujetos del transporte en Arucas son el:

- Vehículo Privado.
- Viandante.
- Ciclista.
- Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros.
- Servicio de Taxi.

A partir de esta consideración se establece que a cada sujeto le corresponde una infraestructura y es la que se cuestiona en este documento.

El documento posee una estructura a grandes rasgos tal y como refleja el diagrama que continuación se presenta:

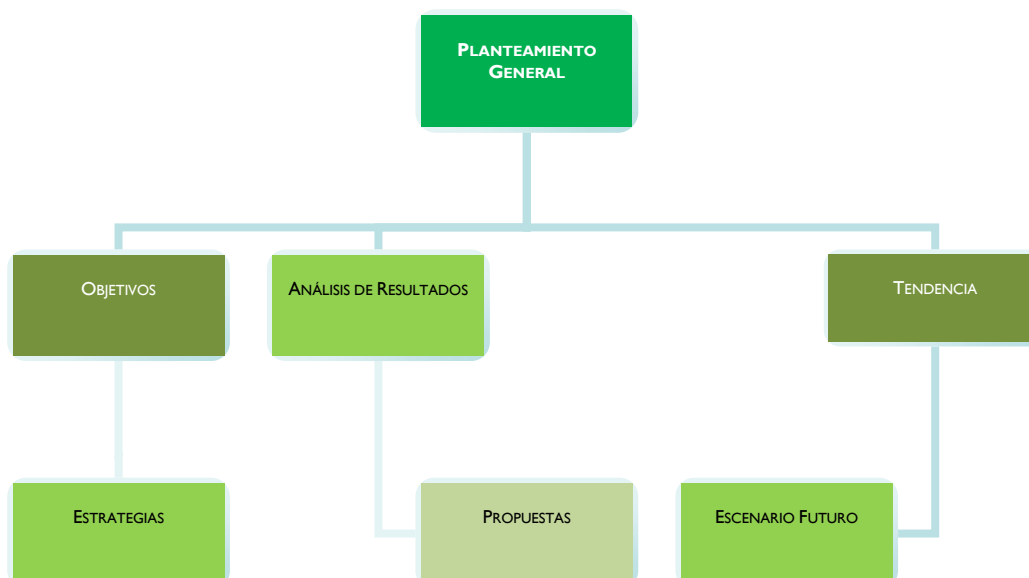


Imagen 4-I. Elaboración Propia

Dentro del **Planteamiento General** se deducen los criterios del Estudio de Municipal de Movilidad y la introducción al documento.

El apartado de **Objetivos** lo conforma una consecución de metas que para alcanzarlas, se debe antes acudir a las estrategias, consideradas éstas segundas como objetivos parciales.

El apartado de **Tendencia** recoge el objetivo final del municipio modelo que es conseguido a través de los objetivos, estrategias y posteriores propuestas que se pretenden alcanzar.

Las **Propuestas** son las soluciones a las problemáticas detectadas tanto para el escenario actual como el futuro.

5. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El objeto de éste epígrafe es definir el ámbito geográfico al que concretará el presente Estudio Municipal de Movilidad.

5.1. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

Las delimitaciones aplicables al presente análisis siguen los siguientes criterios:

- Administrativos
- Políticos
- Geográficos

5.1.1. ADMINISTRATIVOS

El número de habitantes del padrón de Arucas de 2004 ascendía a 33.701, contabilizándose un total de 13.501 viviendas familiares, lo cual supone una media de 2,5 habitantes por vivienda en el término municipal, estando la media en Canarias en torno al 3,2 habitantes por vivienda.

Una primera aproximación al estudio de los núcleos en función de su altitud media sobre el nivel del mar ya revela la complejidad topográfica de un municipio de escala reducida. En contacto con la línea de costa se encuentran los barrios de **San Andrés y El Puertillo**. Sobre todo en San Andrés, la influencia de la acción del mar resulta patente, tanto que gran parte del mismo está afectado por la línea del deslinde marítimo-terrestre.

Al otro lado de las vías que atraviesan Arucas paralela a la costa, la GC-2 y la GC-2 (antigua GC-207), aparecen los barrios de **Bañaderos y Tinocas**. El primero es un núcleo con vocación costera y parece ligado a El Puertillo salvo por la barrera visual, física y funcional que hasta el momento supone la GC-2 (antigua GC-207); el segundo se trata de un reducido barrio en el límite con el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria en la vertiente oeste de la desembocadura del barranco de Tenoya, en el que la relación de sus habitantes con el mar se ve coartada por la GC-2, por la ausencia de una costa amable y por la falta de accesos cómodos y de dotaciones atractivas.

Trapiche y Tres Barrios, en una cota entre los 100 y 200 metros, permanecen a una distancia de la línea costera entorno a un kilómetro. Ambos se han formado a los márgenes de la GC-331 y GC-330, vías que para lograr elevarse desde las cotas bajas y llanas de la Vega Baja de Arucas, presentan un trazado sinuoso.

Trasmontaña, en la falda norte de la Montaña de Arucas, se eleva ya a una altura próxima a los 200 metros bajo la influencia de los vientos dominantes. Los barrios de la zona, relacionados también con la actividad agrícola y la Vega Baja de Arucas, van sucediéndose a lo largo de la GC-301 mientras rodea la montaña al norte y oeste hasta el Casco de Arucas. **Cardones** también asciende a una cota media que no supera los 200 metros, aunque al resguardo de la montaña de Cardones. Este núcleo presenta su desarrollo a lo largo de la citada GC-301 y la GC-302.

El **Casco de Arucas y Santidad** se sitúan en la parte central del municipio en una franja en forma de arco, de este a oeste, e inclinado y abierto en dirección suroeste. **Santidad** se apoya en una serie de lomos y pequeñas cabeceras de barrancos, y atravesada por la GC-300, vía que comunica el Casco de Arucas con la ciudad de Las Palmas de G.C. Desde aquí, parten también la GC-302 hacia Cardones y la GC-303 hacia Los Castillos. **El Casco de Arucas**, siguiendo similar criterio de ubicación que Cardones, se protege de los vientos dominantes a la sombra de la Montaña de Arucas. Cruce de caminos, ha vivido a expensas de su Vega (de elevados valores agrológicos y paisajísticos) hasta épocas recientes, y erigiéndose como núcleo representativo, cultural, económico y social de todo el municipio.

Aproximadamente a un kilómetro desde el inicio de la GC-43, van ascendiendo de cota los núcleos de **Visvique, Los Portales y Los Castillos**, respectivamente. Esta área de baja densidad penetra hacia el interior entre los Lomos de Riquiáñez y Jurgón, como telón de fondo de la Vega de Arucas, conformando una cuenca de indudable valores paisajísticos.

5.1.2. POLÍTICOS

En Arucas, la **Dirección General del Catastro** distingue 20 Polígonos, el **Instituto Nacional de Estadística** 14 Entidades de Población y la **Oficina del Censo Electoral** 7 Distritos. En el presente Estudio Municipal de Movilidad, para la clasificación y análisis de entidades de población, que agrupan varios núcleos, se ha seguido sensiblemente la enumeración del Instituto Nacional de Estadística, lo cual resulta imprescindible a efectos de relacionar ámbitos más o menos delimitados con determinados datos estadísticos, especialmente con los referidos al conocimiento de la población residente a través de los padrones municipales y al análisis del estado actual del sistema de transporte global del municipio.

Con el objetivo de lograr un análisis adecuado en función de la información de la que se dispone, obtener la más amplia y objetiva comprensión posible de las problemáticas de la población y dar a entender el modelo urbanístico que se pretende, se han distinguido 13 entidades de población o barrios:

- San Andrés
- El Puertillo
- Bañaderos
- Trapiche
- Tres Barrios
- Tinocas
- Trasmontaña
- Cardones
- Casco de Arucas
- Santidad
- Visvique
- Los Portales
- Los Castillos

5.1.3. GEOGRÁFICOS

Atendiendo a la hipsometría, el término municipal abarca desde la cota 0 a nivel del mar hasta la cota 757,60 m.s.n.m (metros sobre nivel del mar) en la zona denominada El Cabezo. Destacamos las altitudes de Hitos geográficos como los conos volcánicos de Montaña Cardones, Montaña de Arucas y El Arco (285, 402 y 459 m.s.n.m. respectivamente) y los lomos de: Tomás de León, Jurgón y Riquiáñez (445, 449 y 530 m.s.n.m. respectivamente). La capital municipal es el Casco de Arucas, localizada en torno a los 255 m.s.n.m.

A vista de pájaro, los principales elementos del territorio que configuran el municipio son los conos volcánicos (Pico Negro, Montaña Blanca, Montaña de Cardones, Montaña de Arucas, El Arco y Las Cabezas), los lomos principales (Tomás de León, Jurgón y Riquiáñez), los lomos secundarios (Quintanilla, La Palmita, Lomo Grande), una plataforma lávica de escasa pendiente (Vega Baja), pendientes moderadas (toda la zona de medianías desde las Cabezas hasta la Vega de Arucas), pendientes acentuadas (Lomo Riquiáñez, Lomo de Los Dolores y paleoacantilado de La Palmita), un depósito aluvial de gran interés agrícola (Vega de Arucas), y por último, una franja costera, acantilada desde Tinocas hasta Punta de Camello, y con pequeñas ensenadas y franjas de arena y piedra (“callaos”) desde el Puertillo a San Andrés.

Los barrancos son otra de las formas del relieve que configuran el municipio, aunque sus cuencas son de una superficie bastante exigua y se caracterizan por no poseer una escorrentía permanente, salvo en los casos de copiosas precipitaciones en el que se produce una escorrentía temporal. Los principales barrancos (todos ellos alcanzan el orden 4 y 3) atraviesan prácticamente el territorio municipal de sur a norte desembocando en el mar.

La redes de infraestructura y los sus de transporte deben de ser lo suficientemente eficientes como para salvar las distancias relativamente elevadas que existen entre los diferentes barrios del municipio:

	San Andrés	El Puertillo	Bañaderos	Tres Barrios	Trapiche	Tinocas	Trasmontaña	Cardones	Arucas Casco	Santidad	Visique	Los Portales	Los Castillos
San Andrés		3306	2754	4389	4759	7788	7588	7388	9202	11179	10508	13129	15112
El Puertillo	3306		548	2181	3105	7351	7091	6630	8680	10719	9923	12377	14379
Bañaderos	2757	548		1632	2556	6864	6248	6102	8151	10170	9269	11849	13872
Tres Barrios	4389	2181	1632		4188	8497	7940	7735	9955	11760	10861	13565	15463
Trapiche	4759	3105	2556	4188		8609	8052	7805	9600	11872	10972	13594	15572
Tinocas	7788	7351	6864	8497	8609		5230	5084	7133	9109	8210	10830	12812
Trasmontaña	7588	7091	6248	7940	8052	5230		1500	3548	5224	4625	7245	9227
Cardones	7388	6630	6102	7735	7805	5084	1500		3402	5329	4479	6740	9081
Arucas Casco	9202	8680	8151	9955	9600	7133	3548	3402		3318	2418	3558	6634
Santidad	11179	10719	10170	11760	11872	9109	5224	5329	3318		4349	7015	8997
Visique	10508	9923	9269	10861	10972	8210	4625	4479	2418	4349		2620	4602
Los Portales	13129	12337	11849	13565	13594	10830	7245	6740	3558	7015	2620		1981
Los Castillos	15112	14379	13872	15463	15575	12812	9227	9081	6634	8997	4602	1981	

Tabla 5.1.3.- 1². Elaboración Propia. Distancia por carretera entre los barrios del municipio de Arucas, expresada en metros lineales.

² Las distancias entre los barrios corresponden a las distancias por carretera entre cada uno de ellos.

En lo que refiere a la altimetría, el municipio posee desniveles importantes. La zona más baja, es la costera, aumentando el nivel montañoso a medida que se penetra en el municipio. (Véase plano Clinométrico adjunto).

	San Andrés (8.20)	El Puertillo (13.5)	Bañaderos (26.80)	Tres Barrios (91.30)	Trapiche (170.40)	Tinocas (68.0)	Trasmontaña (224.30)	Cardones (165.62)	Arucas Casco (243.60)	Santidad (274.20)	Visivique (292.80)	Los Portales (451.7)	Los Castillos (577.20)
San Andrés (8.20)		5.3	18.6	83.10	162.20	59.80	216.10	157.42	235.4	266	284.62	443.5	569
El Puertillo (13.5)	5.3		13.30	77.8	156.9	54.5	210.81	152.12	230.1	260.7	279.30	432.8	563.7
Bañaderos (26.80)	18.6	13.3		64.5	143.60	41.20	197.5	138.82	216.8	274.4	266	424.9	550.4
Tres Barrios (91.30)	83.10	77.8	64.50		79.10	23.30	133	74.32	152.3	182.90	201.5	360.4	485.9
Trapiche (170.40)	16.20	156.9	143.60	79.1		102.40	53.9	4.78	73.20	103.8	122.4	281.30	406.80
Tinocas (68.0)	59.80	54.5	41.20	23.30	102.40		156.30	97.62	175.6	206.2	224.80	383.7	509.2
Trasmontaña (224.30)	216.10	210.8	197.50	133	53.9	156.30		58.68	19.30	49.90	68.5	227.4	352.9
Cardones (165.62)	157.42	152.12	138.82	74.32	4.78	97.62	58.68		77.98	108.6	127.20	286.08	411.58
Arucas Casco (243.60)	235.4	230.10	216.80	152.30	73.20	175.60	19.30	77.98		30.6	49.20	208.10	333.60
Santidad (274.20)	266	260.7	247.70	182.90	103.8	206.20	49.90	108.6	30.6		18.6	177.5	303
Visivique (292.80)	284.62	279.30	266	201.5	122.40	224.8	68.5	127.20	49.20	18.60		158.9	284.4
Los Portales (451.7)	443.5	438.2	424.8	360.4	281.30	383.7	227.4	286.08	208.10	177.50	158.9		125.5
Los Castillos (577.20)	569	563.7	550.4	485.9	406.80	509.2	352.9	411.58	333.60	303	284.40	125.5	

Tabla 5.1.3.- II ³. Elaboración Propia. Diferencia altimétrica entre barrios. Longitudes expresadas en metros lineales.

³ La diferencia altimétrica está tomada desde un punto medio o característico de cada barrio.

6. MODELO ACTUAL

6.1. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL

Este escenario representa el diagnóstico del actual modelo de movilidad en la ciudad de Arucas con las distintas redes en funcionamiento.

Se considera que existen un total de cuatro modos de transporte:

- En vehículo Privado (incluso taxi).
- A marcha humana.
- En bicicleta.
- En Guagua.

A cada uno de estos modos de transporte le corresponde un determinado tipo de infraestructura por lo que para el caso que nos ocupa la relación es la que sigue:

- **Vehículo Privado (No Taxi)** → Red de vías urbanas e interurbanas y Red de Aparcamientos.
- A marcha humana → Red Peatonal
- **En bicicleta** → Red Ciclable
- **En Guagua** → Red de Transporte Colectivo de Pasajeros
- **En Taxi** → Red de Taxis

El análisis de la oferta de transporte en la zona de estudio se realiza mediante el estudio de sus componentes:

- **INFRAESTRUCTURA**
 - Red de vías urbanas e interurbanas: zona de la plataforma destinada al tránsito de vehículos
 - Red peatonal: espacio de la vía por la cual discurre la senda peatonal.
 - Red ciclable: Carriles bici o espacio destinados a tal fin.
 - Red de Aparcamientos: Estacionamientos para vehículos según tipología del aparcamiento.
- **SERVICIOS**
 - Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros: Transporte público colectivo.
 - Servicio de Taxis: Transporte público no colectivo.

6.2. DATOS SOCIOECONÓMICOS

6.2.1. POBLACIÓN

A fecha de hoy la población de Arucas está en torno a 36.000 habitantes. En la tabla que sigue se observa la distribución por barrios de dicha población y su evolución entre los años 2.000–2.006.

Años	2000	2006	Δ	%Δ
Casco	9.882	10.218	336	0,03
Bañaderos	1.561	1.804	243	15,57%
Cardones	3.424	3.798	374	10,92%
Castillos (Los)	602	756	154	25,58%
Portales (Los)	1.014	1.170	156	15,38%
San Andres	871	841	-30	-3,44%
Santidad	8.011	9.185	1174	14,65%

Años	2000	2006	Δ	%Δ
Trapiche	794	788	-6	-0,76%
Trasmontaña	736	722	-14	-1,90%
Visique	1.523	2.004	481	31,58%
Tinocas	980	991	11	1,12%
Puertillo (El)	1.227	1.263	36	2,93%
Tres Barrios	1.348	1.334	-14	-1,04%
Total	-	34.874	-	-

Tabla 6.2.1- I. ISTAC y Elaboración Propia.

Como puede observarse los barrios de mayor crecimiento poblacional en el periodo que se indica son:

- Visique – 31,58%
- Los Castillos – 25,58 %

A destacar también el crecimiento de Bañaderos, Los Portales y Santidad, todos ellos en torno a un 15%.

Las demandas que los crecimientos indicados imponen sobre la red viaria y el sistema de transporte son fáciles de imaginar con los crecimientos indicados. Hay que tener en cuenta el carácter disperso del municipio de Arucas en el que junto a un área de centralidad (Casco de Arucas – Santidad), conviven barrios como el propio de Santidad que presentan un crecimiento poblacional muy superior al del mismo Casco de Arucas alcanzándole casi en población. Así en 2.006 el Casco Urbano tenía 10.218 habitantes y Santidad 9.185, pero como se ha comentado, Santidad ha crecido casi un 15% mientras que el Casco está en un 0,03%.

Se plantea entonces, desde el punto de vista de la movilidad una doble alternativa. Por un lado, la conexión del Término Municipal con el resto de la isla y por el otro la conexión entre los barrios del propio término municipal. Dada la importancia de los mismos, pueden llegar a presentar una problemática similar a la conexión que tiene el municipio con el resto de la isla. Así la conexión entre Santidad y el Casco plantea problemas sociales que conviene tener en cuenta.

El crecimiento poblacional al que se alude puede observarse con mayor claridad en el gráfico siguiente:

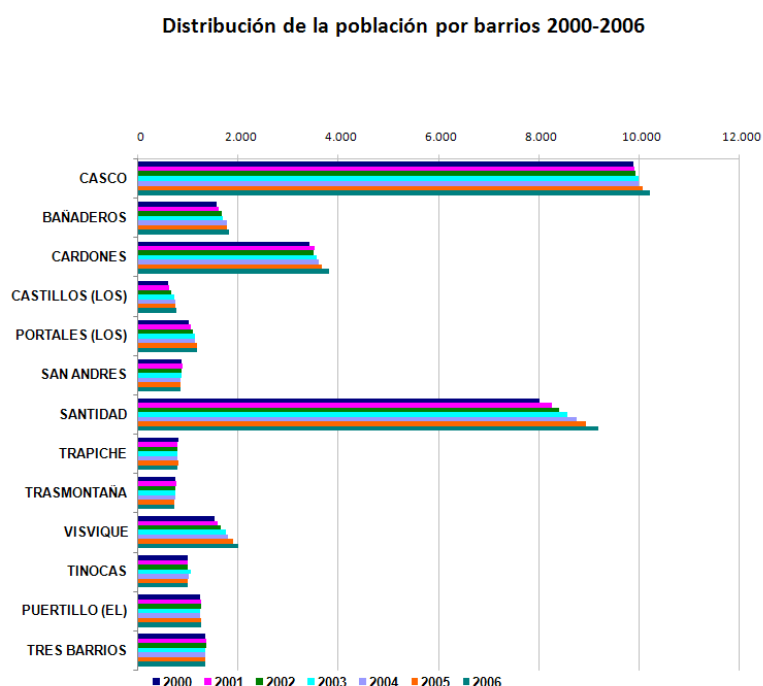


Tabla 6.2.1 –II. ISTAC y Elaboración Propia

6.2.2. PARÁMETROS SOCIOECONÓMICOS

Por sectores y como se ha indicado en el anteriormente aludido estudio socioeconómico que forma parte del presente trabajo, el valor añadido bruto que se generaba en el municipio en el año 2004, se corresponde con la tabla que se incluye a continuación:

2004	%VAB
Sectores	
Agricultura	2,26%
Industria	15,79%
Construcción	12,79%
Servicios:	69,16%
Comercio y Reparación	14,93%
Hostelería	6,72%
Transporte y Comunicaciones	8,11%
Intermediación Financiera	1,18%
Servicios Empresariales e Inmobiliarios	10,94%
Educación	8,35%
Sanidad y Servicios Sociales	1,82%
Otras Actividades y Servicios Sociales	4,42%
Administración Pública	12,69%

Tabla 6.2.2.-I. ISTAC y elaboración propia

Como puede observarse, nos encontramos ante un municipio cuya actividad económica se centra principalmente en los servicios. El sector servicios constituía en el año 2004 casi el 70% del valor que se generaba en el municipio, estando la industria casi en un 16%, la construcción en un 13% y la agricultura en algo más del 2%.

Tal estructura económica impone una vez más enormes demandas sobre el sistema viario y de transporte. Las economías de servicios requieren de fuertes infraestructuras de comunicaciones, lo que deberá ser tenido en cuenta en cualquier planteamiento estratégico de futuro que se haga en el municipio. (Véase plano de “Usos Atractores” adjunto).

6.3. INFRAESTRUCTURAS

Para las redes de infraestructura y superestructura se han analizado sus principales características y la relevancia de cada una de ellas con respecto al municipio.

6.3.1. RED DE VÍAS URBANAS E INTERURBANAS

El municipio de Arucas, es un importante nexo comunicativo en la franja norte de la isla de Gran Canaria. El municipio cuenta con un total de 7.841,64 metros de lo que será el futuro anillo insular de circunvalación de la Isla.

La red actual de vías interurbanas de Arucas está formada por:

Tres **Carreteras de Interés Regional** cuya titularidad es de la Comunidad Autónoma de Canarias:

- a) La GC-2
- b) La GC-20
- c) La GC-2 (antigua GC-207)

Nueve **Carreteras de Interés Insular** cuya titularidad es del Cabildo de Gran Canaria:

- a) La GC-43
- b) La GC-300
- c) La GC-330
- d) La GC-303
- e) La GC-302
- f) La GC-301
- g) La GC-331
- h) La GC-240

Por otro lado, la topología de la red de carreteras de Arucas está formada por la jerarquización de vías de la red insular de carreteras de Gran Canaria, la cual responde a la siguiente clasificación:

- a) Autopistas o autovías: GC-2
- b) Red Principal: GC-2 (antigua GC-207), GC-20, GC-43
- c) Red Complementaria: GC-300, GC-330, GC-240
- d) Red Local: GC-303, GC-302 GC-301, GC-304, GC-331

	Longitud (m)	
Autovía	2.878,31	5,40%
Red Principal	12.215,99	22,92%
Red Complementaria	14.593,66	27,39%
Red Local	23.599,14	44,29%
Total	53.287,10	

Tabla 6.3.1-I. Elaboración Propia.

Siguiendo el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Canaria que se inició en 1.983, todas las Carreteras Estatales han pasado a la Comunidad Autónoma de Canarias, la cual ha transferido a su vez parte a los Cabildos Insulares. De este modo la totalidad de las autopistas y autovías, y las carreteras comarcales e insulares recayeron en el Gobierno de Canarias (594 Km.) y las carreteras locales, en el Cabildo Insular de Gran Canaria (701 Km.).

La red de vías urbanas de Arucas la forman las calles de los barrios de:

- a) San Andrés
- b) El Puertillo
- c) Tinocas
- d) Bañaderos
- e) Tres Barrios
- f) Trapiche
- g) Trasmontaña
- h) Cardones
- i) Casco de Arucas
- j) Santidad
- k) Visvique
- l) Los Portales
- m) Los Castillos

(Véase plano de “Jerarquización del Trazado Viario” adjunto).

En la tabla 6.3.1–II, se muestra la matriz de desplazamientos. Son los tiempos que resultan de realizar los itinerarios más cortos posibles con las velocidades máximas permitidas en el desplazamiento. Esta matriz de desplazamiento ha sido elaborada sin un estudio previo, por lo que en condiciones de desplazamiento son las ideales. Es por ello, por lo que se ha procedido a incrementar en un 20% los tiempos estimados de los desplazamientos.

	San Andrés	El Puertillo	Bañaderos	Tres Barrios	Trapiche	Tinocas	Trasmontaña	Cardones	Arucas Casco	Santidad	Visivique	Los Portales	Los Castillos
San Andrés		4,8	4,0	6,3	8,6	9,7	8,4	8,0	9,6	10,6	11,6	16,3	19,9
El Puertillo	4,8		1,0	3,9	5,6	8,4	10,5	9,7	11,0	12,7	13,6	17,9	21,6
Bañaderos	4,0	1,0		2,9	4,6	7,0	9,2	8,4	9,6	11,4	12,2	16,6	20,3
Tres Barrios	6,3	3,9	2,9		7,5	7,9	10,0	9,2	10,5	12,2	13,10	17,5	21,10
Trapiche	8,6	5,6	4,6	7,5		10,2	12,3	11,5	12,8	14,5	15,4	19,7	23,4
Tinocas	9,7	8,4	7,0	7,9	10,2		6,1	5,8	7,8	11,4	9,4	14,10	17,7
Trasmontaña	8,4	10,5	9,2	10,0	12,3	6,1		2,7	6,10	7,7	7,2	11,0	14,6
Cardones	8,0	9,7	8,4	9,2	11,5	5,8	2,7		4,4	7,9	6,0	10,1	14,3
Arucas Casco	9,6	11,0	9,6	10,5	12,8	7,8	6,1	4,4		6,0	4,4	6,4	11,9
Santidad	10,6	12,7	11,4	12,2	14,5	11,4	7,7	7,9	6,0		7,5	12,3	15,8
Visivique	11,6	13,6	12,2	13,10	15,4	9,4	7,2	6,0	4,4	7,5		4,7	8,3
Los Portales	16,3	17,9	16,6	17,5	19,7	14,1	11,0	10,1	6,4	12,3	4,7		3,6
Los Castillos	19,9	21,6	20,3	21,1	23,4	17,7	14,6	14,3	11,9	15,8	8,3	3,6	

Tabla 6.3.1 - II - Matriz de Tiempos de Desplazamientos. Elaboración Propia. Valores expresados en minutos.

6.3.1.1. Red de vías interurbanas

Para el estudio de las carreteras del municipio, no hay que perder de vista:

1. La situación de éstas respecto a la isla en su conjunto.
2. La cercanía de Arucas al municipio capitalino de Las Palmas de Gran Canaria.
3. La importancia de ser punto de paso de los vehículos que circulan por el Norte de la Isla con dirección a la capital.

6.3.1.1.1. Carreteras de interés regional

Dentro del marco regional, en el Término Municipal de Arucas se localizan tres carreteras con titularidad autonómica, por lo que es la Comunidad Autónoma de Canarias la que las gestiona y administra.

La normativa de análisis para este tipo de carreteras, son todas aquellas instrucciones, decretos, órdenes, circulares y otras indicaciones, que aprueba a escala estatal los propios Ministerios del Gobierno Español y las administraciones públicas del Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular. La normativa más representativa que ha servido para la redacción de éste análisis es la siguiente:

- Instrucción de Carreteras 3.1 de Trazado.
- Instrucción de Carreteras 6.1 de Secciones del Firme.
- Instrucciones 8.1 y 8.2 de Señalización Vertical y Horizontal respectivamente.

I. GC-2. LAS PALMAS DE G.C.-AGAETE

Esta autovía, parte del término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, para terminar su traza en el municipio de Agaete, al noroeste de la isla de Gran Canaria. Con una longitud total de aproximadamente 32 Kilómetros, casi 2,5 Kilómetros pasan por el término municipal de Arucas. Es el tramo comprendido entre el barrio de Tinocas en el PK 6+000 hasta el intersección de la GC-2 con la GC-20 (Enlace de Arucas) en el PK 8+450.

En el tramo de carretera que pasa por Arucas, la GC-2 está formada por dos calzadas separadas por mediana, en su mayoría arbolada, con flora de altura no mayor a un metro.

La sección transversal, está compuesta por dos carriles por calzada de 3,5 metros y arcenes tanto interior como exterior no inferiores a un metro de ancho.

En lo que refiere a la clinometría, el tramo más desfavorable se encuentra entre los PPKK 6+820 al 6+140 con una pendiente máxima del -6,8%.

Por otro lado, los radios de curvatura en el tramo aruquense nunca son menores a los 300 metros, dándose esta situación en el PK 6+000.

Está cruzada transversalmente por dos pasos a distinto nivel, conocidos como enlace de Montaña Blanca y el enlace de Arucas. El primero de ellos sirve para el cambio del sentido de la marcha y como acceso a la Urbanización Industrial de Montaña Blanca en el PK 7+240, mientras que el segundo de los enlaces a distinto nivel se sitúa en el PK 8+450, y conecta la GC-2, con los núcleos de Cardones y Casco de Arucas a través de la GC-20.

También cruza transversalmente a la GC-2 un paso a nivel para peatones en el barrio de Tinocas. Está localizado entre las dos Estaciones de Servicio próximas al barrio, cada una de ellas en un sentido de circulación.

Es por tanto la GC-2 el principal cordón de conexión intermunicipal de Arucas.

2. GC-20. ENLACE DE ARUCAS-CASCO DE ARUCAS

Esta vía sirve de conexión entre la GC-2 y el Casco de Arucas, pasando por el barrio aruquense de Cardones. Su longitud es de 3,7 Km., en donde el 100% de su recorrido está dentro de Arucas, siendo una vía perteneciente a la red principal de carreteras.

La sección transversal de la GC-20 tiene un ancho aproximado de 10,5 metros, los cuales se dividen en 3,5 metros por cada uno de los dos carriles de la calzada única, más arcenes hasta completar la plataforma; salvo los tramos comprendidos entre los PPKK 0+070 – 0+090, 0+940 – 0+970, 2+150 – 2+160 y 3+230 – 3+270 en donde no tienen arcén a ninguno de los márgenes de la plataforma. La carretera cuenta con sobrecanchos que en diferentes puntos pueden ser mejorables.

En el comienzo de los PPKK de la vía se ubica la primera de las rotondas de la circunvalación de Arucas, en el núcleo de La Goleta, mientras que el final de los mismos, se localizan en la intersección entre la GC-2 y la GC-20.

La traza está compuesta de cinco rotondas, una de ellas en Cardones y el resto son propias de la circunvalación de Arucas, desde PK 0+000 al 1+620.

Las primeras de las glorietas que forman parte de la circunvalación, es aquella que se conoce como “Rotonda de la Cruz Roja”, en donde confluyen vehículos procedentes de la GC-20, GC-300, GC-43 y aquellos provenientes del Casco de Arucas a través de la Carretera del Lomo. La quinta de las rotondas es la rotonda de Cardones, de un solo carril, llegando a la misma vehículos procedentes de la GC-301, de Trasmontaña o del propio barrio de Cardones.

Destaca también la presencia de una estación de servicio en el PK 0+300, la cual ve limitado su acceso a los vehículos provenientes del sentido de circulación Enlace de Arucas – Casco de Arucas, puesto que el giro en el sentido opuesto no está permitido.

En lo que refiere a la geometría en planta de la vía, destacan varios radios de entre 150 y 200 metros, no contabilizando los radios de curvatura propios del Enlace de Arucas y de las dos rotondas mencionadas en el párrafo anterior, dado que estas son de carácter especial.

La clinometría de la vía se adapta a la propia orografía, si bien, se observan dos tramos con pendientes excesivas. El primer tramo es la fuerte inclinación que encontramos después de la rotonda de Cardones en el sentido de circulación Cardones – Casco de Arucas, con una pendiente de hasta -11,4%, y el segundo de los incidentes clinométricos, es un fuerte tramo de pendiente de hasta un -11,5%, conocida como “Cuesta del Cabildo” con carretera en trinchera, en la parte final de la vía.

3. ENLACE DE ARUCAS-EL PAGADOR

La última de las carreteras de interés regional analizadas, es la GC-2 (antigua GC-207), de poco más de 6.460 Km. de recorrido. Esta vía pertenece a la Red Principal de carreteras de la isla de Gran Canaria.

Se define la GC-2 (antigua GC-207) como vía de continuidad de la GC-2, tras su paso por la intersección de ésta con la GC-20, dado que el tramo de GC-2 que recoge la GC-207 (Enlace de Arucas - El Pagador), se encuentra en análisis de trazado por parte de la administración autonómica. Esta carretera circula por los barrios aruquenses de El Puertillo, Bañaderos y San Andrés. Discurre la traza a través de los dos primeros a una velocidad de 70 km/h, mientras que el tramo de San Andrés lo hace a tan solo 50 km/h, por encontrarse el tráfico rodado dentro de una travesía. Es por ello que se debe diferenciar dos tramos en la GC-207, el primero de ellos, entre la intersección de la GC-2 con la GC-20 (Enlace de Arucas) y la rotonda de Bañaderos y el segundo, el que parte de la propia rotonda de Bañaderos, intersección de la GC-207 con la GC-330, y finaliza en la rotonda de El Pagador.

En el primero de los tramos, la GC-2 (antigua GC-207) tiene una sección transversal compuesta por 3 carriles de circulación, 2 en el sentido rotonda de Bañaderos (intersección de la ésta con la GC-330)–Enlace de Arucas (intersección de la GC-2 con la GC-20) y el tercero en el sentido opuesto a los dos anteriores. La plataforma media es de 12,5 metros distribuidos en 3 carriles de 3,5 metros con arcenes extremos de 1 metro en ambos lados. Los sentidos de circulación quedan separados mediante línea blanca longitudinal continua.

En el segundo de los tramos, el comprendido entre la rotonda de Bañaderos y la rotonda de El Pagador, nos encontramos con 4 carriles de circulación, 2 por sentido. El sentido Bañaderos – El Pagador discurre en plataforma de 11 metros, con carriles de 3,75 metros y arcenes de 1,8 metros a ambos lados. La separación de los sentido se produce mediante mediana, dándose el caso excepcional en el tramo distante entre los PPKK 4+290 al 4+630, donde ambas plataformas discurren a distinto nivel, siendo la más elevada, la que circula en sentido El Pagador – Bañaderos; esta plataforma consta de otros dos carriles de 3,5 metros cada uno más arcenes de 1 metro.

Pasando ahora a una visión global, la GC-2 (antigua GC-207) tiene una geometría en planta bastante favorable, dado que los radios más desfavorables (sin contar las rotondas) son de 250 metros. Por otro lado, las pendientes máximas las encontramos en el primer kilómetro, donde se llega al -5,8% de pendiente.

6.3.1.1.2. Carreteras de interés insular

La Red Insular de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria está compuesta en el término municipal de Arucas por nueve carreteras, repartidas a lo largo y ancho del municipio y que tienen como principal objetivo el acortar las distancias entre núcleos de población y por consiguiente facilitar las comunicaciones.

I. GC-43. CASCO DE ARUCAS-TEROR

Los términos municipales de Arucas y Teror quedan comunicados de forma directa a través de la GC-43. Esta carretera tiene un recorrido de más de 10,5 Km., donde casi un 65% discurre por territorio aruquense. La carretera parte desde el Casco de Arucas, pasa por los barrios de Visvique, Los Portales y Los Castillos para después subir hacia Teror.

Las cuatro glorietas que se cruzan con la GC-43, sirven para agilizar el tráfico y dar acceso a los diferentes barrios ubicados a los márgenes de la vía. Partiendo del Casco de Arucas, la primera de las rotondas que se localiza en la misma Circunvalación de Arucas. Posterior a ésta no existen glorietas hasta pasados 1.750 metros. En el barrio de Visvique, se ubica una segunda rotonda de aproximadamente 14 metros de radio, desde donde se accede a la Urbanización La Solana. La siguiente circulación circular se encuentra en el PK 3+320, donde tenemos una pequeña glorieta de 14 metros, que da acceso a la Urbanización el Señorío de Arucas.

Finalmente y al terminar la traza de la GC-43 en el término municipal de Arucas, se ubica la última de las rotondas, la cual intercepta la GC-43 con la GC-240, que conduce al término municipal de Firgas.

Debido a la fuerte orografía a la que se enfrenta la carretera, son varios los tramos en los que la traza es en trinchera, lo cual no es suficiente para evitar las fuertes pendientes que van desde el 10,8% al -9,4%, la media resultante es aproximadamente del 4,85 %.

2. GC-300. LAS PALMAS DE G.C.-TENOYA-ARUCAS-FIRGAS

Los más de 20 Km. de los que consta esta carretera de la Red Complementaria de Carreteras de Gran Canaria, sirven entre otras funciones, para conectar la capital insular, con el término municipal de Firgas, pasando para ello por Arucas. De los poco más de 20.000 metros del recorrido de la GC-300, 7.120 lo hacen dentro del municipio de Arucas, pero sin continuidad, quiere decir, que 650 metros de los 7.120 metros de carretera que pasan por nuestro municipio, se encuentran dentro del casco aruquense y se acogen a las normativas municipales a lo que a tráfico rodado se refiere.

Dentro del municipio de Arucas, ésta vía cruza el barrio de Santidad para llegar al Casco de Arucas, desde donde parte, para llegar hasta Firgas; por ello el tramo aruquense es aquel comprendido entre los PPKK 12+400 al 18+580.

Entre los puntos kilométricos mencionados, la traza en planta, describe una gran cantidad de curvas, algunas de las cuales alcanzan tan solo, 10 metros de radio.

Otro elemento singular del trazado de la GC-300, es su paso por la rotonda de Cardones – Santidad de aproximadamente 20 metros de radio, con un solo carril de circulación y desde donde se accede a los barrio de Cardones a través de la GC-302 y al barrio de Santidad por medio de la Calle Doramas. A la vez que se producen estos accesos existe uno más, de entrada y salida a la Estación de Servicio del lugar. Cabe destacar la presencia de un paso a distinto nivel para el uso peatonal algunos metros antes de llegar a la glorieta en sentido Tenoya – Casco de Arucas.

La sección transversal media es de 6 metros, con carriles de 3 metros y sin arcén, a excepción del tramo entre San Francisco Javier y la rotonda de la Circunvalación de Arucas, donde la plataforma varía entre los 6,5 metros a los 8 metros su ancho. En este tramo la vía si cuenta con un arcén de ancho máximo 2,8 metros en el PK 13+360.

Finalmente la clinometría de esta carretera alcanza el 8% de pendiente en el tramo entre la rotonda de la Circunvalación de Arucas y Glorieta de Cardones – Santidad, mientras que otro de los tramos con fuerte inclinación es el que va desde el Puente de Tenoya (inicio de la traza en Arucas) hasta la urbanización San Francisco Javier, en el barrio de Santidad.

3. GC-330. CASCO DE ARUCAS-BAÑADEROS

La GC-330 es otra de las carreteras pertenecientes a la Red Complementaria de Carreteras Insulares dentro del municipio de Arucas. Esta carretera une el Casco de Arucas con Tres Barrios y Bañaderos, en una traza de 5.390 metros que parte desde el propio núcleo aruquense para terminar su recorrido en la rotonda intersección entre GC-330 y la GC-2 (antigua GC-207)(rotonda de Bañaderos).

El trazado en planta de la GC-330 consta, al igual que el resto de carreteras que unen el Casco con otros núcleos alejados del mismo, de multitud de curvas como se detalla a continuación.

Se aprecia, que son varios los tramos en los que los radios de curvatura no pasan de los 130 metros que es el mínimo que establece la Instrucción de Carreteras 3.1, para las carreteras C-60. Es a partir del núcleo poblacional del Hinojal, en Tres Barrios, desde donde se desarrolla un tramo de aproximadamente 2 Km., en los que se suceden las curvas con radios desfavorables.

La plataforma de la GC-330, varía sus anchos entre los 5,8 y 10 metros, ocurriendo el primero de los casos en el primer kilómetro de la traza. En ninguno de los tramos la plataforma consta de arcén, mientras que se mantiene constante la presencia de dos carriles desde su inicio hasta su final.

Las pendientes no son del todo significativas si bien la mayor de ellas aparece entre los PPKK 0+960 al 0+970 con un -7,6%, repitiéndose valores semejantes al anterior en numerosos tramos, puesto que la cota de salida se encuentra a un desnivel de 236,20 metros respecto a la rotonda intersección entre GC-330 y la GC-207 (rotonda de Bañaderos), final de la traza.

4. GC-303. SANTIDAD ALTA-LOS CASTILLOS

Esta carretera de la Red Local de Carreteras es una alternativa de descongestión a la GC-43, en cuanto al tramo hasta Los Castillos se refiere. Su longitud es de 3.480 metros, partiendo desde Santidad Alta y recorriendo la Montaña del Picacho y llegando hasta Los Castillos, con intersección en "T" con el Pasaje Abedul.

Su sección transversal es de 5 metros con dos carriles y con la aparición de pequeños arcenes en diferentes tramos. Esta situación se mantiene constante hasta 100 metros antes del final de su recorrido, donde adquiere un ancho de hasta 7,9 metros.

Como carretera de montaña, las fuertes pendientes y los pequeños radios son constantes, de tal manera que un 12,5% de las curvas no cumplen los radios de curvatura dictaminados por la Instrucción de Carreteras, lo que se traduce que, de la longitud total del trazado de la vía, 430 metros no cumplen con los radios de giros, siendo el menor de ellos de 10 metros y localizado entre los PPKK 2+680 – 2+690.

En cuanto a la clinometría, son numerosos los tramos en los que la pendiente es mayor al 10%, llegando a alcanzar valores de hasta un 15,2%. Aproximadamente 850 metros del total discurren por pendientes de menos de un 7%.

5. GC-302. CRUCE CON LA GC-301 (CARDONES)-ROTONDA CON LA GC-300 (SANTIDAD)

El barrio de Cardones es atravesado de Sur a Norte (según sentido de PPKK), por la GC-302. La carretera cuenta, no sólo por las edificaciones que ha ambos lados se han ido desarrollando en el tiempo sino también con sus entradas a sus garajes privados y como consecuencia con accesos directos a la misma.

Es este caso, se trata de otra Carretera de la Red Local, de 1.860 metros de longitud y que recibe el nombre de Avenida Pedro Morales Déniz. Hasta una decena de calles se pueden contabilizar con cruces en STOP hacia la GC-302, dada la múltiple presencia poblacional en los alrededores de la vía.

La traza parte desde la rotonda de Cardones-Santidad, junto a la Estación de Servicio, dejando el Colegio Eduardo Rivero Ramos a la izquierda y tras pasar por la conocida como Fábrica de Galletas Bandama, llegar a su final, en el cruce con la GC-301. Esta carretera tiene un trazado en planta que es superior a los 80 metros de radio, algo poco común entre las carreteras de índole local en el municipio.

La plataforma empeora las características del viario, si bien al principio de la traza los anchos alcanzan los 10 metros, es al final de la misma donde se encuentra el mayor número de viviendas junto a la calzada y donde el ancho no pasa de los 6 metros.

Las pendientes encuentran su comportamiento menos favorable durante 30 metros a partir del PK 0+660 con un -11,2%, coexistiendo a su vez, otros tramos con pendientes algo menores, pero siendo en su mayoría mayores al 7%.

6. GC-301. CASCO DE ARUCAS-TRASMONTAÑA

Al final del Puente de Tenoya se inicia la GC-301, la cual recorre la parte baja de Santidad con dirección Cardones. En este primer tramo se trata de una vía de curvas sinuosas y con escasas y pequeñas rectas. Ya en el barrio de Cardones, la carretera se solapa con la calle El Valle, previa al paso por la intersección con la GC-302 (Cruce de Cardones) y posterior a ésta lo hace con el Paseo Castillo del Manzanares. Una vez que la traza alcanza la rotonda que intersecciona con la GC-20 (comúnmente llamada rotonda de Cardones), se toma el sentido hacia Trasmontaña, recorriendo la falda de la Montaña de Arucas, hasta terminar su recorrido en el cruce con las calles Alcalde Rafael Díaz y Acequia Alta, en el casco de Arucas. Dada la traza mencionada es obvio que se producen diferentes pasos por travesía, por lo que la velocidad está en muchos casos limitada.

Para realizar el camino descrito, la vía debe adaptarse a los diferentes lomos que ofrece la orografía municipal, de modo que se producen pequeños radios de giro, siendo el menor de todos el producido en los PPKK 5+470, 2+200, 2+190, 4+990, 5+480 cuyo valor asciende a 20 metros. Aunque estos sean los menores radios localizados, no puede obviarse la existencia de otros tramos de radios menores a 100 metros.

A pesar de tener buenos sobreanchos, la carretera en los primeros metros no pasa de los 5 metros, aunque la sección parece aumentar conforme avanza en su recorrido. Tal es así que podría tenerse como referencia un ancho de calzada de 7 metros en el tramo Puente de Tenoya – Cardones, con arcenes casi siempre inferiores a un metro, donde los hubiera. El otro de los tramos se rige por un comportamiento muy similar al anterior. Cabe mencionar la presencia de aceras al paso de la GC-301 por el núcleo urbano de Cardones.

Salvo casos puntuales como los ocurridos en el tramo de Trasmontaña, la pendiente no supera el 7%, por lo que la clinometría es óptima, dado que nos encontramos ante una carretera de montaña.

7. GC-331. BAÑADEROS-CAMBALUD

La situación del barrio de Bañaderos y su proximidad con la GC-2, hace que la GC-331 sea una vía de tránsito en la conexión entre Firgas y la costa de Arucas. De 4.440 metros de longitud, tan solo 510 metros, no forman parte del municipio de Arucas. Esta vía, que pertenece a la Red Local de Carreteras de Gran Canaria, conecta los núcleos de Bañaderos, Escaleritas y Trapiche, para pasar luego al municipio firguense.

Como las vías anteriormente descritas, la GC-331 no es menos en los problemas de trazado en planta y radios de giro. Los tramos de radios inferiores a 130 metros son abundantes, si bien su recorrido pasa por diversos tramos urbanos en donde el radio de giro normalizado es menor.

Para este tipo de vía, se entendería una vía con sobreanchos adaptados a la traza, pero no es el caso. A esto se añade su peligrosidad, al encontrarse muchas de estas curvas fuera de las distancias de visibilidad recomendadas y con falta de medidas de protección para caídas a distinto nivel. Ni un 20% de plataforma alcanza anchos iguales o superiores a los 6 metros, lo que refleja lo complicado que es circular por la misma.

La clinometría es otro de los factores que podría empeorar la seguridad de la vía aunque en este caso, algo menos de 200 metros pasan del 8% de pendiente. En el PK 0+790 es donde se alcanza un 11,2%.

8. GC-240. LOS CASTILLOS-LOS PEÑONES

La GC-240 comienza en la intersección de la carretera de Los Castillos (GC-43) y la Carretera de Los Peñones, junto al linde con el término municipal de Firgas. De los 4.250 metros de los que consta la vía, 2.140 metros transcurren dentro del municipio de Arucas.

Aproximadamente a 500 metros de la rotonda de los Castillos, la vía presenta curvas sucesivas de radios menores a 130 metros, provocando que este tramo sea muy sinuoso. La presencia de una Estación de Servicio, con afluencia de vehículos considerable, aumenta la peligrosidad del tramo, si bien los vehículos que tienen el acceso directo son los que circulan en dirección a Firgas.

Este tipo de radios es repetido con puntualidad, pero en la globalidad de la carretera, tan solo 370 metros aproximadamente tienen radios inferiores a los 130 metros.

Por otro lado, la sección nunca es menor a los 5 metros ni mayor a los 7 metros, salvo en rotonda, y en las curvas menores a 100 o 130 metros, la vía suele estar dotada de sobreancho, sin que ello se considere norma general en su traza, pues diversos emplazamientos constan de curvas de poca visibilidad y radios complejos, con plataforma de entre 5 y 6 metros, caso de los PPKK 0+220 o 1+050. Destaca en la vía una clinometría bastante suave, siendo la mayor de las pendientes la que se localiza en el PK 0+530 del -7,4%.

6.3.1.2. Red de vías urbanas

La historia del diseño de las calles transcurre paralela al de las ciudades, encontramos magníficos ejemplos en las antiguas culturas que surgen entorno al Mediterráneo, como los hermosos dromos del Antiguo Egipto, las calles con sombreados soportales y el plan hipodámico en la Grecia antigua, o las monumentales vías del foro romano.

Las calles modernas, si están bien diseñadas en cuanto a anchura y trazado, permitirán el soleamiento y la buena ventilación de las edificaciones adyacentes, un tránsito peatonal cómodo y otro rodado fluido y bien diferenciado.

En el subsuelo de las calles de Arucas se organizan las redes de agua potable, saneamiento, electricidad telecomunicaciones, y demás redes que dotan a Arucas de los servicios urbanísticos. Es por ello que ante cualquier actuación en el sistema viario aruquense, debe ser considerado el subsuelo dadas las posibles interferencias que se pudieran producir a las instalaciones que en ese sector se tuvieran.

Los parámetros de diseño del trazado, son en el viario urbano mucho menos rígido que los que se refieren al viario interurbano. Así se tienen varios factores que conducen a esta afirmación:

- Condiciones propias de la circulación urbana como la velocidad menor, el mayor número de paradas, servidumbres de aparcamiento e incidencias en intersecciones.
- También hay que considerar condicionantes de tipo urbanístico, como pudieran ser criterios paisajísticos o tramas urbanas preexistentes.
- La legislación vigente, principalmente aquellas que hacen referencia a los Usuarios de Movilidad Reducida como la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.

Siguiendo las consideraciones de las “Recomendaciones para el Proyecto y Diseño del Viario Urbano”, se ha procedido a realizar un estudio de toda la trama urbana, en lo que se refiere al espacio dedicado tanto al vehículo privado como el público.

El hecho de que la orografía haya distribuido al municipio en trece barrios, hace que algunas de las calles que forman el sistema viario local tengan cierta relevancia dentro del propio municipio y posean una elevada intensidad de tráfico.

Por otro lado, con la presencia de la carretera de Interés Regional, GC-2 y la futura conexión con la GC-3 (4º fase de la circunvalación de Las Palmas) se establecen distintos accesos/salidas a la ciudad lo que implicará la existencia de ejes viarios que actúan de transición entre el tráfico interurbano y el urbano.

6.3.1.2.1. Descripción del viario urbano rodado

Factores como los radios de giro, la sección transversal, la pavimentación del viario y la situación del mismo respecto a las viviendas, harán que las vías puedan ser consideradas mejores o peores, para su circulación.

Para la elaboración de este apartado se ha realizado un exhaustivo trabajo de campo y estudio, además de seguir directrices y recomendaciones de estamentos locales como la Consejería de Seguridad Ciudadana del Excelentísimo Ayuntamiento de Arucas.

I. SAN ANDRÉS

El barrio de San Andrés se encuentra a los márgenes de la GC-2 (antigua GC-207). Al Sur limita con el municipio de Firgas, al oeste con el término municipal de Moya y al este lo hace con Bañaderos y El Puertillo.

La GC-2 (antigua GC-207) divide de manera transversal el barrio en dos mitades, diferenciándose una sección al norte, zona de costa y otra al sur. Por otro lado, dentro del barrio se distinguen los núcleos poblacionales de San Andrés y Quintanilla, cuyo desarrollo es más significativo en el primero de ellos, no sólo desde el punto de vista poblacional sino también en lo referente a sistema viario, equipamientos y dotaciones.

Debido a su carácter costero, el barrio consta de diversas playas como las de San Andrés y Quintanilla. Además dentro del barrio se encuentran dotaciones de tipo social y cultural, ambos en el del núcleo de San Andrés.

Dentro del barrio, la GC-2 (antigua GC-207) está recogida entre los PPKK 3+730 al 5+230. Tiene dos carriles por sentido de circulación, separados entre ellos por una mediana. El cambio de sentido en la dirección Las Palmas-San Andrés se hacen en la rotonda de San Andrés (en la GC-207) y en la dirección San Andrés-Las Palmas de GC, se hace en la rotonda intersección entre la GC-330 y la GC-2 (antigua GC-207) (Rotonda de Bañaderos).

La GC-2 (antigua GC-207) ejerce un papel estructurante en el barrio a la vez que es la principal vía de acceso al mismo. De esta carretera de interés regional, con titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, derivan hasta siete calles en el lado norte, mientras que en el opuesto lo hacen cuatro, pudiendo ser estas últimas algunas más, en el caso de considerar las calles sin pavimentar. La diferencia del número de accesos a la GC-2 (antigua GC-207), entre el lado norte y sur, es debido a un mayor desarrollo urbanístico del lado norte.

Dejando a un lado la importancia de la GC-2 (antigua GC-207) dentro del barrio, en el margen norte, nos encontramos con la calle Luisa Ramos Medina, vía de doble sentido y en donde se accede a/desde la GC-2 (antigua GC-207). Es a través de estas dos vías desde donde derivan la inmensa mayoría de las calles del barrio de San Andrés.

En el barrio se diferencian dos zonas, la primera de ellas al noroeste de San Andrés, donde se pierde la estructura mallada entre las calles La Niña, Bajamar y Crucero de Canarias; estas dos últimas con flujo en doble sentido de circulación. La segunda es dentro del núcleo de Quintanilla, dado que en él, las viviendas se han desarrollado al margen derecho, según sentido kilométrico, de la GC-2 (antigua GC-207), y no existen ni vías paralelas ni perpendiculares a la carretera.

Ubicándose en el lado Sur, la superficie ocupada por viviendas es mucho menor, sin embargo, gran parte de la superficie del barrio de esta zona, está ocupada por fincas agrícolas. No existen calles de relevancia en este sector, pues parte importante de su red viaria, son los acceso a fincas privadas.

Las secciones transversales del callejero del barrio de San Andrés no presentan problemas en las calles de doble sentido: Luisa Ramos Medina y Crucero de Canarias, dado que su sección va de los cuatro a los siete metros de ancho, pero si existen problemas en los radios de giro. El resto de las calles de un solo sentido y en sistema mallado viario, tienen anchos que varían entre los 2,5 metros a los 4 metros en calles como Jacinto Artiles, La Niña, Bajamar e incluso un pequeño tramos de la calle Luisa Ramos Medina. El pasaje La Barca y la calle La Nasa tienen anchos que van desde los 4 a los 7 metros.

La totalidad de las calles sin pavimentar del barrio se encuentran en el lado Sur. Aquí tan solo encontramos en firme bituminoso, la calle Naufragio, la cual es un fondo de saco, característica común en todas las calles que en este margen discurren. Las calles: La Seba, La Arena y Alejandro Hidalgo, se encuentran sin pavimentar.

2. EL PUERTILLO

Con una superficie de aproximadamente 250.000 m² el barrio limita al Norte con el Océano Atlántico, al Sur con la GC-2 (antigua GC-207) y Bañaderos.

El balneario municipal, la casa de Protección Civil, instalaciones deportivas para la práctica de la petanca y la Estación Desaladora Bañaderos I, son algunos de los servicios con las que cuenta el barrio, a lo que se une la Playa de El Puertillo o la Charca de Las Palomas.

A pesar de encontrarse al margen derecho, sentido kilométrico de la GC-2 (antigua GC-207), el barrio no tiene accesos a/desde la misma, por tanto el único acceso al tráfico rodado es el paso por el Paseo de Miramar, bajo el PK 2+630 de la GC-2 (antigua GC-207). Para entrar o salir del El Puertillo, se debe pasar por el barrio de Bañaderos (GC-330).

Actualmente, la calle principal y de acceso al barrio, es la calle Paseo de Miramar. Es una calle de doble sentido de circulación y a ella derivan las calles: La Pinta, La Santa María y La Niña de sentido único y las calles Pasaje Playa de Puerto Rico, pasaje Playa de Tauro y Paseo Marítimo Los Charcones, en doble sentido. Todas estas calles son las principales que se localizan para entrar en el núcleo poblacional del barrio. Desde la intersección de El Paseo Marítimo Los Charcones con El Paseo Marítimo de El Puertillo y a lo largo de los primeros 150 metros en dirección este, el paseo es rodonal.

El viario municipal en este barrio consta de calles derivadas del Paseo de Miramar, formando estructura mallada, salvo el pequeño apéndice que da acceso en fondo de saco a la Plaza de Santa Lucía. Las calles tienen ancho de entre 2,5 metros y 4 metros, en un solo sentido, siendo éste ancho suficiente para un correcto tránsito de vehículos, aún cuando se observan deficiencias en los giros dentro del núcleo poblacional.

El Pasaje Playa de Tauro de hasta 4 metros de ancho en doble sentido y con fondo de saco, sin reserva para el cambio de sentido, es otra de las calles que derivan al Paseo de Miramar; esta calle está ubicada en el margen derecho del Paseo y es junto con otra finca privada próxima, los únicos emplazamientos de viviendas que se observan a este lado de la vía.

La existencia de una vía paralela de tierra a la GC-2 (antigua GC-207) y en distinto nivel, que va desde el Paseo de Miramar, hasta poco después de las instalaciones deportivas en abandono, al margen derecho de la GC-2 (antigua GC-207), es una vía con flujo de vehículos que circulan por la misma para llegar a algunas fincas aledañas a esta carretera de tierra. Debido a la presencia de esta carretera, se derivan cuatro vías sin pavimentar, transversales a ella, y que son de índole privada.

3. TINOCAS

El barrio de Tinocas se emplaza entre los puntos kilométricos, 6+020 al 6+310 de la GC-2, siendo éste barrio el primero en encontrarse la GC-2, a su paso por el municipio de Arucas desde Las Palmas de G.C.

La superficie es de aproximadamente 135.000 m², limita al Norte con la GC-2, al Sur con el Cortijo de Machado, al Este con el barranco de Tenoya y al Oeste con la Urbanización Industrial Montaña Blanca.

Tinocas consta de diferentes tipos de usos y servicios entre los que se encuentran espacios para el deporte, la cultura y el ocio, este último en forma de parque público. Así mismo se dota al barrio de una estructura metálica para el paso peatonal que cruza transversalmente la GC-2 y que da acceso a los vecinos a la zona del Callao de Tinocas.

A considerar también son las dos estaciones de servicio que se encuentran en la GC-2 (una a cada margen de la vía) correctamente señalizadas y con accesos seguros.

El único acceso al barrio es a través de la GC-2 en el sentido Agaete – Las Palmas de GC, mediante carril de desaceleración o aceleración según sea el caso. La incorporación se produce a la altura del PK 1+950, coincidiendo con el comienzo de la Avenida de Tinocas, de doble sentido y arteria principal del barrio.

La Avenida de Tinocas, recorre toda la parte baja del barrio, provocando derivación de 3 transversales calle: Ceferino Armas Henríquez, Escultor Tony Gallardo y Manuel Pérez Rodríguez, siendo esta última la única que ofrece circulación en un único sentido. Las diferentes edificaciones quedan conexas mediante estas transversales y la estructura mallada con la que el barrio está dotada. A pesar de la existencia de unas pocas vías en fondo de saco, como las calles: Domingo Granados, Pasaje Juan Armas Trujillo, Luisa Armas Medina y Sebastián Alvarado Duarte.

La plataforma presenta continuidad en todo el barrio. Su sección varía entre 4 y 7 metros, ya sea para las calles con un solo sentido o con doble sentido de circulación.

Salvo la vía que conecta con el Callao de Tinocas y el acceso a alguna finca aislada en los límites del barrio, la totalidad de las calles de Tinocas cuentan con capa de rodadura con terminación bituminosa.

4. BAÑADEROS

Dentro de la franja costera, Bañaderos, junto a Tinocas, es el barrio con mayor desarrollo poblacional en el municipio, alcanzando más de 1.800 habitantes.

El barrio limita al Norte con El Puertillo y la GC-2 (antigua GC-207), al Sur con Lomo La Palmita y Trapiche, al este con el barrio del Cardonal y al Oeste con el Lomo de Quintanilla. Este barrio no posee zona de costa pero al realizarse la conexión con el Puertillo a través de este barrio, el flujo de vehículos es constante.

El acceso al barrio se hace a través de la GC-330 y la GC-331. La GC-330 conecta Bañaderos con Arucas Casco pasando por los barrios de El Cardonal y Tres Barrios, mientras que la GC-331 lo conecta con el Casco de Arucas a través de los barrios de Escaleritas, Lomo la Palmita y Trapiche.

En una superficie de poco más de 750.000 m², Bañaderos cuenta con varias asociaciones vecinales, un centro administrativo municipal, el Centro de Salud de Bañaderos (con cobertura para toda la franja costera), el Cementerio y otros servicios sociales y deportivos.

Al igual que pasa en San Andrés y Tinocas con las GC-2 (antigua GC-207) y GC-2 respectivamente; otra carretera, en este caso la GC-330 (Avenida de Lairaga), secciona el barrio y a sus calles en dos partes. De la Avenida de Lairaga parte la conexión para en Casco de Arucas y Firgas mediante GC-331 y la conexión para el Puertillo a través del Paseo de Miramar. Estas tres calles forman el tridente viario más importante del barrio.

A la Avenida de Lairaga derivan ocho calles transversales en su margen izquierdo (sentido Arucas Casco-Bañaderos) y en cuatro en su margen derecho; las calles: Cura Rivero, Bergantín Macacoa y La Fragata del lado izquierdo, son de doble sentido de circulación. Solamente la primera de las mencionadas, junto con la calle Juan Ponce Castellano y Hermanos Carvajal ofrece accesos al Centro de Salud que se encuentra en la calle Rafael Nacher. Las vías de esta zona ofrecen una estructura mallada continua, a excepción de casos puntuales como el Pasaje de la Brújula con acabado en fondo de saco.

Debido a que el acceso a El Puertillo se realiza por el Paseo de Miramar, el tránsito de vehículos de la GC-330 en el PK 4+510 es elevado. El Paseo de Miramar tiene doble sentido de circulación, salvo el tramo en bypass que se produce por el Pasaje Playa de Sardina. El Pasaje Playa de Guayedra, en fondo de saco, es una de las pocas situaciones que evita la disposición mallada en toda la zona. Finalmente el camino de la Batería, con final en la GC-207, es otra transversal que se encuentra poco antes del Paseo de Miramar.

Entre las calles de doble sentido y ancho insuficiente (2,5 metros y 4 metros) se encuentran la calle La Concepción y los Pasajes: Bergantín Rosalía y Playa de las Alcaravaneras. La sección de mayor representación es aquella que va desde los 4 a los 7 metros y se puede encontrar en cualquier parte del barrio.

La pavimentación del viario se considera casi completa, salvo el Pasaje Estribor y unas pocas vías sin asfaltar de acceso a fincas privadas. Cabe destacar la presencia de tráfico en el Barranco de Bañaderos, al que se accede por el Pasaje El Timón.

5. TRES BARRIOS

El último de los barrios de la franja costera es Tres Barrios, de más de 780.000 m², recoge los núcleos poblacionales de Cruz de Pineda, Llano Blanco y El Cardonal, y se encuentra limitando al Norte con la GC-207, al Sur con el barrio Trasmontaña, mientras que a Este y Oeste lo hace con los barrios de Cardones y Bañaderos respectivamente.

En su bajada hacia Bañaderos, la GC-330, pasa por los núcleos de Cruz de Pineda y el Cardonal, y lo hace entre los PPKK 2+600 y 4+110. Dentro de estos núcleos y en una superficie inferior a 1000 m², se encuentran todos los servicios y usos del barrio. Son de tipo cultural, asistencial, educativo y social.

El acceso a los diferentes núcleos se realiza a través de la GC-330, a diferentes alturas de la misma, dependiendo del núcleo que se trate. En el núcleo de El Cardonal, el acceso se realiza por la calle Tomás Alba Edison, mientras que a Cruz de Pineda se accede por Manuel Hernández Pérez, esta misma vía sirve de acceso

a Llano Blanco. Existe de una conexión entre la calle Concejal Medina Ortiz, en el barrio del Cardonal, con la GC-207 (PK 0+440).

Muchas viviendas se encuentran situadas a los márgenes de la GC-330, donde no en todos los casos se posee acera y sus anchos son menores de 1,5 metros. Existen garajes de viviendas a los que se accede por la GC-330 y cruces de escasa visibilidad situados a lo largo de la vía.

En cuanto comportamiento del viario urbano interno, las calles de mayor flujo de tráfico rodado son las calles: Manuel Hernández Pérez, Concejal Medina Ortiz y Tomas Alba Edison partir de estas derivan otras como los pasajes: Galileo, Marconi y Pasteur (en el Cardonal), la calle José Suárez Suárez (en Cruz de Pineda) y la calle Tanausú (en Llano Blanco).

Dada la dispersión de los núcleos de población y la existencia de fincas alejadas de la propia GC-330, son numerosos los caminos y carreteras en fondo de saco y con longitud apreciable, como los casos de las calles Concejal Medina Ortiz y Manuel Hernández Pérez, donde la traza supera los 450 metros de longitud.

A pesar de las distancia entre algunas viviendas y las calles o carreteras principales del barrio, solo se observa una vía sin pavimentar en todo el barrio, que es el Pasaje Beneharo, encontrándose el resto de vías, recogidas dentro del callejero municipal, pavimentadas.

6. TRAPICHE

Con 850.000 m², ubicado al noroeste del Casco de Arucas, el Trapiche es uno de los barrios con sistemas viarios menos desarrollados. Dentro del barrio se encuentran cuatro núcleos de población, Lomo Quintanilla, Lomo La Palmita, Cuatro Esquinas y el propio núcleo de El Trapiche.

Con limitados servicios, el barrio cuenta con el Colegio Público de El Trapiche y un departamento de oficinas administrativas municipales, todo entorno al núcleo de El Trapiche.

La carretera GC-331, cruza el barrio en dirección noreste a suroeste, ubicándose entre los PPKK I+650 al 3+900, lo que se traduce en una longitud dentro del barrio de 2.250 m. Es la vía más importante y la que da acceso a los distintos núcleos de población.

El esqueleto del viario es de forma ramificada. Las principales arterias del barrio parten de la GC-331 y no se establece mallado entre calles por lo que la cantidad de fondos de saco es evidente. A partir de este dato, se tienen calles transversales de mayor o menor importancia, entre las más significativas se encuentran las calles: Camino de la Palmita (en Lomo La Palmita), Pasaje Manuel Perdomo Ramírez (en El Trapiche), Párroco Báez (en El Trapiche), la Calle Magistral Marrero (en Cuatro Esquinas) y el Camino Lomo Quintanilla (en Lomo Quintanilla), todas ellas en doble sentido de circulación.

De las calles antes mencionadas, cabe destacar la existencia de anchos menores a los 4 metros en el Pasaje Manuel Perdomo Ramírez y Párroco Báez, lo cual no es suficiente para permitir el paso de dos vehículos. La presencia de calles menores a los 2,5 metros son abundantes, estén estas pavimentadas o no.

7. TRASMONTAÑA

Trasmontaña limita al Norte con Tres Barrios, al Sur con la Montaña de Arucas y al Este con El Carril. Es el barrio de menos población dentro del municipio, tiene una extensión de casi 500.000 m² y cuenta con escasos servicios: el colegio Arenas y algún parque. En su superficie hay muchas viviendas dispersas, si bien sus núcleos diferenciados son el de Trasmontaña y Las Chorreras.

La GC-301, es la vía que cruza todo el barrio y a través de la que se desarrolla el mismo. Hasta doce calles transversales se pueden localizar, algunas de ellas son simples accesos a viviendas, mientras que otras son los accesos a los núcleos de población. Entre estas últimas se encuentran los casos de la calle Doctor José Juan Megías Pérez (Las Chorreras), Camino La Cruz (Las Chorreras) y Camino del Guincho (Trasmontaña). Todas ellas son de doble sentido. La calle Doctor José Juan Megías Pérez (Las Chorreras), tiene un ancho de hasta 7 metros, mientras que los anchos de las restantes son menores a 4 metros. La GC-301 recibe el nombre de

calle Canónigo José Fernández Abad en su paso por el barrio de Trasmontaña y de Paseo de San Patricio en su paso por el barrio de Las Chorreras. Su recorrido por el barrio es de 1.450 metros.

El núcleo de Trasmontaña consta de apenas tres calles; mientras que el de Las Chorreras cuenta con más y de mayor longitud. Las Chorreras está situado en la falda norte de la Montaña de Arucas, por lo que sus calles tienen pendiente considerable. El Camino de la Cruz conecta Trasmontaña con el Casco de Arucas.

Las calles sin pavimentar, o con pavimento rígido de hormigón, se encuentran en el núcleo de Trasmontaña y entre ellas están el Camino del Laurel y Concejal Miguel Suárez Hernández, así como los pasajes Canónigo Vicente de Armas y Adargoma.

8. CARDONES

El barrio de Cardones representa, junto al Casco de Arucas y Santidad, una de las mayores superficies de ocupación del territorio. Es el tercer barrio más poblado del municipio. Se sitúa entre la Montaña de Cardones (al norte) y el núcleo de Santidad (al sur).

Las viviendas se encuentran repartidas en una superficie aproximada de 130.000 m², entre los núcleos de Montaña de Cardones, La Dehesa, Lomo Espino y el propio núcleo de Cardones, siendo escaso el número de fincas dispersas.

En el núcleo de Cardones, se encuentra, además de varias instalaciones deportivas; un centro administrativo municipal y el Centro de Salud de Cardones, que da cobertura a toda la zona. Merece mención especial la situación, junto a la GC-2, de la Granja Agrícola Experimental del Cabildo de Gran Canaria y los Laboratorios de Ciencia y Tecnología de los Alimentos, además del Campus Universitario de la Montaña de Cardones, regido por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Los accesos más significativos al barrio de Cardones se hace desde la intersección de la GC-20 con la GC-301 y entre la intersección de la GC-300 con la GC-302. (rotonda de Cardones – Santidad).

La buena estructura con la que consta el barrio, queda justificada con el gran número de viviendas que se localizan en la falda de la Montaña de Cardones, donde el esqueleto mallado se encuentra asentado. A éste sector del barrio se accede principalmente mediante las calles Cristóbal Bravo y Avenida Pedro Morales Déniz, nombre que recibe la GC-302 en el tramo entre Santidad y el cruce de las calles: El Valle, Paseo Castillo de Manzanares y la calle Párroco Déniz. En la Avenida Pedro Morales Déniz hay viviendas a ambos lados de la vía, llegando a alcanzar un segundo o tercer nivel de paralelismo a la traza de la carretera y con calles transversales que terminan en fondo de saco.

Por otro lado, el núcleo de La Dehesa se encuentra en los márgenes de la GC-301, aproximadamente a la altura del PK 2+790. El acceso más relevante es el de la calle Magallanes, son calles con cierta pendiente dada la orografía de la zona. La conexión La Dehesa - Lomo Espino, se hace a través de las calles: Vasco de Gama, Diego de Almagro y el Camino de Lomo Grande, son las más significativas en esta zona.

Las secciones transversales de las vías van desde los 2,5 a los 7 metros, dependiendo del caso, y desencadenan situaciones como la ocurrida en el pasaje El Tanquillo (en el núcleo de Cardones), vía con circulación en doble sentido pero con una sección que no supera los 3 metros, este caso se repite en algunas calles de Montaña de Cardones. Caso contrario ocurre en el Paseo Castillo del Manzanares (GC-301) donde hay tramos de más de siete metros de ancho.

Aunque no se localizan vías sin pavimentar, sí que existen calzadas en pavimento rígido tipo hormigón y también casos puntuales de rodonales como el Pasaje Párroco Juan Socorro, en el núcleo de Cardones.

9. ARUCAS CASCO

Es en el Casco de Arucas donde se encuentran los principales núcleos de población, con aproximadamente 35.000 habitantes y una superficie de casi 2.500.00 m² entre los núcleos de Hoya San Juan, Los Castillejos, La Fula, La Montañeta, La Goleta, El Cerrillo y el propio Casco de Arucas.

Al ser el principal centro administrativo, económico y cultural del municipio, debe tener un buen sistema viario y unos accesos en concordancia con la importancia del mismo. No se puede hacer un análisis genérico del sistema viario local, dado que zonas como la Goleta, Hoya San Juan o La Cerera sufren los efectos de la orografía, con calles de fuertes pendientes y en muchos casos acabadas en fondos de saco. Por otro lado están las calles que forman parte del conjunto histórico-artístico de Arucas con pavimentación en adoquín y que como el resto del barrio presenta una estructura generalmente mallada. Mención especial es el caso de la Circunvalación de Arucas (GC-20), que recorre la parte más al sur del barrio, desde La Goleta hasta la rotonda de intersección de las GC-300 y GC-20 (Rotonda de la Cruz Roja).

El principal barrio del municipio es el propio Casco de Arucas, que a la vez que recoge el centro histórico, también recoge las áreas comerciales, las administrativas, las Casas Consistoriales, el Mercado Municipal y el principal Centro de Salud de la localidad. Además, cuenta con una gran diversidad de parques y espacios para la práctica del deporte, los centros culturales más relevantes y el antiguo cementerio de Arucas, ubicado al margen izquierdo, según sentido kilométrico de la GC-300, en el PK 11+350.

Como principal punto neurálgico municipal, el Casco de Arucas se sitúa en centro geográfico del municipio, recibe la llegada de vehículos a través de las carreteras GC-20, GC-43; GC-330, GC-301, GC-304 y de otras vías locales. De entre ellas, la que más flujo de tráfico recibe es la GC-20, que acumula los vehículos de la GC-2 y de los barrios colindantes a la GC-20.

Las calles con mayor problemática de tráfico son aquellas que se encuentran dentro del mismo Casco de Arucas y algunas, pero en menor medida, fuera de éste. Por conversaciones mantenidas con diferentes agentes reglamentarios del tráfico municipal, existen puntos negros. Calles como: Avenida El Mirón, Poeta Pedro Lezcano (Casco de Arucas), Obispo Pildain (La Goleta) y algunos cruces como El cruce del Pino.

Además existen otros factores que provocan atascos e impactos de vehículos por alcance, como los colapsos producidos en horas punta o al final de la jornada escolar en los diferentes centros del municipio.

En lo que refiere a la sección transversal para el tráfico rodado, se tienen buenos anchos en el propio centro del Casco Urbano. Aún así existe una fuerte problemática en calles de doble sentido, como las calles: Obispo Pildain (La Goleta), Juan de Dios Martín (Casco de Arucas), Médico Anastasio Escudero Ruíz (Casco de Arucas), además de otras pequeñas vías. El factor montañoso de ciertas localizaciones tales como La Goleta, Hoya San Juan, El Cerrillo y la parte baja de la Montaña de Arucas, hacen que la circulación sea lenta, principalmente en el caso de las calles de doble sentido y deficientes anchos de circulación.

El Casco Histórico de Arucas tiene la particularidad de que dentro del mismo, existen muchas calles, con una sección menor a 3 metros. A ello se le une el pavimento adoquinado y en evolucionado estado de deterioro. El resto de calles están pavimentadas, por lo que no se localizan vías de tierra dentro del callejero municipal. Si hay casos donde se ha utilizado pavimento rígido de hormigón.

10. SANTIDAD

Es uno de los barrios más importantes del municipio, no sólo por su extensión, de más de 2.500.000 m², sino por tener una población de 9.000 habitantes. Está dotado de un sistema viario que conecta tanto con el Casco de Arucas y Las Palmas de G.C., por la GC-300, como con Cardones, por GC- 302.

La importancia del barrio va en concordancia con la cantidad de servicios de los que consta, casi una treintena de ellos. Posee un total de hasta 7 parques, 4 instalaciones deportivas-recreativas de mayor o menor importancia, 8 asociaciones de vecinos, 1 centro sanitario, 5 centros docentes, 1 uso comercial, 1 centro religioso, que dan servicio a esta franja del municipio.

El barrio se encuentra al este del Casco de Arucas y, en él se ubican los núcleos de población de Juan XXIII, la Urbanización San Fernando, Urbanización San Francisco Javier, Santidad pueblo, San Gregorio y La Guitarrilla.

Las viviendas del barrio están poco dispersas y existen múltiples calles que deben ser consideradas como importantes, si bien las principales, una vez más, son los accesos a los diferentes y numerosos núcleos de los que consta el barrio.

A los márgenes de la GC-300 se encuentran los núcleos de San Francisco Javier, Santidad y Juan XXIII. El primero de ellos, se desarrolla casi exclusivamente a los márgenes de la carretera por lo que no posee otras vías de relevancia; en cambio en núcleo de Santidad tiene diferentes accesos y los más destacados son los de las calles La Graciosa y Doramas. Se puede entrar al núcleo de Juan XXIII a través de las calles Pablo Picasso o Pintor Velázquez, conectando esta última con Santidad. La Urbanización San Francisco Javier, tiene su entrada en el Camino de Lomo Grande, vía que a su vez enlaza con el núcleo de La Dehesa en Cardones. La Urbanización San Fernando se encuentra al margen derecho, según sentido kilométrico de la GC-302, en su recorrido hacia el barrio de Cardones. Finalmente, los puntos más elevados sobre el nivel del mar, son los de La Guitarrilla y San Gregorio; el primero de ellos, tiene su acceso en la calle Aries, mientras que el segundo está ubicado a los márgenes de la calle Obispo Márquina y la GC-303.

El barrio, a pesar de las fuertes pendientes en zonas localizadas, como la zona baja del núcleo de Santidad, las urbanizaciones San Francisco Javier o San Fernando, presenta una buena estructura mallada. Son los núcleos de montaña del barrio, San Gregorio y La Guitarrilla los que no siguen el canon del mallado y cuentan con fondos de saco sin apéndice para el cambio de sentido.

Son escasos los casos en los que las calles de doble sentido tienen menos 4 metros de sección para el tráfico rodado, pero en las zonas que rondan los 7 metros e incluso las mayores de 7 metros, ven disminuido este parámetro por los aparcamientos en línea.

La inmensa mayoría del viario se encuentra asfaltado, son mínimos los metros de viario con pavimento rígido y nulo las vías de tierra.

II. VISVIQUE

La GC-43 conecta el Casco de Arucas con los barrios de la zona alta del municipio, de tal manera, que en su trazado hacia el término municipal de Teror, el primer barrio que se encuentra es el de Visvique. Con una extensión de 560.000 m², este barrio posee más de 2.000 habitantes, repartidos entre los núcleos poblacionales de Santa Flora y el propio Visvique.

El barrio cuenta con equipamientos de tipo cultural, social y educativo, siendo éste último representado por el Colegio Público de Visvique y alguna guardería.

Puesto que una gran cantidad de las edificaciones se encuentran situadas a los márgenes de la GC-43, ésta es la principal vía, tanto del sistema viario como de acceso al mismo. Son 1.315 metros los que se recorren dentro del barrio, limitados por los PPKK 0+980 al 2+295, con recorrido en pendiente y de radios complejos.

La orografía aparece en la zona de montaña en forma de pendientes acusadas y adaptaciones de la traza de las calles o carreteras a las laderas, también destaca el poco desarrollo de un sistema mallado en el sistema viario lo que acusa la aparición de fondos de saco. Es característica la poca unificación de los núcleos de viviendas, generándose esta la dispersión a ambos lados de la GC-43.

Además de la GC-43, existen otras carreteras de interés, entre las que se encuentran la calle Los Geranios (Santa Flora), con numerosas transversales y la calle La Acacia (Santa Flora), ambas de doble sentido de circulación. La calle La Acacia destaca por ser la única vía en el barrio, con sección de calle mayor a los 7 metros. El resto de las calles, presentan anchos de entre 4 y 7 metros, salvo el Pasaje El Castaño (Visvique), donde el ancho es menor a los 4 metros.

Respecto a la pavimentación de las vías, también es característica en las carreteras de montaña, y dado lo disperso de algunas fincas, la existencia de carreteras de tierra, principalmente en el acceso a fincas privadas. Se encuentran también tres calles en pavimento rígido de hormigón, la calle La Calva, y los Pasajes: el Croto y el Cerero.

12. LOS PORTALES

Los Portales es el segundo de los barrios que se encuentran dentro del recorrido de la GC-43, en su ascenso hacia el municipio de Teror. Se encuentra situado entre los barrios de Visvique, al Norte, y Los Castillos al Sur, y tiene una superficie aproximada de 1.075.000 m², toda ella, en una zona, donde la orografía es más acusada que el caso anterior. Tres núcleos poblacionales forman la estructura del barrio; Urbanización Domingo Rivero, Urbanización La Solana y Los Portales, produciendo una población de casi 1.200 habitantes.

Los servicios con los que cuenta el barrio son escasos y se limitan a parques y pequeñas instalaciones deportivas, por lo que no deben ser considerados como grandes atractores del flujo del tráfico.

Puesto que el barrio está formado por varias urbanizaciones, el acceso a la Urbanización Domingo Rivero se realiza por la calle Domingo Rivero Ramírez y a la Urbanización La Solana por la calle Viñatigo, ambas desde GC-43. El núcleo de Los Portales, tiene varios accesos transversales a la GC-43, en diferentes puntos kilométricos de la misma, por lo que sus accesos, aunque con fuertes pendientes, están asegurados.

En el barrio de los Portales, la estructura mallada desaparece totalmente, para dar cabida a una ramificación del sistema viario, que tiene como resultado, calles con final en callejón, o lo que es lo mismo, en fondo de saco. Esto resulta muy incómodo, pues tampoco se cuenta con espacio suficiente para poder realizar cambios de sentido.

Las calles con secciones mayores a los 7 metros se encuentran siempre en el núcleo de Los Portales, dado que es allí donde, existe un mayor número de vías y también mayor flujo de vehículos. Estas calles son el Pasaje de Manolo Millares, calle Juan Borges Miranda y el Pasaje Guillermo Sureda; el resto de calles, alternan sus anchos entre los 4 y los 7 metros, existiendo casos de anchos inferiores a 4 metros, pero nunca menores a 2,5 metros.

Los Portales, es el barrio de Arucas con menos calles asfaltadas por superficie de extensión considerada. Caso especial es la situación de la Urbanización Domingo Rivero sin ninguna calle asfaltada y con las consecuentes molestias que supone una vía de tierra. Por otro lado, las calles de pavimento rígido de hormigón son otra constante del barrio.

13. LOS CASTILLOS

Los Castillos es el último barrio que recorre la GC-43, a su paso por el municipio, de manera que también es el más elevado y el más al sur de los barrios de Arucas.

Igual que los demás barrios de montaña, Los Castillos, se desarrolla a los márgenes de la GC-43 y de la GC-240. Los tramos correspondientes a cada carretera son: los menos sinuosos se localizan en la GC-43 entre los PPKK 5+480 al 6+550, y las edificaciones de la GC-240 se desarrollan entre los PPKK 0+000 al 1+350. Aparece también, aunque en menor medida que las dos anteriores, la traza de la GC-303, en poco más de 350 metros, con dirección Los Castillos-Santidad.

Paralelos a la carretera general se desarrolla los núcleos poblacionales de Los Castillos compuesto por los barrios de: La Pedrera, El Picacho, Los Peñones, la Urbanización Fuente del Laurel, y el propio núcleo de Los Castillos, todo ello en una superficie de casi 850.000 m².

El barrio no cuenta con usos y servicios atractores, tan solo una pequeña centro cultural en el Pasaje El Abedul.

Los Castillos da continuidad a la estructura ramificada del sistema viario, determinando así, que los barrios de montaña del municipio presentan múltiples situaciones en fondo de saco. Existiendo excepciones, se puede estimar en más de 80% la presencia de este tipo de vías.

En el barrio se localizan calles con anchos menores a los 7 metros y en doble sentido de circulación como puede ser la misma GC-204, o el Pasaje Abedul en donde la sección es menor a los 2,5 metros.

En cuanto a la pavimentación, muchas de las transversales a la GC-43 y GC-204 cuentan con pavimento de hormigón y en el núcleo de El Picacho, no existe ni una sola carretera pavimentada, es ésta la zona que mayores problemas de pavimentación presenta en el barrio.

6.3.1.3. Ejes transversales

Los principales ejes viarios existentes, seleccionados en función del número de vehículos que circulan por los mismos y de la conexión vial que ejercen son los siguientes:

Núcleos de Población	Eje de Conexión
San Andrés - Bañaderos	GC-2 (antigua GC-207)
Bañaderos - El Puertillo	Paseo Miramar
Bañaderos - Tres Barrios	GC-330
Bañaderos - Trapiche	GC-331
San Andrés - Tinocas	GC-2
Cardones - Trasmontaña	GC-301
Trasmontaña - Casco De Arucas	GC-301/GC-20
Cardones - Casco De Arucas	GC-20
Cardones - Santidad	GC-302
Santidad - Los Portales	GC-303
Los Portales - Los Castillos	GC-43
Los Portales - Visvique	GC-43
Casco de Arucas - Visvique	GC-43
Casco de Arucas - Santidad	GC-300
Casco de Arucas - Tres Barrios	GC-330

6.3.1.4. Principales calles

Otro elemento articulador, es el cinturón que forma la “Circunvalación de Arucas”, lo que es una prolongación de casi 1.500 metros de la GC-20. Debido al crecimiento urbano, esta vía además de continuar con la misión de elemento infraestructural de desvío de vehículos del casco, se convierte en un elemento más para el transporte dentro del propio Casco.

Por último y para terminar con la exposición de los principales componentes del viario urbano, los cruces con un mayor volumen de tráfico son los siguientes:

San Andrés	c/ Luisa Ramos Medina Carretera de San Andrés (GC-207)
El Puertillo	Paseo de Miramar
Tres Barrios	c/ Manuel Hernández Pérez c/ Tomás Alba Edison
Tinocas	Avenida de Tinocas
Bañaderos	Paseo de Miramar Avenida Lairaga (GC-330) Calle Hermanos Carvajal (GC-331)
Trapiche	Paseo San José (GC-331)
Trasmontaña	Paseo de San Patricio c/ Canónigo José Fernández Abad
Cardones	Avenida Pedro Morales Déniz c/ El Valle Paseo Castillo del Manzanares
Casco de Arucas	c/ Alcalde Suárez Franchy c/ Juan de Bethercour Domínguez Avenida El Mirón c/ Doctor Fernando Caubín Ponce c/ Alcalde Henríquez Pitti c/ Poeta Pedro Lezcano c/ Cerrillo c/ Alfredo Martín Reyes (GC-300) Carretera del Lomo (GC-300)

Santidad	c/ Doramas
	c/ Clemente Jordán
	c/ Pintor Velázquez
	c/ Obispo Marquina
	Carretera del Lomo (GC-300)
Visvique	c/ La Purísima
	c/ La Acacia (GC-43)
Los Portales	c/ Los Geranios
	Carretera de Los Portales (GC-43)
Los Castillos	c/ Domingo Rivero Ramírez
	Carretera de Los Castillos (GC-43)
	GC-240

Tabla 6.3.1.4. – I. Elaboración Propia

(Véase plano de “Pavimentación viaria actual” adjunto).

6.3.1.5. **Puntos negros**

Los puntos negros son aquellos en los que por su índice de siniestros o colisiones de muy variada índole suponen un agravio al sistema infraestructural tanto para el transporte por vehículo motor como para otros medios como la marcha humana o la propia bicicleta.

La Policía Municipal de Arucas es la que posee un buen conocimiento en éste sentido, por lo que mediante conversaciones con los mismos se ha trazado el siguiente plano en donde quedan a la vista los problemas más relevantes en éste aspecto. (Véase plano de “Retenciones y Puntos Negros. Estado Actual” adjunto).

6.3.2. **RED PEATONAL**

La finalidad de una red peatonal es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, usos, servicios y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, mercados municipales. En consecuencia, se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

Los itinerarios peatonales son conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón tiene prioridad, de manera que pueda circular de manera cómoda, segura y continua.

Los itinerarios a pie son recorridos que tienen unas exigencias ambientales y de diseño específicas que varían según se trate de vías segregadas del resto de modos de transporte o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad.

En algunas zonas del municipio de Arucas se ha procedido a peatonalizar ciertos sectores, estas actuaciones se han centrado principalmente en el Casco de Arucas.

En general, por las características que suelen tener las áreas urbanas de los pueblos y pequeñas ciudades, la peatonalización en la parte más antigua del municipio es casi un hecho, dada la estrechez de sus calles, y Arucas no es una excepción. Esta zona de la ciudad es considerada como centro histórico – artístico desde el año 1976. (Véase plano de “Sección de aceras y peatonales. Estado Actual” adjunto).

6.3.2.1. **Características globales de la red peatonal de Arucas**

La orografía de Arucas supeditada la red peatonal, limita ciertos recorridos a pie y no permite la conexión de determinados barrios aruquenses. Hoy día y de manera más que precaria se conecta el barrio de Cardones con el de Santidad a través de la Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302). Es el único caso de conexión municipal de barrios, por lo que los viandantes deben utilizar en muchos casos arcanes o senderos no preparados para soportar el tránsito regular de peatones.

Otro aspecto relevante de los itinerarios peatonales de Arucas es la presencia de múltiples situaciones en las que las aceras o bandas peatonales no tienen el ancho necesario⁴ para permitir: o el paso de dos viandantes simultáneamente o el paso único de una silla de ruedas.

La red peatonal cuenta con más son 180.000 metros lineales de acera, los cuales según su sección transversal se dividen en:

	Metros Lineales	Porcentaje
Menores a 1 metro	75.170	41,46 %
Entre 1 y 1,5 metros	66.785	36,84 %
Mayores a 1,5 metros	39.347	21,70 %

Tabla 6.3.2.1 – I. Elaboración Propia

6.3.2.2. Descripción de sendas peatonales

1. SAN ANDRÉS

El barrio de San Andrés se encuentra en los márgenes de la GC-2 (antigua GC-207) y sus las aceras son relativamente pequeñas en su sección transversal y con muy poca continuidad.

La calle Luisa Ramos Medina, presenta aceras a ambos lados llegando a alcanzar su sección transversal los 2 metros y teniendo continuidad a lo largo de su recorrido (500 metros aproximadamente). Se observan también recorridos continuos a los alrededores de la Plaza de San Andrés y en sus vías transversales aunque los anchos son inferiores a 1 metro.

2. EL PUERTILLO

Dado el carácter turístico de la zona, El Puertillo cuenta con un buen sistema de itinerarios peatonales, con escasos tramos en los que la continuidad se vea interrumpida.

Entre las principales sendas peatonales se encuentra por un lado, el Paseo de Miramar, que conecta El Puertillo con Bañaderos. Se trata de un paseo con aceras a ambos márgenes a excepción de algún tramo en el propio Puertillo, donde no se ha completado la urbanización y por otro, el Paseo Marítimo Los Charcones – Paseo Marítimo El Puertillo, que recorre todo el litoral del barrio, con anchos de hasta 3 metros.

Los anchos de las aceras en algunos casos llegan a ser menores a un 1 metro, sobre todo en la zona interior del núcleo urbano de El Puertillo, mientras que junto al Paseo de Miramar, los anchos llegan hasta el 1,50 metros.

3. TINOCAS

El barrio de Tinocas se encuentra también en uno de los márgenes de la GC-2. Se cuenta con una pasarela peatonal a nivel superior de la GC-2 y une al barrio con el sentido de circulación Las Palmas – Arucas de la GC-2.

De igual modo, es uno de los barrios de Arucas con mejores itinerarios peatonales, dado que salvo las calles cercanas a Ceferino Armas Henríquez que tienen anchos menores a 1 metro, el resto tiene unos pasos peatonales mayores o iguales a 1,5 metros, con continuidad total.

La Avenida de Tinocas da una visión general de la zona de costa, dada su excepcional situación a unos metros del mar y con cierta elevación sobre el mismo.

⁴ Según Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación

4. BAÑADEROS

En Bañaderos, a pesar de su situación junto a la costa, el nexo con ésta viene dado por el Paseo de Miramar, cuenta con aceras de entre 1-1,50 metros. La continuidad no es constante, dado que en ocasiones ésta se ve detenida por la nula presencia de aceras. Las transversales a ella mantienen la misma sección, incluso hay casos, como las calles Playa de Guayedra o Playa de Sardina, que el ancho es mayor.

La Avenida de Lairaga es el nombre que recibe la GC-301, a su paso por Bañaderos, y en este tramo las aceras son constantes a ambos lados, con anchos superiores a 1 metro. Las calles que derivan de ella presentan gran disparidad de anchos, se pueden encontrar anchos menores de 1 metro hasta anchos de 2 metros o incluso anchos superiores. Es más frecuente la presencia de calles menores a 1 metro que aquellas que lo superan.

Finalmente otra senda peatonal a considerar es aquella que recorre el Camino de la Batería, se trata de una acera en el margen derecho de la vía (dirección norte) con una longitud aproximada de cuatrocientos metros.

5. TRES BARRIOS

En Tres Barrios la presencia de los itinerarios peatonales se limita a pequeños recorridos no continuos y generalmente con ancho menor a 1 metro.

La calle que mayor recorrido presenta es Manuel Hernández Pérez con aceras en el lado norte, en gran parte de su traza, también se aprecia cierta continuidad de aceras en el núcleo de Llano Blanco.

6. TRAPICHE

En el Trapiche es una de los barrios donde la presencia de aceras e itinerarios peatonales es ocasional; tanto es así que las pocas y reducidas aceras que se encuentran se ubican a los márgenes de la carretera GC-331, a su paso por el núcleo poblacional de El Trapiche y en la calle Magistral Marrero.

7. TRASMONTAÑA

Al igual que algunos otros barrios, la longitud en el barrio de aceras, es muy inferior a la necesaria, la red no presenta ni continuidad, ni aceras suficientemente anchas como para el paso de usuarios de movilidad reducida.

No existen tramos importantes de acera, salvo pequeñas sendas de escasos metros en Las Chorreras o en el propio núcleo de Trasmontaña, todas ellas siguiendo el canon del párrafo anterior.

8. CARDONES

Cardones cuenta con un red peatonal que recorre muchos puntos del municipio, tal es así que en el núcleo de la Montaña de Cardones y el propio núcleo de Cardones presenta calles con aceras a ambos lados, si bien éstas son en su inmensa mayoría, aceras de menos de 1 metro de ancho.

A ambos lados de la GC-302 se localizan aceras de manera discontinua, en su mayoría con anchos mayores a 1 metro, llegando a alcanzar incluso más de 2 metros. También se aprecian ciertas calles transversales con presencia de aceras menores a lo indicado por la Ley de Accesibilidad.

Ya en el núcleo de la Dehesa la urbanización está más definida, existen aceras en ambos lados de las calles, salvo pequeños puntos que crean discontinuidad.

9. CASCO DE ARUCAS

El Casco de Arucas se encuentra dividido, si hablamos del ancho de sus calles, en la parte antigua del Casco y la parte nueva del mismo. En la parte Antigua del Casco de Arucas, la mayoría de las aceras son de menos de 1 metro. Esto se debe al ancho de sus calles y la condición de zona histórica. Las calles del Centro Histórico de Arucas (entorno a la Iglesia de San Juan), cuentan con aceras a ambos lados.

Las aceras que rodean la plaza y a la Iglesia de San Juan, tienen un ancho que oscila entre 1-1,5 metros. Las calles León y Castillo y Gourié son peatonales.

Desplazándonos hacia el Norte del Casco de Arucas, vamos a llegar a una zona de nueva de Arucas, donde las aceras tienen un ancho que no supera el 1,5 metros. De toda esta zona es importante mencionar el ancho de más de un 1,5 metros de la calle Canarias (junto a la Plaza de Los Derechos Humanos) y la calle Francisco Gourié (junto a la Plaza de la Constitución).

La zona Nueva del Casco de Arucas, se centra alrededor de la Avenida del Mirón y encontramos aceras mayores de 1,5 metros.

Tomando la calle El Cerrillo nos dirigimos hacia La Goleta El ancho de las aceras de las calles: el Cerrillo, Obispo Pildain y Lomo San Pedro, no superan el metro y se sitúan a ambos lados de la calzada.

Por las calles: La Heredad y Alfredo Martín Reyes alcanzaremos la población de la Montañeta. Éstas tienen aceras a ambos lados de la calle y sus anchos oscilan entre 1-1,5 metros. La calle principal de La Montañeta es la c/ Princesa Tenesoya, también tiene aceras a ambos lados de la calle con un ancho menor de 1 metro. En esta calle se unirán transversales con iguales características.

En la población de La Fula las aceras se van a ubicar a ambos lados de la calle y no tendrán un ancho mayor de 1 metro.

10. SANTIDAD

El barrio de Santidad se divide en seis grandes zonas; Juan XXIII, Urbanización San Fernando, Urbanización San Francisco Javier, Santidad, La Guitarrilla y Santidad Alta. Será la GC-300 desde la que vamos a acceder en la mayoría de los casos a los núcleos antes mencionados.

La calle Clemente Jordán va a tener una acera de ancho de entre 1-1,5 metros prácticamente en todo su recorrido, exceptuando en algún tramo de unos 80 metros, en los que es mayor al 1,5 metros. La parte baja y, más cerca, de la GC-300, presenta en sus calles aceras a ambos lados de más de 1,5 metros. Subiendo por la Urbanización dirección Juan XXIII nos encontramos las calles: Pintor Murillo, Pintor Zurbarán y Miguel Ángel, con aceras a ambos lados de la calle y con ancho menor de 1 metro.

En Hoya Ariñez se localizan aceras a lo largo de toda la calle con anchos mayores de 1,5 metros, y a ambos lados de la calzada. También es importante mencionar, la existencia de peatonales entre los bloques de viviendas que pertenecen a esta urbanización.

La Urbanización San Fernando tiene aceras a lo largo de todas sus calles, excepto en aquellos tramos donde no exista edificación. La mayoría de las aceras van a ser de 1-1,5 metros de ancho. Existen algunos tramos en el que el ancho no va a ser mayor de 1 metro pero se van a aproximar bastante. Las aceras de menos de 1 metro se localizan en las calles: Guadarrama y Alto de Los Leones.

En la zona de Santidad, las calles: La Purísima y San Antón de la Santidad van a tener aceras de menos de 1 metro, igual que sus calles transversales. Por el contrario, la zona que rodea la Iglesia de Santidad va a tener aceras cuyos anchos oscilan entre 1-1,5 metros y están dispuestas a ambos lados de la calle.

La calle Los Caídos tiene aceras a ambos lados de la calzada con anchos entre 1-1,5 metros, las aceras de sus transversales tienen anchos menores al metro, a excepción de la calle Gran Canaria cuyos anchos oscilan entre 1-1,5 metros.

Las aceras de La Urbanización San Francisco Javier se localizan a ambos lados de la calle, con un ancho que va a oscilar entre 1-1,5 metros de ancho. Existen pequeños tramos en los que el ancho cambia a más de 1,5 metros. En esta zona son importantes las aceras o pasos para peatones que existen entre las edificaciones y mantienen conectadas las distintas calles de la Urbanización.

En la Urbanización la Guitarrilla, las aceras de las calles: Géminis y Sagitario, tienen anchos menores a 1 metro a ambos lados de la calle. El resto de las calles que pertenecen a esta urbanización llevan aceras a ambos lados de la calzada y con anchos que van a mantenerse dentro de un rango que va desde 1-1,5 metros.

En Santidad Alta nos vamos a encontrar aceras localizadas principalmente delante de las viviendas y en muchos casos van a ser inexistentes. El ancho será de menos de 1 metro. El Paseo Dos de Mayo, nombre con el que se denomina a La GC-303 a su paso por Santidad Alta, va a tener tramos de aceras intermitentes a un lado y a otro de la calzada. Estas aceras se van a ubicar principalmente delante de las viviendas que existen en la zona. Nos encontraremos un primer tramo de anchos entre 1-1,5 metros, los cuales disminuirán a medida que nos acercamos a la Iglesia de Santidad Alta, donde los anchos no serán mayores a 1 metro.

11. VISVIQUE

Avanzando por la GC-43, llegamos a los núcleos de población de Visvique y Santa Flora.

La calle Los Geranios en Santa Flora, es una de las principales del barrio, sus aceras a derecha y a izquierda presentan anchos variables. El margen izquierdo pasa de tramos de menos 1 metro de ancho a tramos de 1,5 metros. En el margen derecho la mayoría de los tramos van a presentar un ancho de acera de 1-1,5 metros. Las transversales a esta calle tienen aceras a ambos lados de la calzada, con un ancho que no va a superar el 1,5 metros y que tampoco quedará por debajo del metro.

Continuando por la GC-43, nos encontramos con aceras en el margen derecho que van a superar el 1,5 metros de ancho. Al llegar a la parte alta de Santa Flora, las aceras se ubican a ambos lados de la calzada, con anchos que van desde 1-1,5 metros como en la calle La Acacia, excepto en la calle El Sauzal y la calle El Tilo donde van a ser de menos de 1 metro.

12. LOS PORTALES

Los tres grupos de población donde se van a centrar la mayoría de las viviendas de la zona son: el núcleo de Los Portales, la Urbanización La Solana y la Urbanización Masapeses. La gran mayoría de las aceras que aquí se ubican, se encuentran delante de las viviendas, son de ancho variable y sus dimensiones oscilan entre 0,5-1 metros de ancho. Existen algunas excepciones como es la calle C/ Juan Borges o C/ Nicolás Estébanez, que presenta aceras de más de 1,5 metros.

De manera excepcional existe tramos que se encuentran con un ancho mayor de 1,5 metros como es el caso de la Urbanización La Solana.

Dentro de la Urbanización Masapeses, la calle principal va a tener una acera en el margen derecho, de ancho mayor 1,5 metros. El resto de las calles tienen aceras a ambos lados de la calzada y de dimensiones entre 1,5 metros y 2 metros.

Caso excepcional es la Urbanización Domingo Rivero que no cuenta, ni con encintado de aceras ni con pavimentación de calzada.

13. LOS CASTILLOS

Esta zona presenta una población muy dispersa, encontrándose muchas viviendas unifamiliares repartidas por toda la superficie del barrio.

En el Pasaje El Limonero nos encontramos con aceras a derecha y a izquierda con un ancho entre 1-1,5 metros. En el caso del pasaje El Naranja sólo hay aceras en el margen izquierdo y sus anchos son iguales al anterior. En esta zona se distribuirán pequeños tramos de aceras principalmente delante de algunas viviendas cuyos anchos van a oscilar entre 1-1,5 metros.

Avanzando por la Carretera GC-43, nos encontramos con los Pasajes: Anturios y La Trebolina, los cuales cuentan con aceras entre 1-1,5 metros de ancho pero en uno sólo de sus lados.

6.3.2.3. Usuarios de movilidad reducida

El parámetro más relevante a la hora de diseñar una red peatonal es aquél que hace referencia al tránsito por la red de los usuarios de movilidad reducida.

De los 180.000 metros lineales de acera existentes en el municipio, el ancho medio de acera es de 1,42 metros, por lo que a duras penas supera los anchos mínimos.

Los parámetros de diseño de los viales y los elementos de los mismos, están regidos por la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y por el Reglamento propio de la misma.

La planificación, el trazado y la realización de los itinerarios públicos se harán de forma que éstos resulten accesibles para las personas con limitaciones, movilidad o comunicación reducida.

Zonas de Salud	Total	No Padece Minusvalía	Clase de Minusvalía			
			Total	Física	Mental	Física y mental
Canarias	1.599.507	1.564.296	35.211	27.226	4.193	3.792
Gran Canaria	710.214	693.263	16.951	12.836	2.271	1.844
Las Palmas de G.C.	344.426	334.167	10.259	7.985	1.278	996
Telde	92.628	91.107	1.521	1.116	206	199
Valsequillo	7.796	7.691	105	66	20	19
Ingenio	24.176	23.726	450	344	75	31
Aguimes	18.222	17.956	266	202	25	39
Vecindario	43.607	42.923	684	472	149	63
Tirajana	3.182	3.016	166	43	5	118
Maspalomas	27.222	26.914	308	236	31	41
Mogan	11.833	11.628	205	157	33	15
Aldea de San Nicolas	8.082	8.055	27	15	4	8
Agate	6.025	5.711	314	289	9	16
Galdar	20.492	20.278	214	146	30	38
Caideros-Montaña Alta	2.374	2.335	39	26	6	7
Santa Maria de Guia	11.625	11.410	215	116	71	28
Moya	8.932	8.718	214	123	65	26
Firgas	6.526	6.393	133	94	21	18
Arucas	29.645	28.662	983	768	106	109
Santa Brigida	16.737	16.423	314	235	56	23
San Mateo	7.316	7.157	159	118	21	20
Tejeda	2.552	2.492	60	49	8	3
Artenara	1.250	1.244	6	4	0	2
Teror	11.183	10.953	230	183	32	15
Valleseco	4.383	4.304	79	49	20	10

Tabla 6.3.2.3. Fuente: ISTAC – Año 1996

Arucas cuenta, según la tabla anterior, con 983 minusválidos, de los cuales y según criterios de los tribunales sanitarios, 768 son considerados como usuarios de movilidad reducida en mayor o menor grado. El municipio de Arucas, es el cuarto municipio de la isla con mayor número de usuarios de movilidad reducida manteniendo un amplio margen con el tercero (Vecindario).

6.3.2.4. Caminos y senderos

El paisaje de Arucas está inmerso en multitud de caminos, sendas y veredas. La erosión en el tiempo y la caracterización antrópica de los terrenos, han variado o suprimido del entorno los recorridos.

Estos caminos a pesar de ser elementos más modestos que las vías urbanas, ejercían papeles de interconexión entre barrios. Hoy en día se han convertido en rutas de ocio y salud.

A continuación se procede a describir los senderos y caminos existentes en el municipio. Para la elaboración de éste epígrafe se han seguido los textos del Dossier “Caminando por Arucas” editado por el propio Ayuntamiento.

1. Lomo de Riquiáñez

Este primer sendero, empieza y termina en la zona de Juan XXIII. El sendero recorre un total de 8 Km aproximadamente y se divide en dos tramos bien diferenciados. El primero va desde el “Polideportivo Municipal” hasta “El Picacho” (3,5 Km) y el segundo tramo va desde “El Picacho” hasta el “Polideportivo Municipal” (4,5 Km), este último tramo recorrerá los lindes del barranco de Los Bocarones.

Ese es un sendero que presenta paisajes con una vegetación en recuperación. A lo largo del recorrido nos encontramos con vegetación endémica diversa, destacando: granadillos, acebuches, orobales, guaydiles, pinos canarios, retamas, palmeras, etc. y otras especies bastantes comunes en la zona.

Es un sendero que nos da opción a la contemplación de vistas panorámicas de gran valor, así como la existencia de elementos etnográficos como pueden ser la existencia de hornos de tejas, acequias y cantoneras, etc.

2. Lomo Jurgón

La ruta en cuestión conecta la zona de Los Altabacales con el barrio de Santidad. Tiene su comienzo en la zona que conocemos como Los Altabacales y su punto final es en el Deportivo Municipal. Se trata de un sendero que recorre un total de 6 Km y de dificultad baja. Su itinerario se inicia en Los Altabacales siguiendo hacia El Arco, área Recreativa de Lomo Jurgón, Fuente del Hierro, La Calva, La Vega, Barranco de Arucas, Puente de Arucas.

El recorrido cuenta con unas vistas impresionantes de la Vega de Arucas, de Visvique, de Santa Flora y de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

La vegetación que nos encontramos a lo largo de la zona se distribuye en dos pisos que van desde el termófilo hasta el monteverde seco. Cerca del Área Recreativa de Lomo Jurgón, se encuentran toda una serie de plantas canarias de repoblación reciente con especies tan variadas como: sabinas, guaydiles, lentiscos, fayas, madroños, dragos, etc.

Los elementos etnográficos que nos encontramos en la zona son los típicos de la zona de cumbre: alpendes, cuartos de aperos, canteras de extracción de piedra y picón, pozos, etc.

En los terrenos que colindan la zona es muy habitual el cultivo de cereales, plantación de frutales, papas, millo, cultivo de plátanos con riego en manta, cultivo de invernadero, ganadería estabulada asociada a la agricultura, etc.

3. Presas del Pinto

Este sendero tradicional recorre gran parte del barrio del Casco de Arucas, concretamente la población de La Goleta. Tiene su inicio en La Heredad de Aguas de Arucas y Firgas y se dirige hacia: Ermita del Calvario, Iglesia de la Goleta, Presas del Pinto, Tiro de Pichón, La Fula, La Montañeta, Hacienda del Buen Suceso, Árbol Bonito-Acequia Alta y Plaza de la Constitución. El itinerario recorre un total de 5 Km y presenta una dificultad baja.

Del sendero se destacan las impresionantes vistas que se pueden apreciar de la vega agrícola de La Marquesa, así como los edificios del Hotel Rural “Hacienda del Buen Suceso” y el Palacete de La Marquesa.

A lo largo del recorrido nos podemos encontrar con una gran variedad tanto natural y propia de la zona como introducida. Nos encontramos con: flores de mayo, veroles, gaydiles, tabaibas dulces y amargas, inciensos, etc. y en la parte baja del recorrido, en los barranquillos próximos a la Hacienda del Buen Suceso, aparecen los palmerales.

Los elementos etnográficos que nos encontramos en la zona son muchos y variados, destacando: presas, acequias, lavaderos, molinos, aljibes, lavaderos, alpendes, cuartos de aperos, etc.

4. La Punta

Este sendero tiene una dificultad baja-media, y recorre un total de 6 Km. Se inicia en el casco del barrio de Cardones siguiendo el siguiente itinerario: Parque Municipal Granjeros, Montaña de Cardones, Tierra Mora, La Cantera, Camino Llano, Rosa Silva- Punta de Arucas, Cueva de Las Palomas, Cebolla y la GC-20.

A lo largo de todo el sendero podemos disfrutar de diversidad de paisajes, como la panorámica de toda la costa Norte, terrenos de cultivos abandonados, escarpados cantiles con procesos erosivos y serpenteantes costas con interesantes paleoplayas en el segundo.

La vegetación que nos vamos a encontrar es la propia del tabaibal-cardonal y del cinturón halófilo costero, con gran cantidad de especies entre las que destacan: tabaibas dulces y amargas, toldas o tabaibas paridas, magarzas, aulaga, cardocillos, etc. y especies introducidas entre la que destaca la tunera india. Las aves de la zona son las propias de la costa, gaviotas, vencejos, cernícalos, palomas bravas, etc.

El sendero permite contemplar los terrenos propios de la zona, plataneras, cultivos bajo invernadero. También es posible encontrarnos con ganadería estabulada asociada a la agricultura.

Es común la canteras de picón, la producción de sal, pesca a caña, marisqueo de borde, etc.

5. La Costa

Como bien indica el nombre del mismo, este es un sendero que recorre prácticamente toda la costa de Arucas. Tiene su comienzo en el Caletón del Guincho y su punto final en Quintanilla. La ruta recorre un total de 5,5 km y presenta una dificultad baja.

El itinerario de la ruta parte de la Autovía GC-2 y continúa hacia El Caletón del Guincho, la Hondura, Las Salinas del Bufadero, El Puertillo, Avda. Los Charcones, Las Coloradas y Quintanilla.

El paisaje con mayor la presencia son los acantilados abruptos de formas sinuosas, sus bahías abarrotadas de cantos rodados, sus variados charcones, así como una gran diversidad de procesos erosivos que nos muestran sus formas caprichosas.

La vegetación que existe en la zona son las características de la zona costera como los corazoncillos, lechugas de mar, uvillas de mar y del tabaibal como las tabaibas dulces y las toldas, además de la siempreviva de costa, tarahales, etc. En cuanto a la avifauna podemos ver: pardelas, vencejos, gaviotas, garcillas, zarapitos trinadores, etc. y fauna más vinculada al borde del mar: lapas, burgaos, pulpos, etc.

Los elementos etnográficos que nos encontramos en el territorio que recorre el sendero son bastantes habituales en todo el territorio aruquense; terrenos y bancales de cultivos, riegos y estanques, alpendres, cuartos de aperos, salinas, etc.

6. Barranco de Moya

Este sendero conecta los barrios de Santidad, concretamente la población de Santidad Alta, con Tinocas. El recorrido presenta una longitud total de 8 km. de dificultad baja. El itinerario comienza en Santidad Alta y avanza hacia Hoya Olivares, Puente de Tenoya, El Portichuelo y finalmente acaba en Tinocas.

Prácticamente todo el sendero se puede considerar como una ruta con trazado propia de barranco y con gran variedad de vegetación: palmeras, acebuches, granadinos, orobales, eucaliptos, etc., además de vinagreras, balillos, taracontilla, juncos, etc. Reseñar la existencia aguillillas, cernícalos, alcaravanes, camineros, mirlos, etc.

A lo largo de todo el recorrido nos vamos a encontrar numerosos yacimientos entre los que destacan: Las Guirreras, Las Milaneras, Las Cueveras. Éstos van a coexistir con bancales escalonados, riegos, puentes, acueductos, etc.

En esta zona predominaban tradicionalmente las canteras de piedras y arena de montaña así como la extracción de agua en pozos y fondo de barrancos.

7. Barranco de Los Palmitos

Esta es una ruta que une los barrios de El Trapiche y Bañaderos. Su itinerario tiene el punto de partida en el Trapiche avanza hacia El Barranco de Los Palmitos, Cruz de Pineda, El Cardonal, La Cuestilla, Barranco de Bañaderos y Bocabarranco. El sendero tiene una longitud total de 7 km. y presenta una dificultad baja.

Esta ruta transcurre por zonas de cauces de barrancos, pero rodeada de paisajes agrícolas de las zonas de mayor producción del municipio. A lo largo del recorrido nos podemos encontrar: palmeras de cauce de barranco y de borde de plantaciones, bosquetes de tarahales y lentiscos. De vegetación arbustiva destacamos la presencia de: veroles, berodes, góngaros, tabaibas dulces y amargas, salvias, vinagreras, espinos de mar, etc.; en cuanto a la avifauna podemos ver: cernícalos, garzas, pollas de agua, mirlos, capirotos, etc.

Los elementos etnográficos de la ruta son los típicos de las zonas rurales, y bastantes comunes en los senderos tradicionales que hemos descrito con anterioridad. Ejemplo de ellos son los alpendres, las aljibes, cantoneras, acueductos, lavaderos, etc.

(Véase Plano de “Caminos Rurales. Estado Actual” adjunto.)

6.3.3. RED DE APARCAMIENTOS

La función primaria del aparcamiento es “colocar los coches y otros vehículos estacionados en el lugar destinado para ello o en un lugar cualquiera”. Sin embargo esta función simple, encierra, como todas, la posibilidad de ejercer otras actividades sobre las cuales se puede actuar de manera positiva o negativa, facilitándolas, dificultándolas o impidiéndolas, es decir, permite realizar otras funciones secundarias.

En efecto, el aparcamiento posibilita:

- Tener coche
- Disponer del mismo en la vivienda o en sus proximidades
- Acceder con él a los diferentes destinos que pueden interesar al conductor (trabajo, estudios, compras, ocio, otros).

Es simplemente obvio el deducir que sin aparcamiento no es posible tener coche. Considerando que en muchos casos Arucas es considerada como “ciudad dormitorio”, la necesidad de aparcamiento en la proximidad de la vivienda, se fundamenta en que casi la mitad de los desplazamientos en vehículo privado tienen su origen en la vivienda, pero tal ubicación podría trasladarse al lugar de trabajo, o de estudio, etc., donde también se puede pasar tanto tiempo como en la vivienda.

Conocida la función del aparcamiento y una primera introducción sobre el efecto que provoca los mismos en una ciudad, se debe tener una visión completa de la capacidad del sistema de estacionamiento que tiene Arucas además del parque de vehículos municipal, pues son éstos en su mayoría los que ocupan parte de la calzada para su estacionamiento.

Según el Instituto de Estadística de Canarias, en el año 2003, Arucas constaba de un total de 19.171 vehículos. La distribución por barrios es compleja, pues no se poseen datos para ello y una interpolación podría conducir a datos erróneos. Sabido el dato, se tiene que desde 1.998 hasta el año de referencia, 2.003, se ha producido una variación al alza, de 4.736, lo que al propio año de referencia equivale a un total de 0,573 vehículos por persona.

(Véase Plano de “Aparcamiento en Red Viaria. Estado Actual” adjunto.)

6.3.3.1. Tipos

Por su localización, pueden distinguirse:

- Aparcamientos en la vía pública
- Aparcamiento en superficie
- Edificios de aparcamientos

6.3.3.1.1. Aparcamientos en la vía pública

Normalmente anejos al viario, de cuya sección transversal forman una banda longitudinal.

1. En línea

Son aquellos en los que el eje del carril de maniobra y la plaza de estacionamiento están en la misma dirección. Es la modalidad más usual en nuestras calles.

En éste caso el aparcamiento puede llegar a ser regulado mediante un marco tarifario tal y como ocurre en algunas calles del Casco de Arucas como la Avenida del Mirón o en la calle Juan de Bethencourt Domínguez.

2. Oblicuos

Son aquellos que el eje del carril de maniobra forma un ángulo de 30, 45 o 60 grados con la plaza de aparcamiento. El más frecuentemente utilizado es el de 45 grados.

3. Batería

Son aquellos que el eje longitudinal de la plaza forma un ángulo de 90 grados con el eje del carril de maniobra. Constituye la modalidad más utilizada para el aparcamiento intensivo en viario.

6.3.3.1.2. Aparcamiento en superficie

Constituidos por espacios libres, públicos o privados, especialmente diseñados y acondicionados, situados fuera de la red viaria a la que se conecta por uno o varios accesos específicos.

6.3.3.1.3. Edificios de aparcamientos

Sobre o bajo nivel del terreno, de carácter público o privado y que cuentan con los correspondientes accesos, rampas o mecanismos para la entrada y salida de vehículos.

6.3.3.2. Descripción de la red de aparcamientos públicos

1. SAN ANDRÉS

En este barrio los aparcamientos se van a diferenciar entre los de línea y los de batería/oblicuos. Un gran número de aparcamientos se centran en la calle Luisa Ramos Medina, esto se puede ser por la condición de barrio costero, donde se reúnen deportistas acuáticos tanto del municipio como de fuera de él, que se desplazan hasta la zona practicar diferentes actividades en mar.

El número total de estacionamientos es de 181 plazas de aparcamientos en línea y 52 plazas de aparcamientos en batería u oblicuos.

2. EL PUERTILLO

Otro de los barrios costeros con gran poder atractor, no sólo por encontrarse cerca del mar sino por tener zonas habilitadas para el baño, esto en ocasiones provoca problemas de aparcamiento en el barrio.

El Puertillo cuenta con un número de plazas de estacionamiento que asciende a 233, se distribuyen en 98 plazas de aparcamientos en línea y 97 plazas en batería u oblicuos. En el mismo barrio se emplaza una superficie destinada al aparcamiento (comúnmente denominados aparcamientos en bolsa), que agrupa el aparcamiento de 38 vehículos.

3. BAÑADEROS

Bajo la influencia de las GC-330 y GC-331, Bañaderos es uno de los barrios más poblados del municipio y por lo tanto, con un gran número de vehículos.

En este ámbito no se localiza ninguna zona con aparcamientos en superficie capaz de albergar vehículos de forma conjunta. En cuanto a la distribución de las plazas de aparcamiento en la vía pública hay un total de 658 estacionamientos, 531 aparcamientos en línea y 127 plazas en batería u oblicuos.

4. TRES BARRIOS

Los aparcamientos en Tres Barrios básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas de los núcleos de población de Llano Blanco, Cardonal y Cruz de Pineda, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcones.

En esta zona sólo van a emplazarse aparcamientos en línea o aparcamientos en batería u oblicuos. Se cuenta con un total de 286 plazas de aparcamiento, de las que 133 plazas son en línea y 153 plazas en batería u oblicuos.

5. TRASMONTAÑA

El barrio no cuenta con un número suficiente de plazas de aparcamientos y en ocasiones los vehículos son estacionados en la propia GC-301, carretera que cruza el barrio. Esta característica se puede deber al hecho de que Trasmontaña es una zona donde las viviendas se encuentran bastante dispersas, lo que obliga a los residentes estacionar sus vehículos delante de sus viviendas con los problemas que ellos conlleva.

No se han contabilizado muchos aparcamientos, 9 estacionamientos en línea a los que se les puede añadir hasta 7 plazas más en batería u oblicuos, resultando 16 estacionamientos.

No se localizan emplazamientos donde se realice aparcamiento colectivo, por lo tanto Trasmontaña no cuenta con estacionamientos en superficie.

6. TRAPICHE

El barrio en cuestión presenta la misma tendencia que el barrio de Trasmontaña, aunque con la diferencia de que existe menor número de vehículos que tomen parte de la calzada para aparcar, por lo que no ve reducidas sus dimensiones.

En el Trapiche las plazas de aparcamiento no se encuentran distribuidas entre sus núcleos poblacionales. Es el núcleo de Lomo la Palmita, es el que cuenta con la totalidad de las plazas de estacionamiento público. Dentro de él existe un total de 48 plazas, divididas entre 28 plazas para el estacionamiento en línea y 20 para el aparcamiento en batería u oblicuos.

Tampoco este barrio está dotado de aparcamiento en superficie, por lo que su red de estacionamiento ve mermada su capacidad.

7. CARDONES

Cardones es el tercer barrio con mayor número de emplazamientos para el aparcamiento de vehículos.

Las plazas se encuentran distribuidas entre la falda de la Montaña de Cardones, los márgenes y transversales a la GC-302 y en menor medida en los núcleos de Lomo Espino y La Dehesa.

Se contabilizan aproximadamente 1.078 aparcamientos dentro de Cardones, resultando de la suma de 803 plazas de estacionamiento en línea y 275 aparcamientos en batería.

Aunque Cardones posee una buena red de estacionamientos, ésta se ve mermada por la falta de aparcamientos en superficie.

8. TINOCAS

Tinocas cuenta con buenas características urbanísticas desde el punto de vista del viario urbano. En todas las calles principales cuenta con plazas para el estacionamiento, aunque tampoco dispone de estacionamiento colectivo de acceso público. Las plazas de aparcamiento están distribuidas tanto en línea, con 212 plazas, como en batería u oblicuos, con 113 plazas y hacen un total de 325 plazas de estacionamiento.

9. ARUCAS CASCO

Esta es la zona donde se centra el mayor número de aparcamientos en la vía pública, tanto libres como con tarifación municipal. Se cuenta con aparcamientos en superficie (públicos y privados), distribuidos en ocho puntos del barrio y con una capacidad total de 515 plazas de aparcamiento. La mayor de ellas se encuentra junto a la GC-300 (Carretera del Lomo) lindando con Colegio Público Juan Zamora Sánchez.

El resto de los estacionamientos localizados en el centro municipal se ubican en sus calles y los aparcamientos en línea representan un 60% del total de las plazas. De esta manera y con el trabajo de campo realizado, resultan 1.792 plazas de aparcamientos en línea y 613 plazas de estacionamiento en batería u oblicuos.

Por lo tanto, y tras la suma de todos los tipos de aparcamientos, el número de estacionamientos totales asciende a 2.920 plazas.

10. SANTIDAD

Este es uno de los barrios de Arucas que más ha crecido en los últimos años, por lo que número de plazas de aparcamientos ha aumentado considerablemente.

Santidad también cuenta dentro de su red de estacionamientos, de las tres tipologías de aparcamiento: en línea, en batería u oblicuo y en superficie. Los aparcamientos en línea son los más representativos debido principalmente a las secciones de sus viales, contabilizándose un total de 3.266 plazas. Además de los aparcamientos en línea, cuenta con 339 plazas en batería y 53 plazas de estacionamientos en aparcamientos colectivos. Por tanto, el número total de aparcamientos del barrio asciende a 3.658 plazas.

11. VISVIQUE

Avanzamos hacia la parte alta del municipio, en esta zona, la mayoría de los aparcamientos se encuentran situados en las entradas de las viviendas y en las calzadas, invadiendo las calles por las que se circula.

En este barrio se han numerado 436 estacionamientos en línea a los que añadimos 81 plazas en batería u oblicuos, sin encontrar plazas ubicadas en estacionamientos en superficie.

12. LOS PORTALES

Los aparcamientos en Los Portales se distribuyen en línea y en batería u oblicuo. Se contabilizan un total de 498 aparcamientos en línea, a los que se les agrega 196 plazas en batería, es decir, un total de 694 aparcamientos en la zona.

13. LOS CASTILLOS

Los Castillos es el último barrio a estudiar dentro del municipio de Arucas. Sus aparcamientos se distribuyen en línea y en batería u oblicuo, puesto que no se localizan bolsas de estacionamiento colectivo.

Se contabilizan 498 plazas en línea mientras que en batería se cuentan 62 plazas, es decir, un total de 560 plazas de aparcamientos.

6.3.3.3. Descripción de la red de aparcamientos privados

Habiendo analizado la situación de la red actual de los aparcamientos de acceso público, existe un porcentaje de vehículos que realizan esta acción en aparcamientos de índole privada.

Debido a la imposibilidad de localizar estos aparcamientos, que en la mayoría de los casos son colectivos, el equipo redactor de este Estudio Municipal de Movilidad, procedió a realizar las consultas oportunas al ente encargado de la administración de los vados municipales.

La empresa Valora Gestión Tributaria administra para el Ayuntamiento de Arucas el régimen de pago de vados. Según los datos manejados por éste organismo, Arucas cuenta con 940 vados en el año 2.008, distribuidos en toda su geografía.

Aplicando una distribución porcentual entre la población y el número de vados, y aplicando una media de 7 aparcamientos por vado, se tiene:

Barrios	Habitantes	%	Vados	Apar.Priv.
San Andres	831	2,40	23	161
El Puertillo	1283	3,70	35	245
Bañaderos	1839	5,30	50	350
Tres Barrios	1342	3,87	36	252
Trasmontaña	711	2,05	19	133
Cardones	3967	11,44	108	756
Santidad	9523	27,46	258	1.806
Casco	10382	29,94	281	1.967
Trapiche	780	2,25	21	147
Visvique	2073	5,98	56	392
Los Portales	1188	3,43	32	224
Los Castillos	760	2,19	21	147
Total	34.679	100,00	940	6.580

Tabla 6.3.3.3.-I. Elaboración Propia

A la vista de todos los datos analizados, el municipio cuenta con un total de 17.383 aparcamientos, distribuidos como sigue:

Aparcamientos Público	10.803
Aparcamiento Privado	6.580
Total	17.383

Tabla 6.3.3.3.-II. Elaboración Propia

6.3.4. CARRILES ESPECIALES

6.3.4.1. Carriles bus y taxi

Actualmente el municipio cuenta con una importante red de transporte público, así como una flota de taxis de 57 vehículos, de las cuales 3 son adaptadas a personas de movilidad reducida. Estos parámetros no se ven reflejados en una estructura viaria que considere la guagua en primer lugar y el taxi en segundo, como los principales elementos alternativos al transporte en Arucas.

La falta concienciación global hace prever que las vías “solo taxi y bus” para uso exclusivo de guaguas y taxis en el municipio de Arucas sean nulos.

6.3.4.2. Carriles bici

Dentro del municipio, existen numerosos senderos que pueden ser utilizados para transitar en bicicleta pero no están preparados a tal efecto. Los senderos por los que se circula actualmente, son de uso deportivo, puesto que no respetan una geometría en alzado mínima para su libre tránsito y para su uso se tenga que tener una preparación física específica.

6.4. SERVICIOS

En este apartado se describen los servicios de transporte público a los que tienen acceso los usuarios. Al analizar los servicios de transporte público, guagua o taxi, se debe tener en cuenta que el movimiento producido por los usuarios no es sólo local, sino que también hay usuarios de otros municipios de la isla que llegan a Arucas a través de estos servicios.

6.4.1. SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

La distribución de los barrios y la situación del municipio de Arucas con respecto a la isla de Gran Canaria, hacen necesaria la diferenciación entre guaguas urbanas e interurbanas.

El sistema de transporte público consta de una estación de guaguas ubicada en la calle Bruno Pérez Medina, dentro del propio casco, con las características descritas en el apartado 6.4.1.1.1 de éste documento.

6.4.1.1. Guaguas urbanas e interurbanas

Líneas Urbanas								
Línea	Recorrido	Periodo 06.00 - 10.00	Periodo 10.00 - 15.00	Periodo Tarde	Periodo Nocturno	Vel.Med	Serv.	Parad.
250	Arucas-Santidad	30 minutos	1 hora	1 hora	0	40	19	11
256	Arucas-Trasmontaña-Arucas	2,15 horas	1,5 horas	2 horas	0	40	8	25
256'	Arucas-Lomo Espino-Arucas	1,5 horas	2 horas	1,15 horas	0	40	8	15
Líneas Interurbanas								
123	Arucas-Moya	1,5 horas	0	4 horas	0	40	6	4
201	Firgas-LPGC	2 horas	0	2 horas	0	40	3	25
202	Firgas- Las Madres	0	0	4 horas	0	40	2	19
205	Arucas-Tamaraceite- LPGC	30 minutos	30 minutos	30 minutos	1 hora	40	37	11
206	Arucas-Bañaderos- LPGC	1 hora	45 minutos	1 hora	0	40	18	17
209	LPGC- Arucas	0	0	3 horas	0	40	3	18
210	Arucas- Cardones- LPGC	30 minutos	30 minutos	30 minutos	0	60	30	19
211	Arucas-Firgas	1 hora	1 hora	1 hora	0	40	15	4
213	Arucas-San Felipe	2 horas	2 horas	3 horas	0	50	6	16
215	Teror-Cruce San Felipe	1 hora	1 hora	1 hora	0	40	16	30
222	Lanzarote- LPGC	0	0	1	0	40	1	13
234	Arucas- LPGC	45 minutos	45 minutos	2 horas	0	70	10	6
235	Arucas- Teror	1	0	0	0	40	1	4
251	Arucas-Cruz de Firgas	1 horas	1 horas	1 horas	0	40	17	14
255	Arucas- Los Altabacales	1 horas	0	1	0	40	4	19

Tabla 6.4.1.1.-I. Elaboración Propia

Los servicios de transporte urbano se encuentran concentrados en la ciudad de Arucas, y son ofrecidos por la empresa GLOBAL S.U. (Salcai-Utinsa), como consecuencia de una concesión otorgada por el Cabildo de Gran Canaria, que caduca en el 17 de Mayo de 2015.

(Véase Plano de “Transporte Colectivo de Pasajeros. Estado Actual” adjunto.)

6.4.1.1.1. Estación de guaguas

El municipio de Arucas, cuenta desde hace años, con una Estación de Guaguas de 4.000 m² de superficie, en la calle Bruno Pérez Medina. Esta estación sirve tanto como punto final de recorridos de las líneas que llegan hasta Arucas, como un punto más de conexión para otras líneas que van o vienen de municipios cercanos.

La estación de guaguas tiene cabida para un mínimo de nueve guaguas de hasta 14 metros y cuenta con viales para realizar giros con comodidad y confort. Existen también espacios reservados para el estacionamiento de vehículos propios de la empresa o para microbuses, necesarios para alcanzar aquellas zonas del municipio que por las características de viario, hacen imposible el acceso de líneas de mayor longitud.



6.4.1.1.2. Estadísticas de flujos

I. MENSUAL

- Hasta Arucas

Esta tabla refleja el número de viajeros que en el año 2006 se trasladaron en guagua al municipio de Arucas procedentes de otros municipios. La tabla se ha elaborado por línea de guagua y mes.

123 Arucas - Moya												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
551	474	635	533	624	698	660	491	623	683	659	584	7.215

201 Firgas - Arucas - Trapiche - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
97	86	164	106	99	77	105	110	125	102	135	88	1.294

202 Firgas - Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
137	105	158	181	134	136	232	211	158	149	140	175	1.916

205 Arucas - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
12.135	11.410	13.294	11.111	12.800	13.456	12.148	10.964	11.874	12.945	12.646	11.716	146.499

206 Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
6.158	5.566	6.799	5.963	6.441	6.335	6.811	5.956	6.118	6.165	5.969	5.697	73.978

209 Arucas - Cardones - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
215	257	271	186	200	245	172	218	279	261	245	187	2.736

210 Arucas - Cardones - Las Palmas de G.C.

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
17.294	16.066	19.757	15.907	17.673	17.594	16.869	15.245	16.285	17.571	17.307	15.774	203.342

211 Arucas - Firgas

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
2.369	1.930	2.604	3.005	3.586	3.779	3.870	3.816	3.669	3.764	3.520	3.594	39.506

213 Arucas - Trapiche - San Felipe

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
1.184	1.930	1.311	1.121	1.192	1.222	1.244	1.204	1.130	1.153	1.056	872	14.619

215 Teror - Arucas - San Felipe

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
13.015	12.231	13.125	12.522	13.181	13.755	13.658	12.836	13.532	13.685	13.395	12.929	157.864

222 Lanzarote - Arucas - Las Palmas de G.C.

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
570	442	569	538	580	630	557	454	522	534	556	505	6.457

234 Arucas - Las Palmas de G.C. (directo)

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
4.811	4.310	5.311	4.158	4.581	4.753	4.638	4.233	4.427	4.712	4.657	4.197	54.788

235 Arucas - Firgas - Teror

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
33	30	35	16	31	16			12	16	17	12	218

250 Arucas - Santidad

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
6.815	5.815	6.577	5.988	6.664	6.765	6.407	5.834	7.044	6.918	6.701	6.668	78.196

251 Arucas - La Goleta - Cruz de Firgas - Firgas

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
2.848	2.880	3.286	2.812	2.984	3.218	2.907	2.403	2.479	2.471	2.555	2.756	33.599

255 Arucas - Altabacales

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
372	287	414	303	338	351	371	242	273	329	293	281	3.854

256 Arucas - Trasmontaña - Arucas

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
1.726	1.558	1.769	1.432	1.596	1.552	1.453	1.060	1.197	985	1.083	1.762	17.173

TOTAL VIAJEROS DESDE ARUCAS

ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
70.330	65.377	76.079	65.882	72.704	74.582	72.102	65.277	69.747	72.443	70.934	67.797	843.254

- Desde Arucas

Esta tabla refleja el número de viajeros que en el año 2006 se trasladaron en guagua del municipio de Arucas a otros municipios. La tabla se ha elaborado por línea de guagua y mes.

123 Arucas - Moya												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
758	672	870	700	785	785	945	747	819	882	807	654	9.424

201 Firgas - Arucas - Trapiche - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
15	15	35	59	14	16	49	16	11	23	17	24	294

202 Firgas - Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
556	426	565	567	596	621	572	596	555	605	585	499	6.743

205 Arucas - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
11.889	9.630	11.158	9.433	11.314	11.621	10.762	9.679	10.304	11.427	10.843	10.311	128.371

206 Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
6.413	5.450	6.620	6.118	6.396	6.275	6.776	6.032	3.156	6.246	6.035	5.828	71.345

209 Arucas - Cardones - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
117	95	117	74	100	107	84	82	108	135	103	97	1.219

210 Arucas - Cardones - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
16.338	14.420	16.837	14.402	15.492	15.792	16.101	14.639	14.639	15.222	14.975	14.533	183.390

211 Arucas - Firgas												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
2.923	2.134	2.855	3.363	4.041	4.009	4.144	4.254	3.783	4.243	4.009	3.970	43.728

213 Arucas - Trapiche - San Felipe												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
741	761	873	751	761	908	897	795	805	776	863	714	9.645

215 Teror - Arucas - San Felipe												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
11.877	11.588	12.504	11.774	12.721	12.932	12.083	11.170	12.192	12.886	12.717	11.695	146.139

222 Lanzarote - Arucas - Las Palmas de G.C.												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
676	670	742	736	740	573	492	472	608	735	661	636	7.741

234 Arucas - Las Palmas de G.C. (directo)												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
5.919	5.367	6.822	5.497	6.531	6.072	5.712	5.503	5.685	6.181	6.168	4.971	70.428

235 Arucas - Firgas - Teror												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
42	3	4	3	9	4			6	9	6	7	93

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE ARUCAS

250 Arucas - Santidad												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
6.953	6.075	6.728	6.170	6.555	6.901	6.718	5.681	6.777	6.890	6.884	6.576	78.908

251 Arucas - La Goleta - Cruz de Firgas - Firgas												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
5.058	4.811	5.916	5.100	5.597	5.993	5.065	4.289	4.812	4.565	5.059	5.140	61.405

255 Arucas - Altabacales												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
396	352	504	412	480	498	465	387	359	390	326	390	4.959

256 Arucas - Trasmontaña - Arucas												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
1.786	1.590	1.931	1.519	1.591	1.697	1.738	1.143	1.530	1.246	1.195	1.190	18.156

TOTAL VIAJEROS DESDE ARUCAS												
ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	TOTAL AÑO
72.457	64.059	75.081	66.678	73.723	74.804	72.603	65.485	66.149	72.461	71.253	67.235	841.988

2. SEMANAL

- Desde Arucas

123 Arucas - Moya							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
22	43	19	20	23	7	13	147

201 Firgas - Arucas - Trapiche - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
5	3	6	6	2	4		26

202 Firgas - Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
3	5	7	3	2	6	6	32

205 Arucas - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
468	478	503	434	485	348	216	2.932

206 Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
218	212	225	168	163	181	164	1.331

209 Arucas - Cardones - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
13	12	9	7	7			48

210 Arucas - Cardones - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
665	749	721	677	740	295	194	4.041

211 Arucas - Firgas							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
166	145	172	109	141	92	33	858

213 Arucas - Trapiche - San Felipe							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
36	43	43	29	38	24		213

215 Teror - Arucas - San Felipe							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
588	504	562	385	496	282	229	3.046

222 Lanzarote - Arucas - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
22	23	21	11	18	15	9	119

234 Arucas - Las Palmas de G.C. (directo)							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
240	212	189	176	177	86		1.080

235 Arucas - Firgas - Teror							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
1	1		1	1			4

250 Arucas - Santidad							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
297	252	316	252	266	169	100	1.652

251 Arucas - La Goleta - Cruz de Firgas - Firgas							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
124	46	49	98	114	96	45	572

255 Arucas - Altabacales							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
5	11	12	20	13	2		63

256 Arucas - Trasmontaña - Arucas							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
16	62	49	35	9		3	174

TOTAL VIAJEROS HASTA ARUCAS							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
2.889	2.801	2.903	2.431	2.695	1.607	1.012	16.338

- Hasta Arucas

Esta tabla refleja el número de viajeros que semanalmente, en el año 2006, se trasladaron del municipio de Arucas a otros municipios. La tabla se ha elaborado por línea de guagua y días de la semana.

123 Arucas - Moya							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
44	43	28	25	43	6	4	193

201 Firgas - Arucas - Trapiche - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
							0

202 Firgas - Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
25	29	10	7	21	6	35	133

205 Arucas - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
392	403	425	372	442	276	190	2.500

206 Arucas - Bañaderos - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
220	184	210	185	210	177	150	1.336

209 Arucas - Cardones - Tamaraceite - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
11	4	2	6	4			27

210 Arucas - Cardones - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
590	613	595	570	594	296	207	3.465

211 Arucas - Firgas							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
200	164	166	156	189	95	32	1.002

213 Arucas - Trapiche - San Felipe							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
35	43	35	30	28	12		183

215 Teror - Arucas - San Felipe							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
561	489	550	432	423	224	218	2.897

222 Lanzarote - Arucas - Las Palmas de G.C.							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
25	21	17	26	20	16	14	139

234 Arucas - Las Palmas de G.C. (directo)							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
284	276	269	268	185	138		1.420

235 Arucas - Firgas - Teror							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
		1					1

250 Arucas - Santidad							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
309	287	313	232	269	157	126	1.693

251 Arucas - La Goleta - Cruz de Firgas - Firgas							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
227	138	139	96	206	165	82	1.053

255 Arucas - Altabacales							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
10	19	21	10	7	5		72

256 Arucas - Trasmontaña - Arucas							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
17	85	74	57	19		8	260

TOTAL VIAJEROS DESDE ARUCAS							
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL SEMANA
13-nov-06	14-nov-06	15-nov-06	16-nov-06	17-nov-06	18-nov-06	19-nov-06	
2.950	2.798	2.855	2.472	2.660	1.573	1.066	16.374

Tabla 6.4.1.1.1.-I. Global S.U. (2006).

6.4.2. TAXI

Aunque el servicio de taxis no se incluye dentro de la oferta para el transporte colectivo de viajeros, de lo que se trata en este apartado es de tener una visión del estado actual de la red de taxis de Arucas.

La tutela para otorgar licencias recae en el propio Ayuntamiento de Arucas, y el otorgamiento de las mismas se encuentre reglada mediante la "Ordenanza Fiscal Reguladora de la tasa por concesión de licencias y autorizaciones de auto-taxis y demás vehículos de alquiler". También son de aplicación dentro del municipio de Arucas las siguientes:

- ORDEN de 20 de septiembre de 2005, por la que se aprueban las tarifas urbanas de autotaxis, para su aplicación en el municipio de Arucas (Gran Canaria), a instancia de la Asociación Subgrupo Radio Taxis Arucas.
- ORDENANZA municipal de Tráfico, publica en BOP nº 138 de 24 de Octubre de 2.007.

Según las informaciones facilitadas por la Concejalía de Vías y Obras, Tráfico, Alumbrado, Aguas y Parques y Jardines, Arucas cuenta con 57 taxis de los cuales 3 son para usuarios de movilidad reducida.

7. TENDENCIA

Se pretende evolucionar de manera paulatina hacia un municipio respetuoso con el medio ambiente y agradable en el tránsito por el mismo con cualquier medio de transporte y en donde los principales atractivos del municipio se vean reforzados.

El fomento del transporte alternativo debe considerarse como la principal actuación que pretende este Estudio Municipal de Movilidad y para lo cual se propondrán medidas que logren alcanzar éste objetivo.

Valorando el estado actual del municipio y el crecimiento del mismo al año horizonte 2.021, se han diseñado una serie de medidas correctoras (objetivos y estrategias) que lograrán que el municipio de Arucas alcance la categoría de municipio sostenible.

7.1. DATOS SOCIOECONÓMICOS

7.1.1. POBLACIÓN

Para la elaboración de éste epígrafe se ha seguido la filosofía que recoge el estudio socioeconómico de Arucas y en el que se establece como año horizonte el 2.021.

Las previsiones que se barajan en el estudio socioeconómico, el cual forma parte del Avance del Plan General de Ordenación Municipal, estima que en el año 2.021 Arucas tendrá en torno a 49.000-50.000 habitantes, como puede observarse en el siguiente gráfico:

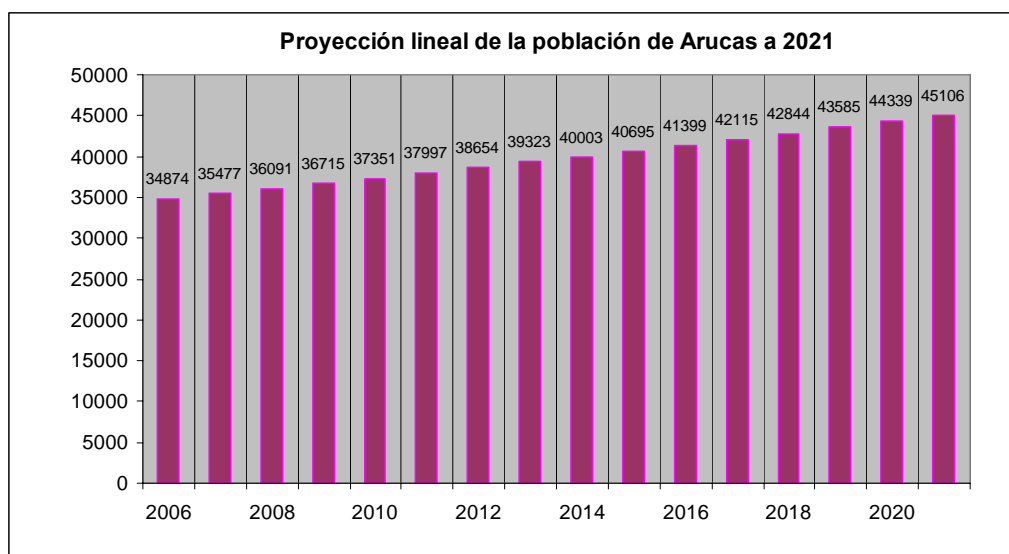


Tabla 7.2.-I. Fuente: Estudio Socioeconómico Arucas

7.1.2. ESTRUCTURA ECONOMICA

En el mismo año, la estructura económica del modelo que propone el estudio socioeconómico, se corresponde con la tabla siguiente:

Distribucion Vab 2.021	
Sectores	%VAB
Agricultura	3,00%
Industria	18,00%
Construcción	7,00%
Servicios:	72,00%
Comercio y Reparación	13,68%
Hostelería	11,52%
Transporte y Comunicaciones	10,08%
Intermediación Financiera	0,72%
Servicios Empresariales E Inmobiliarios	5,76%
Educación	10,08%
Sanidad y Servicios Sociales	2,16%
Otras Actividades y Servicios Sociales	4,32%
Administración Pública	13,68%
Vab	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Como se observa, se propone un modelo en el que la industria incrementa sustancialmente su participación en la generación de valor, disminuyendo la importancia de la construcción.

7.1.3. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

7.1.3.1. Cuarta fase circunvalación Las Palmas de G.C (GC-3)

La cuarta fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria (GC-3) abarca el tramo entre los núcleos de Tamaraceite y la intersección de la GC-2 con la GC-20 (Enlace de Arucas), pasando para ello por Tenoya. Esta nueva carretera supone una inversión total de 105.749.488 euros, en un plazo de ejecución de 42 meses, y en una longitud de 6,8 kilómetros, todo ello sin incluir los ramales de enlace, ya que con los mismos su traza asciende hasta los 18,1 Km.

La circunvalación de Las Palmas llega actualmente a las localidades de Tamaraceite y Tenoya. El trazado en planta de dicha circunvalación en este tramo, dispone de curvas a derecha e izquierda de radios no menores de 250 m. Longitudinalmente, esta autovía existente (GC-III) desciende desde la cota 230, punto alto de este tramo, situado en la localidad de Tamaraceite. Su sección transversal está formada por dos calzadas de 7,0 m, arcenes exteriores de 2,5 m, arcenes interiores de 1,0 m y mediana de 10,5 m.

La parte final del trazado se desarrolla por el corredor de la margen izquierda de la carretera GC-20, desde la localidad de Arucas, dejando a la derecha el municipio de Cardones, hasta alcanzar el enlace con la GC-2 en la costa. Esta carretera, la GC-20, asciende hasta llegar a cota 244 (punto alto de su trazado) para luego descender paulatinamente hasta la cota del enlace con la GC-2. La sección transversal de la GC-20 está formada por una calzada de 7 m con arcenes de 2,5 m.

7.1.3.2. Circunvalación Arucas – Firgas

La carretera insular GC-300 que une en la actualidad la ciudad de Las Palmas con Firgas, atraviesa el casco urbano de Arucas. Existe además una alternativa a esta carretera insular, de menor recorrido y algo menos tortuosa, que soporta bastante tráfico y que recorre el Barrio de la Goleta en travesía por las calles: El Cerrillo, Obispo Pildáin, Lomo de San Pedro y Angostillo. Se tratan de calles de aproximadamente 5 metros de calzada, con viviendas en ambas márgenes, con el consiguiente peligro que ello representa.

El objeto de éste trazado que ya se encuentra aprobado, trata de unir Firgas y Arucas, con una vía rápida que no se adentre en el Casco y que conecte directamente con el sistema de carreteras propuesto en el Plan Territorial Especial de la Costa Norte-Central de la Isla de Gran Canaria. Constará de un solo carril para cada sentido de circulación, como el tramo ya construido al que complementa, salvo en los tramos de fuerte rampa que se complementará con un carril para vehículos lentos. Se diseñará con carriles holgados al igual que los arcenes para permitir velocidades de proyecto elevadas. Los taludes de terraplén próximos al Barranco de Arucas, se diseñarán escalonados con muros de piedra de unos dos metros de altura, que luego se revegetarán para disminuir de esta forma el impacto visual.

8. PROBLEMÁTICAS DETECTADAS. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Sin perjuicio de las reflexiones que se realizan en las secciones anteriores, se desgrena a continuación otro apartado más de la movilidad municipal que trata de inventariar y localizar la problemática existente del todo el sistema viario.

Los parámetros en los que se analiza la movilidad son:

a) Accesibilidad

La accesibilidad al sistema de transporte mide la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro, para su estudio se utilizan las variables de:

- El tiempo de desplazamiento entre núcleos de población.
- El espacio que es posible recorrer.
- La oportunidad de realizar desplazamientos a diferentes horas del día y en diferentes días de la semana.
- El gasto que supone el desplazamiento para quien lo realiza.

Son, por otra parte, factores todos ellos que influyen directamente en la calidad del servicio ofrecida por el sistema y sobre la que se hablará en otro punto de este análisis.

b) Transitabilidad

La transitabilidad desarrolla la aptitud de cada red para su tránsito por la misma. Existen muchas variables que determinan una mejor o peor transitabilidad, entre ellas se distingue:

- Continuidad de la red, puesto que una red discontinua presenta problemas de interferencia con otras redes.
- Estado del pavimento, dependiendo del tipo de red, ésta variable es muy interesante, pues determina el grado de erosión y la idoneidad del pavimento.
- Confort en el tránsito; malas trazas de la red provocan la falta de seducción de ésta hacia los usuarios e incluso problemas de seguridad vial.

c) Nivel de Servicio de la Red

El Nivel de Servicio es una medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico; generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

d) Calidad del Servicio

La calidad de servicio es un concepto que presenta cierta ambigüedad, al estar definido por un conjunto de parámetros que no guardan relación matemática alguna entre ellos.

Los parámetros que conforman la calidad del servicio son, para cada modo de transporte, los siguientes:

- El Tiempo de Viaje.
- La Frecuencia del Servicio o la Oportunidad de Viajar.
- La Fiabilidad y Regularidad.
- El Precio.

El **tiempo de viaje** afecta no sólo en la duración del trayecto en sí sino al tiempo empleado en el desplazamiento a pie desde el origen hasta la fuente de transporte o al tiempo de espera del vehículo en el que se realice éste

El **precio** constituye para el viajero otro factor de calidad del servicio y se muestra inversamente proporcional a su valor absoluto. Resulta menos determinante el tiempo en los desplazamientos urbanos y va adquiriendo mayor importancia a medida que se alarga la longitud de los viajes.

Finalmente entran también dentro del concepto de calidad, la adecuación de los vehículos a las características del viaje, el diseño del interior del vehículo, su antigüedad, etc.

Al no existir encuestas realizadas para obtener un índice aproximado de la calidad del servicio, no se dispondrán de valoraciones civiles en cuanto a éste apartado.

e) Intermodalidad

La intermodalidad viene definida por la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Para que un Estudio Municipal de Movilidad (EMM), pueda cumplir los objetivos marcados, debe establecerse la disminución del uso del transporte privado y fomentar medios de transportes colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar. Es por eso, que el Transporte Colectivo es el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte. Se entiende que pueden relacionarse entre sí, los siguientes modos de transporte:

- Red Peatonal – Red de Transporte Colectivo.
- Red Ciclable – Red de Transporte Colectivo.
- Red de Vías Urbanas e Interurbanas – Transporte Colectivo
- Red de Transporte Colectivo Urbano – Red de Transporte Colectivo Interurbano.
- La red peatonal dado su carácter de flexibilidad de movimientos, respetando unos parámetros mínimos, puede relacionarse en el caso que nos ocupa con el vehículo privado, la bicicleta y otros.

8.1. RED DE VÍAS URBANAS E INTERURBANAS

8.1.1. ACCESIBILIDAD

Aunque en líneas generales el municipio de Arucas presenta una buena accesibilidad entre sus barrios, se han detectado carencias en localizaciones concretas de la red viaria que sugieren el planteamiento de:

8.1.1.1. *Nuevos Trazados Viarios*

- Dada la proximidad de la GC-2 (antigua GC-207) con la línea de costa en la zona de Los Marrajos, desembocadura del Barranco de Quintanilla, y con el fin de liberar esa franja de suelo ocupada en la actualidad por dicha vía para actividades de ocio, parece conveniente desviar ligeramente el trazado hacia el sur, próximo a la sede de la Mancomunidad del Norte.
- La Avenida Lairaga, eje vertebrador de Bañaderos, soporta una elevada intensidad de tráfico rodado que pudiera ser aliviada desviando, antes del cruce con el inicio de la GC-331, los vehículos con dirección hacia Escaleritas.
- El asentamiento rural de El Tanasio presenta problemas de conexión con el camino de La Batería.
- Es necesario mejorar el acceso a Lomo Quintanilla desde la GC-331 y solucionar la circulación interior del barrio.
- La subida hacia la Montaña de Cardones presenta una reducida sección en el tramo de la calle Alcalde José González.
- Hay problemas de conexión entre la GC-301 al suelo urbanizable de uso industrial UB-02, en Hoya López.

- El Camino de la Cruz, vía que conecta el Casco de Arucas con Las Chorreras por la vertiente Este de la Montaña de Arucas, dada su elevada pendiente, puntos de reducida sección, incómodo trazado y mal estado del pavimento, requiere de un análisis de posibles mejoras.
- El enlace de vehículos de mediano y gran tamaño con el inicio de la GC-304, subida a la Montaña de Arucas, no resulta posible desde la calle La Salle, dada la reducida sección y radio de giro del cruce de dicha calle con la calle Doctor Fleming. Facilitar la subida rodada a la Montaña constituye una reivindicación histórica del municipio.
- Es necesario solucionar la circulación interior del barrio de la Montañeta.
- El acceso al Asentamiento Rural de La Calva desde la GC-43 presentan graves dificultades por la dimensión reducida de su sección y los radios de giro.
- Similar problemática manifiesta el eje principal de circulación en Santidad, planteándose desde el planeamiento general en vigor una variante al Este del núcleo que conectaba la GC-300 con el núcleo de la Guitarrilla.
- La elevada pendiente de la calle San Gregorio en el barrio de Santidad Alta, hace necesario estudiar la posibilidad de una nueva vía de acceso al barrio por la Guitarrilla.
- Se necesita una nueva vía que solucione el acceso a las viviendas en el entorno de la calle Siempreviva.

8.1.1.2. **Mejora de Trazados**

- El acceso al cementerio de Bañaderos desde la GC-331 es insuficiente y su radio de giro, inadecuado.
- La vía de acceso desde la GC-2 al suelo industrial en Montaña Blanca compromete la seguridad vial ya que no permiten radios de giro adecuados para el tránsito de vehículos pesados.
- La conexión entre Tres Barrios y Trasmontaña formada por la calle Manuel Hernández Pérez, la calle Rosalva y el camino Vecinal del Parralillo, presenta una reducida sección transversal.
- El tramo de vía de la GC-301 desde la intersección con el corredor industrial hasta el encuentro con el acceso al UB-02 de Hoya López, no cumple con los requisitos necesarios para soportar el paso constante de tráfico pesado.
- El tramo de vía de la GC-330 en su paso por Tres Barrios, induce en un tránsito bastante incómodo y poco seguro.
- El tramo de vía de la GC-331 desde la salida de Bañaderos hasta la entrada al barrio de Escaleritas tiene varias curvas cuyo radio de giro es menor del recomendable por cualquier normativa vigente además de ser una vía de visibilidad reducida.
- El Tramo de vía de la GC-301 que pasa por Trasmontaña, presenta problemas de circulación por la complejidad de la trama en esa zona.
- El acceso al cementerio Lomo San Pedro desde la GC-300 necesita mejorar su trazado.
- Urbanizaciones de Domingo Rivero y la zona alta de la Montaña del Picacho.
- La calle Los Geranios y la nueva vía al sur del edificio de la asociación de vecinos de Visvique con la GC-43.
- El tramo de vía entre el núcleo residencial de Los Castillos hacia el edificio social existente al comienzo de la GC-240, a fin de mejorar la accesibilidad peatonal hacia el edificio social existente al comienzo de la carretera de Los Chorros.

8.1.1.3. **Inadecuación urbana en vías existentes**

- La GC-2 (antigua GC-207), de titularidad regional, tanto por la sección actual, cota de las rasantes y elevada densidad de tráfico impide la relación entre el barrio de El Puertillo-Bañaderos. Las condiciones de esta vía seccionan las posibilidades de relación de la población con la costa entre la desembocadura del Barranco de Azuaje y El Puertillo.
- La GC-330 travesía por Bañaderos, la GC-302 travesía por Cardones y Lomo de Arucas, la GC-300 travesía por Santidad y la GC-43 travesía por Visvique y Los Portales obligan a una reflexión acerca del carácter de dichas vías pertenecientes a la Red Insular de Carreteras. El crecimiento y la consolidación de estos núcleos de población hacen incompatible la persistente condición de vías de tráfico rápido con la necesidad de movilidad peatonal de los residentes.

8.1.2. TRANSITABILIDAD

Los barrios del área de estudio, exceptuando el Casco de Arucas y algunos casos aislados en el resto de barrios, presentan en general facilidad para circular a través de sus núcleos.

En el caso del tráfico interurbano, los principales problemas se presentan en los accesos al Casco desde sus diferentes puntos y el tránsito por la GC-2. El hecho de que muchos de los ciudadanos de Arucas trabajan fuera del municipio hace en horas punta haya un número importante de desplazamientos, por lo que las retenciones con el actual sistema viario son una constante.

En lo que refiere a los accesos al Casco, los barrios con acceso directo son: Trasmontaña, Santidad, Cardones, Visvique y Bañaderos. El resto de los barrios, precisan tomar diferentes vías de interconexión para llegar al Casco de Arucas.

Barrio	Carretera	Destino
Trasmontaña	GC-301	Casco de Arucas
Santidad	GC-300	
Cardones	GC-20	
Visvique	GC-43	
Bañaderos	GC-330	

Tabla 8.2.1-I. Elaboración Propia

El tráfico interurbano está mermado por el colapso en horas punta que presenta la GC-2 y GC-207 a su paso por Arucas, dado entre otras cosas por:

- La reducción de velocidad a 50km/h que existe en el tramo Bañaderos – San Andrés (GC-207).
- El único carril de circulación para el sentido Arucas – Agaete.
- Ser el único acceso desde la fachada Norte de la isla de Gran Canaria, hacia la capital.

8.1.2.1. Pavimento

Aunque en el municipio de Arucas se pueden encontrar una gran variedad de pavimentos en sus vías, es de prever que en la mayoría de ellas el tipo de pavimento utilizado sea el flexible.

Tipo de Pavimento	Longitud	%
Rodonal	2.940,64	1,07%
Peatonal	5.460,57	1,46%
Pavimento Rígido	8.010,35	2,14%
Tierra	68.873,87	18,40%
Pavimento Flexible	288.930,23	76,93%

Tabla 8.2.4.1-I. Elaboración Propia

De la Tabla 8.2.4.1-I se desprende que el pavimento rígido de hormigón se ha aplicado en el municipio en un porcentaje considerable. El problema de este tipo de pavimento es su tendencia a la fisuración y con ello el empeoramiento de su transitabilidad.

En cuanto a los pavimentos de tierra, normalmente pertenecen a caminos de accesos a fincas de uso agrícola no eximiendo ello que en muchas situaciones, como las ocurridas en la Urbanización Domingo Rivero, donde existan calles en las que el tránsito por las mismas se realiza por medio de éste firme.

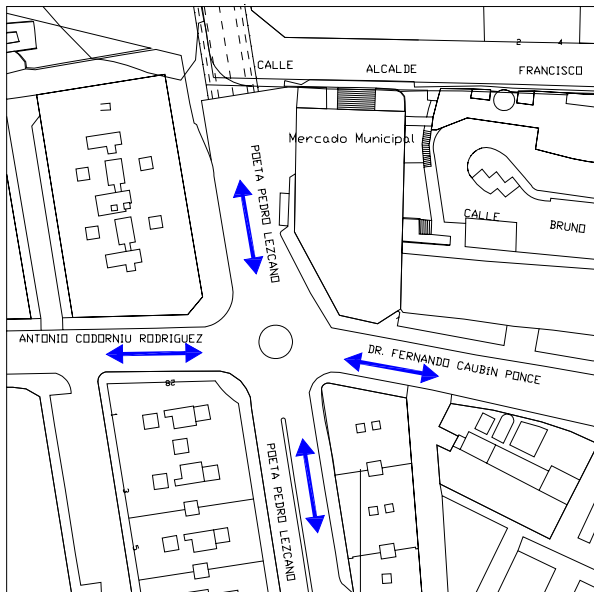
Finalmente, los firmes flexibles en mezclas bituminosas varias son predominantes en más de tres cuartas partes del sistema viario del municipio de Arucas. Actualmente el Cabildo de Gran Canaria, a través del Servicio de Cooperación Institucional, ejecuta proyectos de asfaltado bajo la colaboración del Exmo. Ayuntamiento de Arucas. Es por esta razón que un inventario de problemas en el pavimento es complejo, dada la continua renovación del mismo.

La distribución de los pavimentos en el municipio pueden apreciarse en el Plano de “Pavimentación Viaria. Estado Actual.” adjunto.

8.1.2.2. **Intersecciones**

Para la diagnosis del estado actual de las intersecciones, ha sido necesaria la colaboración de la Policía Local del municipio dado el amplio conocimiento que tienen de la problemática tratada. Así y tras contrastar las observaciones realizadas por los miembros del equipo de seguridad vial de la policía, se tiene:

8.1.2.2.1. **Rotonda Doctor Fernando Caubín Ponce – Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez – Poeta Pedro Lezcano**

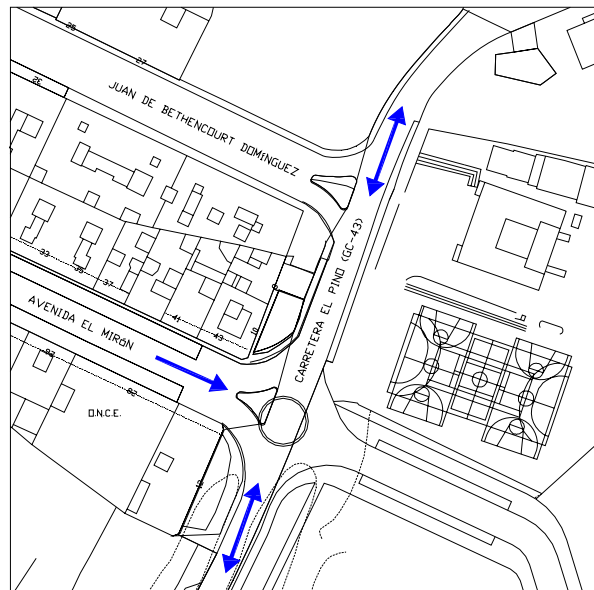


La geometría de la glorieta de radio interior 8 metros, queda fuera de lugar, cuando su capacidad se ha visto aumentada tras la conexión con la Circunvalación de Arucas por la calle Poeta Pedro Lezcano. Conociendo esto, se entienden las retenciones en todas las vías que comunican con la glorieta, no sólo por del tráfico que genera la conexión con la Circunvalación de Arucas sino también por el carácter comercial de la zona.

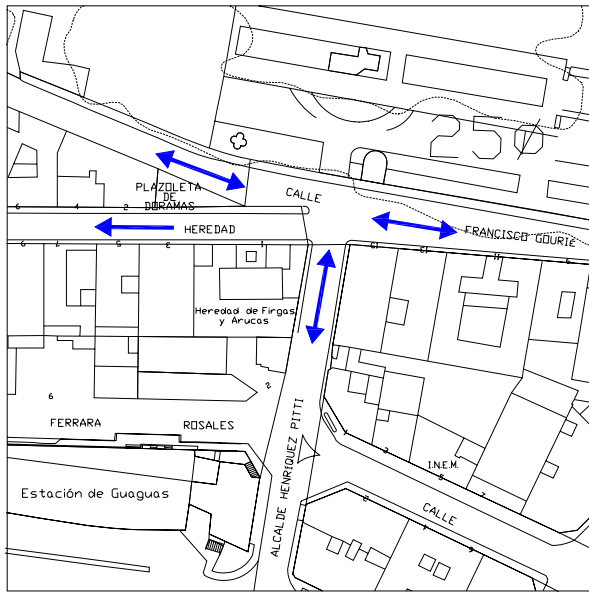
8.1.2.2.2. **Avenida El Mirón – GC-43 (Carretera el Pino).**

En éste caso, se produce un cruce en “T” con preferencia para la GC-43 (carretera de El Pino), en la que circulan vehículos en doble sentido, mientras que por la Avenida del Mirón, lo hacen en un sólo sentido de circulación.

Las retenciones en la Avenida El Mirón debidas a la situación de subordinación sobre la carretera de El Pino, son producidas muy a menudo e incluso dada la escasa visibilidad que tiene el cruce provoca colisiones.



8.1.2.2.3. Francisco Gourié – La Heredad – Alcalde Henríquez Pitti – GC-330



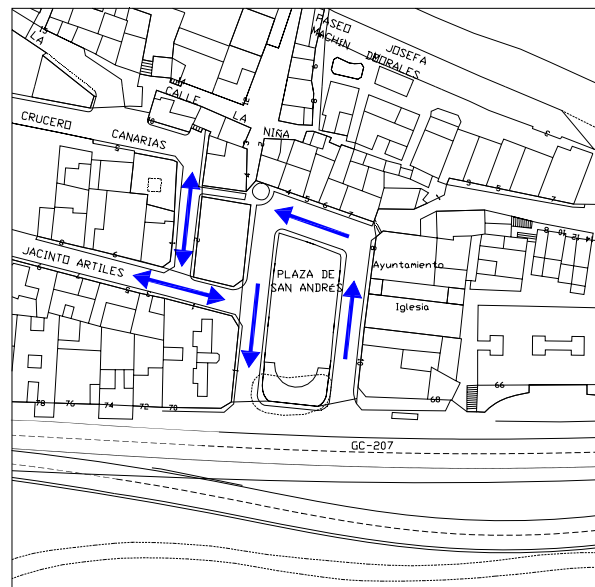
En éste punto confluyen los vehículos que van a o vienen de Bañaderos, Fargas y del propio Casco de Arucas. La situación de prioridad es para la calle Alcalde Henríquez Pitti, que cuenta con en doble sentido de circulación. La calle Francisco Gourié se bifurca hacia la calle La Heredad o hacia la GC-330.

La poca visibilidad existente, agravada por un brusco radio de giro, hacen que la incorporación desde la GC-330 no sea la mejor. Además, se llega a estados de confusión de prioridad de paso, ante la situación de cesión el paso existente en el resto de vías que interceptan en éste punto. El cruce es considerado como complejo y comprometedor, no sólo para la seguridad de los conductores sino incluso para los viandantes que poseen pasos peatonales en cada vía y junto al cruce.

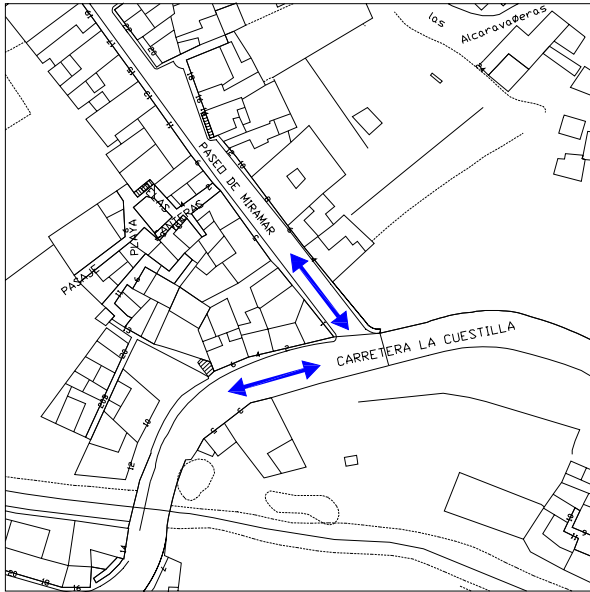
8.1.2.2.4. San Andrés – GC-207

Al barrio de San Andrés se accede desde la GC-207 a través de calles Luisa Ramos Medina y la calle que circunda la Plaza de San Andrés, a pesar de que la velocidad de circulación, en este tramo de la GC-207, está limitada a 50 km/h, los giros y las reducciones de velocidad para incorporarse a la GC-207 ponen en entredicho la seguridad de la circulación.

No cabe duda de que éste es un problema importante que compromete a todos los conductores, tanto los que circulan por la GC-207, como al tráfico vecinal de San Andrés.



8.1.2.2.5. GC-330 (La Cuestilla) – Paseo Miramar



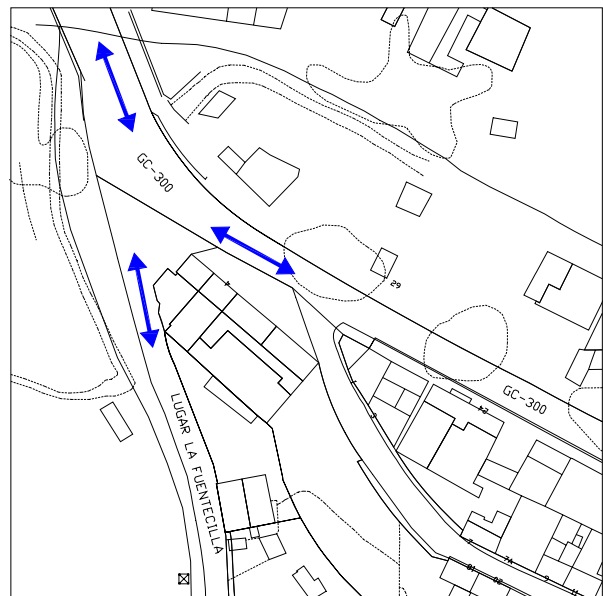
Este cruce es el acceso al barrio de El Puertillo. Los vehículos que transitan en doble sentido de circulación por la GC-330 tienen prioridad frente a los que se incorporan o acceden a El Paseo de Miramar. Este es el único acceso a El Puertillo y se conoce el dato de la IMD (Intensidad Media de Tráfico Diario) del Paseo de Miramar, la cual es de 997.

El problema de visibilidad empeora con la situación de una curva de radio 20 metros, previa a la incorporación mencionada.

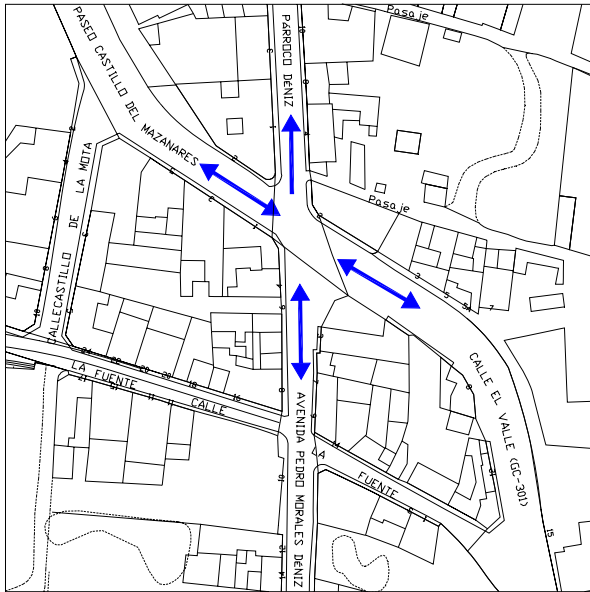
8.1.2.2.6. GC-300 – Lugar La Fuentecilla

Al margen izquierdo de la GC-300 (dirección Santidad-Casco de Arucas) y previa a la entrada al Casco de Arucas, se encuentra un acceso en “T” que da entrada a las Instalaciones Deportivas Municipales de Barreto y al Velatorio Municipal.

Las razones que llevan a considerar este acceso como un “punto negro” radican en las retenciones que se producen en la incorporación a la GC-300. Las colas, son causadas por la congestión que recibe la calle Lugar La Fuentecilla que posee un ancho insuficiente para el tránsito en doble sentido y que se encuentra con una señalización de stop.



8.1.2.2.7. GC-301 –Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302) – Calle Párroco Déniz



A la intersección entre la GC-301 (Carretera El Valle y Paseo Castillo de Manzanares), con el comienzo de la Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302) y la calle Párroco Déniz, se le denomina comúnmente Cruce de Cardones. La GC-301 y la Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302) discurren con doble sentido de circulación y tienen continuidad tras su intersección, siendo la Carretera El Valle la que tiene la preferencia de paso.

La escasa visibilidad, debido a la presencia de edificaciones a los márgenes de ambas vías, es el principal problema de la intersección. Los casos de retenciones y colisiones consecuencia de la poca visibilidad, se producen de manera ocasional.

8.1.2.2.8. Otras situaciones a considerar

Con menor relevancia en cuanto a la problemática existente, se encuentran las siguientes situaciones:

- Calle Mozart - GC-300, en el barrio de la Goleta.
- Cruce de Calle Angostillo-Firgas, en el barrio de la Goleta.
- GC-330 - Calle Manuel Hernández Pérez, entrada al barrio de Cruz de Pineda.
- GC-330 - Calle Tomás Alba Edison, entrada al barrio del Cardonal.
- Intersección de la GC-300 - Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302) - calle Doramas. Rotonda de Cardones-Santidad.
- Accesos a/desde la Facultad de Veterinaria.
- Entradas a fincas y núcleos de la GC-43.

8.1.2.3. Trazado

8.1.2.3.1. Planta

La problemática del trazado en planta se genera principalmente cuando, los radios de curvatura, en relación con la velocidad y la categorización de la carretera, no son los adecuados. En estos casos, sería necesaria la adaptación a la Instrucción de Carreteras 3.1, relativa a trazado. Esta instrucción dicta en su apartado 4.3.3. la definición geométrica de la cada curva.

Velocidad (Km/h)	Radio (m)
40	50
45	65
50	85
55	105
60	130
65	155
70	190
75	225
80	265
85	305
90	350

Velocidad (Km/h)	Radio (m)
95	410
100	485

Tabla 8.2.1.3.1-I. Instrucción de Carreteras 3.1, Trazado

En el plano de “Radios y Puntos Conflictivos” del presente documento, se recogen los radios de curvatura que pueden ser mejorados para aumentar la seguridad y el confort de las vías del municipio.

8.1.2.3.2. Trazado en alzado

El apartado del alzado se refiere fundamentalmente en la clinometría de la vía. Partiendo del análisis de la red de carreteras y refiriéndonos a la detallada descripción de cada vía, se tienen como valores máximos para la inclinación de la rasante los siguientes valores:

Velocidad (Km/h)	Inclinación Máxima (%)	Inclinación Excepcional (%)
100	4	5
80	5	7
60	6	8
40	7	10

Tabla 8.2.1.3.2-I. Instrucción de Carreteras 3.1, Trazado

De esta tabla se deduce la problemática de la red de carreteras por su trazado en alzado, de forma que las zonas enmarcadas en problemáticas poseen una complicada reversión en según que casos, pues las obras implicarían importantes movimientos de tierras.

En el municipio se ha analizado la orografía del terreno como puede extraerse del Plano “Clinométrico” adjunto.

8.1.2.3.3. Sección transversal

La sección transversal se fija en función de la intensidad y composición del tráfico, por lo que para entender este factor es necesario el aforo de las carreteras. Los últimos datos de estaciones de aforos de la red de carreteras de Gran Canaria de los que se tiene constancia, son los referidos al “Estudio de la Intensidad de Tráfico” editado por el Cabildo de Gran Canaria en el año 2005. Los resultados que resultan de éstas carreteras son los siguientes:

Carretera	PK	IMD	IMD _p
GC-20	0+953	29.866	1.513
GC-43	0+825	11.303	626
GC-300	2+756	8.668	1.488

Tabla 8.2.1.3.3-I. Estudio de Tráfico Cabildo de Gran Canaria 2005.

IMD: Intensidad Media Diaria

IMD_p: Intensidad Media Diaria para vehículos pesados.

Tan sólo la GC-20, GC-43 y la GC-300, son las carreteras que se encuentran aforadas por el Cabildo dentro del término municipal.

A partir de los datos de aforos obtenidos, es necesario tener una plataforma que garantice una circulación favorable a la vez que segura, no sólo para el usuario del vehículo, ya sea público o privado, como para los viandantes, ciclistas y demás. No existen en Arucas espacios de la plataforma de la calzada reservados para el tránsito exclusivo de ciclistas y guaguas o taxis..

Otro factor que hace determinante tener una buena sección transversal es el de aumentar el ancho para el tránsito del tráfico rodado en las curvas. Este aumento proporcional de la calzada se denomina sobree ancho y va en función del tipo de carretera y el radio de la curva. En el municipio de Arucas, existen enclaves, sobre todo

en la red insular de carreteras donde los sobreechamientos no se adaptan a lo establecido en el apartado 7.3.5 “Sobreechamiento en curvas” de la Instrucción de Carreteras.

8.1.3. NIVEL DE SERVICIOS

8.1.3.1. Vías urbanas

El único dato con el que se cuenta es aquel que resalta del Anejo 3 del Anteproyecto y Plan Territorial Especial de la Zona Norte-Central de la isla de Gran Canaria, de donde se desprende que acceden al Casco de Arucas, un total de 10.645 vehículos por día. Este dato es propio de la Matriz de movilidad del citado anteproyecto y Plan Especial, del año 2001.

La mayoría de los vehículos que acceden al Casco de Arucas, circulan normalmente por las calles:

- Alcalde Suárez Franchy.
- Juan de Bethencourt Domínguez.
- Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez - Doctor Fernando Caubín Ponce - Avenida El Mirón.
- GC-43 (Carretera de El Pino).
- Alcalde Henríquez Pitti.
- Poeta Pedro Lezcano.

Durante la fase de recopilación de datos, se observa que las calles Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez, Doctor Fernando Caubín Ponce y Avenida El Mirón Fernando Caubín Ponce son las que soportan mayores intensidades de tráfico, de modo que se estima que un 40% de los vehículos que acceden al Casco lo hacen por la misma.

Este porcentaje sobre la IMD (Intensidad Media de Tráfico Diario) estimada, supone 4.258 vehículos circulando por dos carriles, uno por sentido. Al tener la calle una longitud aproximada de 750 metros, se deduce que existe una fuerte densidad de vehículos por metro lineal de calzada.



Imagen 8.3.1.1-I. Elaboración Propia

La imagen representa un tramo de la calle Doctor Fernando Caubín Ponce de 20 metros, con 2 carriles, ocupados por 3 vehículos de una longitud media de 4,5 metros.

Otras de las calles que soportan una fuerte intensidad de vehículos son las calles Alcalde Suárez Franchy y Juan de Bethencourt Domínguez, puesto que a ellas llegan vehículos procedentes de la GC-20, GC-43 y GC-300. Se procederá al cálculo del nivel de servicio de la calle Alcalde Suárez Franchy, considerando que por ella discurre un 30% de los vehículos que acceden al Casco, quedando el otro 30% para la calle Juan de Bethencourt Domínguez y el 40% restante a la calle Doctor Fernando Caubín Ponce.

Siguiendo los pasos que establece el Highway Capacity Manual (HCP), Manual de Capacidad de Carreteras, para la determinación del nivel de servicio, se procede a calcular el nivel de servicio de dos de las calles más importantes del Casco de Arucas y donde las retenciones son más comunes.

Los pasos a seguir son:

- Paso 1: Determinación de la arteria a considerar.
- Paso 2: Determinar clase de arteria.
- Paso 3: Dividir la carretera en tramos.
- Paso 4: Calcular el tiempo en movimiento arterial.
- Paso 5: Tabular la información sobre intersecciones y calcular demora.
- Paso 6: Calcular velocidad media del recorrido.
- Paso 7: Evaluación del Nivel de Servicio.

Por lo tanto analizadas dos de las calles más importantes de Arucas, se observa que no están excesivamente congestionadas. Pero a estos datos habría que incluir parámetros de demora por estrechamiento de la calzada y demás elementos minimizadores de la velocidad. Los estrechamientos son producidos por aparcamientos en doble fila o incluso situaciones de parada. Este argumento sirve para afirmar que si bien los parámetros del HCM demuestran niveles de servicio óptimos, la falta de aparcamientos y los constantes cruces peatonales logran el colapso de la calle en hora punta.

8.1.3.2. Vialidad interurbana

Se ha procedido a calcular los niveles de servicio de la red interurbana estableciendo las siguientes hipótesis:

El nivel de capacidad máximo es homogéneo para todos los viarios multicarriles y en condiciones normales está considerado en 2000 vehículos/hora y carril.

Se aplican Intensidades de Hora Determinante (IHD), para lo cual se emplea la siguiente relación en función del tipo de carretera:

Clase	Tipo	% Ihd	Carreteras
A	Vías de circulación urbana	8 - 9 %	GC-331 ⁵
B	Vías de Circulación local	9 - 10 %	GC-20, GC-43, GC-300, GC-330
C	Vías de alta circulación intermunicipal	10 - 15 %	GC-2, GC-207

Tabla 8.3.1.2 – I. Elaboración Propia

Se establecerá en función de la tabla 8.3.1.2 –I, el nivel de servicio, dado por la relación:

Intensidad / Capacidad	Nivel de Servicio
0,00-0,07	A
0,07-0,17	B
0,18-0,34	C
0,35-0,55	D
0,56-0,94	E
0, -1,00	F

Tabla 8.3.1.2 – II. Elaboración Propia

⁵ En la mayoría de su traza atraviesa núcleos urbanos.

Carretera	Carriles	Ihd	Imd	Capacidad	I/C	Nivel De Servicio
GC-2 (6)	4	15%	61.059	8.000	0,92	F
GC-20 (450)	2	9%	29.866	4.000	0,67	E
GC-43 (453)	2	9%	11.303	4.000	0,25	C
GC-207 (213)	4	15%	27.172	8.000	0,51	D
GC-300 (192)	2	9%	8.668	4.000	0,20	C
GC-330 (451)	2	9%	4.233	4.000	0,01	A
GC-331 (456)	2	8,5%	3.480	4.000	0,08	B

Tabla 8.3.1.2 – III; Elaboración Propia

En la tabla anterior se han recogido informaciones relativas a la red de titularidad autonómica e insular que sirven en el área de estudio. De su observación se pueden deducir que el nivel de servicio que tienen los accesos a Arucas desde el Norte de la Isla (GC-2 y GC-207) son:

- En la GC-2, un nivel de saturación inestable y a punto del colapso.
- La GC-207 presenta, en función de su nivel de servicio un estado que comienza a ser inestable con cambios bruscos de velocidad, aun cuando el sistema en el que se encuentra es considerado como travesía. Se entiende que esta vía debe ser considerada como una vía de comunicación intermunicipal, al ser el único paso por la zona norte, entre los municipios de Arucas, Fargas y Moya.
- La GC-20, es la vía de acceso al municipio de Arucas desde la GC-2, que aunque actualmente es deficiente, se prevé mejoras futuras con la ejecución de la GC-3

(Véase Plano “Asignación Tráfico Actual” adjunto)

8.2. RED PEATONAL

8.2.1. ACCESIBILIDAD

La no existencia, en muchos casos de una red peatonal que una los distintos núcleos de población provoca el tránsito de viandantes por la propia calzada. El riesgo de alcances es el problema más importante que conlleva la discontinuidad de la red peatonal, pues la accesibilidad en la inmensa mayoría de las situaciones depende de la homogeneidad de aceras, peatonales o propios caminos. Es recomendable en todo caso una red en forma de malla.

En el municipio de Arucas hay ejemplos claros de discontinuidad peatonal provocados por el paso de vías de carácter interurbana entre núcleos de población consolidados, este es el caso de:

- El Puertillo-Bañaderos. presenta la característica del efecto barrera que ejerce la GC-2 sobre éstos, por lo que el único lugar de conexión se encuentra en un paso inferior de reducidas dimensiones en las aceras en el Paseo de Miramar.
- El paso desde Tinocas hacia la playa del Callao, donde sólo existe un paso elevado como acceso.
- En las travesías de: la GC-207 a su paso por San Andrés, La Avenida de Lairaga en su paso por Bañaderos, la GC-302 a su paso por Cardones, la GC-300 a su paso por Santidad y la GC-43 a su paso por Visvique y Los Portales.

Otro caso son las vías que generan un tráfico peatonal porque enlazan dos barrios pero que no están acondicionadas para tal fin. Es el caso de:

- La GC-301 en el tramo que enlaza los núcleos de Trasmontaña-Casco de Arucas.
- Las calles Vasco de Gama y Diego de Almagro entre La Dehesa y San Francisco Javier.

Por último, es necesario mejorar las conexiones peatonales entre los barrios de:

- La Goleta -Arucas Casco.
- Arucas Casco-Visvique.
- Arucas Casco-Santidad-La Guitarrilla.

8.2.2. TRANSITABILIDAD

En general, dentro de los barrios, la transitabilidad a pie es aceptable. La intensidad de tráfico en el interior de los barrios no es intensa por lo que los cruces de las calzadas no resultan incómodas para el peatón. No obstante existe una excepción a esta norma, y es la que se da cuando una travesía sectoriza al barrio derivando problemas en los cruces, peligros de atropello, etc. Esto ocurre en:

- La GC-2 (antigua GC-207) travesía por San Andrés.
- La Avenida de Lairaga, en Bañaderos.
- La GC-302 travesía por Cardones.
- la GC-300 travesía por Santidad.
- la GC-43 travesía por Visvique.
- la GC-43 travesía por Los Portales.

O en intersecciones donde la priorización del paso del vehículo privado frente al peatón por la alta capacidad de tráfico que generan, haga excesivamente frágil el cruce peatonal, este es el caso calle Doctor Fernando Caubín Ponce en el Casco de Arucas.

Otro factor que no hace seductora a la red peatonal de Arucas es que, aunque se consta de más de 180.000 metros lineales de aceras, repartidos de manera muy variada entre los trece barrios con los que cuenta el municipio, tan solo un 20% de la longitud de la red supera el metro y medio de sección transversal y en muchas ocasiones el escaso ancho peatonal convive con mobiliario urbano e incluso con ocupaciones parciales o completas por parte de vehículos.

Al hecho de las escasas secciones transversales de las aceras se le añade el problema que generan los fuertes tramos de pendientes que sufren muchas zonas del municipio y que unido al mal estado o deterioro de los pavimentos hace difícilmente transitables barrios como: La Goleta, Lomo La Palmita, calles de Lomo San Pedro, Casco de Arucas, etc.

Se deberá potenciar los recorridos peatonales de las calles del Centro Histórico de Arucas y los que generará la Nueva Estación de Guaguas de Arucas.

(Véase plano “Sección de Aceras y Peatonales” adjunto).

8.2.2.1. Pavimento

La extensa red peatonal de Arucas conlleva un estudio avanzado sobre sus pavimentos, toda vez que existen enclaves donde el estado de estos determina una falta de idoneidad en su aplicación.

Puesta de manifiesto la orografía que presenta el municipio, ésta se aprecia en el Plano Clinométrico del presente documento (relativo a las pendientes de los viales), se concluye que en los pavimentos con pendientes mayores al 6%, se precisa de medidas de actuación. Esto se debe a que la erosión que éstos pavimentos sufren, sin perjuicio de que estos no sean los más idóneos, no hace fácil el tránsito peatonal.



Imagen 8.2.2.1-I

8.3. RED DE APARCAMIENTOS

8.3.1. ACCESIBILIDAD

El actual sistema viario de Arucas permite la circulación por la mayoría de sus calles. De los 300 kms de vías rodadas con los que cuenta el municipio, tan sólo un 0,02% cuentan con encintado de acera, por lo que es evidente la cantidad de vías rodadas que posee Arucas y la necesidad de plazas de estacionamiento que se demandan.

En todos los barrios se encuentran espacios reservados para el estacionamiento, normalmente en la propia calzada, pero es el Casco de Arucas el núcleo de población con mayor número de emplazamientos para aparcamiento. Esto es debido a que es aquí donde se concentran las principales actividades económicas y administrativas del municipio.

La accesibilidad en los aparcamientos también tiene que ver con la distancia a recorrer hasta conseguirlo, es por lo que los aparcamientos en superficie, son los más representativos desde el punto de vista de la accesibilidad.

Los aparcamientos en superficie, como puede observarse en el Plano de “Estado Actual de la Red de Aparcamientos”, del presente documento, están distribuidos por el municipio tanto a las afueras de los barrios como dentro de los mismos. Los núcleos del El Puertillo y el Casco de Arucas, son los únicos que poseen este tipo de aparcamientos de índole colectiva. El Puertillo cuenta con una única superficie destinada a tal uso, mientras que el Casco de Arucas dispone de un mayor el número de plazas de aparcamientos en superficies. Su distribución se refleja en el cuadro adjunto.

	Plazas
Extrarradio del Casco	298
Dentro del Casco	212

Tabla 8.1.3 – I. Elaboración Propia

En cuanto a la accesibilidad de los aparcamientos en línea y batería es muy relativa y depende de la posibilidad de paso o de encontrar una plaza libre en las proximidades del destino.

8.3.2. NIVEL DE SERVICIOS

Los vehículos motorizados no sólo circulan sino que una buena parte de su tiempo están estacionados. Arucas cuenta con un parque de vehículos de 18.335⁶. Para alojar estos vehículos, el Ayuntamiento de Arucas ha dispuesto una serie de espacios destinados para ello, ya sea en la propia calzada o mediante superficies destinadas a tal uso. En el primero de los casos, el aparcamiento se lleva a cabo mediante estacionamiento en línea o batería, ocurriendo la particularidad del Casco de Arucas en donde existe aparcamiento en línea con aplicaciones tarifarias.

Según los datos obtenidos del apartado 6.3.3. “Red de Aparcamientos” del presente documento, los estacionamientos en Arucas se distribuyen de la siguiente forma:

Barrio	Línea	Batería	Superficie	Total
Total Arucas	8.062	2.135	606	10.803
San Andres	181	52	-	233
El Puertillo	98	97	38	233
Bañaderos	465	127	-	591
Tinocas	126	153	-	279
Tres Barricos	28	20	-	48
Trasmontaña	7	7	-	14
Trapiche	803	275	-	1078
Cardones	212	113	-	325
Casco de Arucas	1792	613	515	2921
Santidad	3266	339	53	3658
Visvique	436	81	-	516
Los Portales	498	196	-	694
Los Castillos	150	62	-	212

Tabla 8.3.2.-I. Elaboración Propia. Tipos de aparcamiento y número de plazas en el municipio.

Estas plazas de aparcamiento además de ser ocupadas por el propio parque vehicular de Arucas, también son ocupadas por vehículos procedentes de otros municipios. Tanto unos como otros, deben encontrar aparcamiento de manera accesible, sencilla y rápida, en estos casos, el azar es determinante.

	2003		
	Población Total	% de Población	Distribución Vehículos
Total Arucas	33.449	100,00%	18.335
Arucas	9.981	29,84%	5.471
Bañaderos	1.692	5,06%	927
Cardones	3.567	10,66%	1955
Castillos (Los)	730	2,18%	400
Portales (Los)	1.129	3,38%	619
San Andres	873	2,61%	479
Santidad	8.556	25,58%	4.690
Trapiche	792	2,37%	434
Trasmontaña	747	2,23%	409
Visvique	1.755	5,25%	962
Tinocas	1.050	3,14%	576
Puertillo (El)	1.229	3,67%	674
Tres Barrios	1.348	4,03%	739

Tabla 8.3.2.-II. Elaboración Propia. Distribución el Parque de Vehículos de Arucas, año 2003.

Según el Instituto Canario de Estadística en su última publicación en el año 2003 del parque de vehículos por municipios de la isla de Gran Canaria, Arucas tiene un parque de vehículos de 18.335 para un total de 33.449 vecinos. Dado el estudio socioeconómico con el que cuenta Arucas, se desprende del mismo una población para el año 2.007 de 35.280 aruquenses. A partir de éste dato y relacionando directamente el crecimiento evolutivo de la población con el crecimiento del parque de vehículos, se tiene que:

⁶ Fuente ISTAC- Año 2003

El crecimiento población entre el 2.003 y el 2.007 es del 5,47%.



Entendiendo que el parque de vehículos crece en igual medida que la población.



El municipio de Arucas, en el año 2.007, contaba con un parque de vehículos aproximado de 19.339 coches.

Estos 19.339 vehículos quedarán distribuidos bajo el mismo criterio de la siguiente manera:

	2007		
	Población Total	% de Población	Distribución Vehículos
Total Arucas	35.280	100,00%	19.339
Arucas	10.145	28,76%	5.561
Bañaderos	1.799	5,10%	986
Cardones	3.900	11,05%	2.138
Castillos (Los)	740	2,10%	406
Portales (Los)	1.182	3,35%	648
San Andres	828	2,35%	454
Santidad	9.546	27,06%	5.233
Trapiche	773	2,19%	424
Trasmontaña	703	1,99%	385
Visvique	2.060	5,84%	1.129
Tinocas	978	2,77%	536
Puertillo (El)	1.289	3,65%	707
Tres Barrios	1.337	3,79%	733

Tabla 8.3.2.-III. Elaboración Propia. Distribución el Parque de Vehículos de Arucas, año 2007.

Barrios	Vados	Apar.Priv.
San Andres	23	161
El Puertillo	35	245
Bañaderos	50	350
Tres Barrios	36	252
Trasmontaña	19	133
Cardones	108	756
Santidad	258	1.806
Casco	281	1.967
Trapiche	21	147
Visvique	56	392
Los Portales	32	224
Los Castillos	21	147
Total	940	6.580

Tabla 8.3.2.-IV. Elaboración Propia. Número de Vados y Aparcamientos Privados por barrios.

Sumando las diferentes tipologías de aparcamiento (aparcamientos privados y aparcamientos en la vía pública) se deduce que, el municipio de Arucas tiene un total de 17.383 plazas de estacionamiento para un total de 19.339 vehículos.

El nivel de servicio de la red debe de ser considerado en las plazas de estacionamiento situadas en la vía pública. Existen un total de 17.839 plazas repartidas en 6.580 privadas y 10.803 públicas para los 19.339 vehículos. Al cómputo total de plazas de estacionamiento quedará por añadir que un 20% del parque vehicular estaciona en situaciones especiales como plazas sin vado (muy común en la zona rural del municipio) o sobre calzada, lo cual supone 3.867 plazas. Luego se tiene un número de plazas que es la suma de 6.580 privadas + 10.803 públicas + 3.867 especiales que resultan 21.250 plazas para 19.339 coches, teniendo entonces libre 1.911 puntos de estacionamiento.

Este número se ve mermado por la incorporación a la red de aparcamientos de aquellos vehículos atraídos por los equipamientos propios de Arucas o por las visitas comunes de carácter civil.

Puesto que no se posee una matriz de desplazamientos que contraste datos, el conocimiento del entorno y los factores empíricos que de éste se pueden extraer, son los parámetros con los que contamos para conocer el estado actual del nivel de servicio de la red de aparcamientos del municipio de Arucas.

Sin contar con los aparcamientos en superficie y conocido el valor arbitrario del tiempo que se necesita para estacionar, según el trabajo de campo realizado, en el Casco de Arucas se tarda una media de 18 minutos en encontrar una plaza de aparcamiento, lo que evidencia que esta red en el Casco de Arucas se encuentra normalmente colapsada en horario diurno. El colapso de la red por la existencia de una mayor demanda que oferta de las plazas de aparcamiento hace que evolucionen los estacionamientos en doble fila.

8.4. RED CICLABLE

8.4.1. ACCESIBILIDAD

Los accesos a los itinerarios ciclistas, todos de prestaciones deportivas, están ubicados en emplazamientos ciertamente complejos y su uso es exclusivo para usuarios físicamente preparados para ello. Así mismo estas sendas ciclables no han sido desarrolladas a través de ninguna actuación municipal, por lo que son vías abiertas por los propios ciclistas a través de su paso.

8.4.2. TRANSITABILIDAD

Sabiendo que en Arucas no existen vías adaptadas para el uso de la bicicleta, no resulta extraño encontrar ciclistas circulando por sus calles y carreteras durante todo el año.

Cualquier tránsito que se realiza en bicicleta se lleva a cabo mediante senderos de tierra u ocupando parte de la calzada. Destacan desde el punto de vista del tránsito por el municipio los siguientes problemas:

- Convivencia entre el vehículo privado y la bicicleta, sin que ésta última tenga espacio reservado para su recorrido. Estos problemas se agravan cuando se circula por carretera en donde es común el paso de ciclistas y los adelantamientos a los mismos, viéndose en algunos casos comprometida la seguridad vial.
- Sendas ciclables en tierra y con numerosos elementos que provocan caídas, tales como rocas, basuras, etc.
- El tránsito por los escasos caminos existentes tiene un uso relativamente escaso, aún cuando se conoce que en Arucas existen hasta 100 usuarios que semanalmente disfrutan de éste deporte. Esto se debe a la escasa información que se tiene sobre ellas y estado de las mismas.

Los accesos no se encuentran señalizados, por lo que el usuario común desconoce el punto de conexión con el resto de redes que conforman el sistema viario aruquense.

8.5. SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

8.5.1. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad del servicio público de guaguas puede interpretarse desde puntos de vista diferentes, dependiendo de si nos referimos a:

- Los usuarios del Transporte Público.
- Los conductores de los Vehículos de Transporte Público.

De las 104 paradas de guaguas de las que consta el municipio, muchas de ellas tienen un acceso complejo, por no tener aceras para llegar a las mismas, si bien es característica común de las paradas que se encuentran en zonas de montaña.

Según se desprende de información facilitada por la compañía GLOBAL S.U., el usuario se plantea el transporte en guagua cuando la distancia desde su origen hasta la parada más próxima no supera los 300 metros. A partir del conocimiento de éste parámetro se realiza la siguiente tabla en donde se relaciona la capacidad de absorción de pasajeros según las paradas.

Barrios	Habitantes	Superficie (Km ²)	Densidad (Hab./Km ²)	Paradas	Población Absorbe	%
San Andres	831	0,449	1851	4,0	525,6	63,25
El Puertillo	1283	0,25	5132	2,0	728,7	56,80
Bañaderos	1839	0,757	2429	9,0	1552,3	84,41
Tres Barrios	1342	0,781	1718	3,0	366,0	27,27
Trasmontaña	711	0,479	1484	4,0	421,6	59,29
Cardones	3967	1,32	3005	11,0	2347,1	59,17
Santidad	9523	2,52	3779	24,0	6439,4	67,62
Casco	10382	2,46	4220	18,0	5393,6	51,95
Trapiche	780	0,85	918	3,0	195,5	25,06
Visvique	2073	0,56	3702	5,0	1314,1	63,39
Los Portales	1188	1,075	1105	8,0	627,7	52,84
Los Castillos	760	0,84	905	5,0	321,2	42,26

Tabla 8.1.5-1. Elaboración Propia. Número de paradas y población que absorbe la Red del Transporte Público de Arucas.

De ésta tabla se deduce que la absorción de pasajeros del servicio de transporte colectivo de pasajeros de Arucas es más que aceptable.

(Véase plano adjunto “Cobertura de la Red de Transporte Colectivo de Pasajeros”)

8.5.2. TRANSITABILIDAD

Ni las informaciones aportadas por GLOBAL S.U., ni los recorridos realizados por el equipo redactor, han permitido identificar más dificultades de las que se enumeran:

- Giro problemático hacia la derecha en el acceso a la Estación de Guaguas de los vehículos que acceden por la calle Alcalde Henríquez Pitti.
- Calzadas estrechas para el paso de guaguas en los núcleos urbanos de La Goleta, Santidad Alta o Trasmontaña, sin excluir otros estrechamientos que pueden encontrarse en el barrio.
- Apartaderos fuera de los parámetros geométricos aconsejados por el Cabildo de Gran Canaria.
- Problemas al circular a través de calles del Casco Histórico, dado el carácter turístico, paisajístico y hostelero que posee la Montaña de Arucas. Los radios de la zona están fuera de cualquier normativa o recomendación.
- Las maniobras a realizar por parte de los conductores de guaguas en muchos casos provocan que las paradas se realicen en plena calzada o que aparezcan problemas de seguridad vial no sólo para la guagua, sino para el resto de vehículos que circulan por las vías aruquenses, cuando los anchos de los apartaderos no son los adecuados.
- Mala ubicación de la Estación de Guaguas. La calle Bruno Pérez Medina donde ésta se localiza es una de las zonas comúnmente colapsada del Casco de Arucas. Para acceder a ella los vehículos deben cruzar los dos carriles de circulación de la calle Alcalde Henríquez Pitti. Actualmente la estación está sobreexplotada dado el limitado número de cocheras y la gran cantidad de guaguas que realizan paradas allí. La circulación de los vehículos de transporte colectivo dentro de la misma en ocasiones llega a situaciones de difícil maniobra.

8.5.3. NIVEL DE SERVICIO DE LA RED

Para la redacción de éste epígrafe se ha contado con la visión de primera mano de la Autoridad Única del Transporte y de la empresa concesionaria del servicio, GLOBAL S.U.

Del plano adjunto “Estado Actual Transporte Colectivo de Pasajeros”, se extrae la siguiente información:

Núcleo Urbano	Nº Habitantes	Densidad Población (Hab./Km2)	Cobertura Km ²	Población ⁷
San Andres	831	1.850,7	0,8	831
El Puertillo	1.283	5132	0,306	1.283
Bañaderos	1.839	2.429,3	0,942	1.839
Tres Barrios	1.342	1.718,3	0,513	881
Trasmontaña	711	1.484,3	0,688	711
Cardones	3.967	3.005,3	1,7	3.967
Santidad	9.523	3.778,9	1,02	3.854
Casco de Arucas	10.382	4.220,3	1,9	8.018
Trapiche	780	917,6	0,55	504
Visique	2.073	3.701,7	0,65	2.406
Los Portales	1.188	1.105,1	0,99	1.094
Los Castillos	760	904,7	0,5	452

Tabla 8.3.3.-I. Elaboración Propia. Cobertura de la Red del Transporte Público de Arucas.

El plano “Cobertura del Transporte Colectivo de Pasajeros” adjunto, refleja la distancia en la que un posible usuario del transporte público se plantea ésta elección; ésta distancia debe ser menor de 300 metros. Las circunferencias de 300 mts. de radio, trazadas en dicho plano, representan la cobertura de la red.

De aquí podemos extraer que las paradas de guaguas absorben el 74,51 % de la población municipal, lo cual se considera bastante aceptable. El nivel de servicio de esta red es óptimo y es uno de los mejores de la isla de Gran Canaria, dato que no sólo es argumentado por el ente administrador insular sino por las propias estadísticas de flujo.

(Véase plano “Cobertura de la Red de Transporte Colectivo de Pasajeros” adjunto)

8.6. SERVICIO DE TAXIS

La accesibilidad al servicio de taxi o la accesibilidad al territorio por medio del taxi, puede medirse por dos parámetros:

- La existencia de taxis próximos.
- El tiempo de llegada del taxi al punto en que se necesita o el tiempo empleado por el viajero al punto en que puede encontrar un taxi.

Prescindiendo de la aleatoriedad con la que se puede encontrar un taxi por la calle, ambos parámetros están determinados de forma decisiva por la existencia de paradas en la proximidad del punto desde el que se va a realizar el viaje.

Por lo que al Municipio de Arucas se refiere, la dotación de paradas de taxis no es, ni mucho menos uniforme teniendo conocimiento de la localización de una en el Casco, la ubicada en la calle Juan de Bethencourt Rodríguez, en el resto de los núcleos de población no se disponen de ninguna.

⁷ Población absorbida por cada parada para un radio de 300 metros.

8.7. INTERMODALIDAD

8.7.1. RED PEATONAL - RED DE TRANSPORTE COLECTIVO

Actualmente y como se observa en el plano “Cobertura del Transporte Colectivo de Pasajeros”, la relación red peatonal-red de transporte colectivo, está muy directamente relacionada y funciona a un nivel óptimo. Si bien, se debe profundizar en el análisis de la Estación de Guaguas, pues es ésta la principal canalizadora de los tránsitos. La intermodalidad para desplazarse desde un medio a otro y viceversa está condicionada por la ubicación de la estación, la cual ha quedado alejada de algunos nuevos desarrollos de la ciudad y de la dificultad de su acceso, dado la fuerte pendiente de una de sus calles transversales, la calle Alcalde Henríquez Pitti.

8.7.2. RED CICLABLE - RED DE TRANSPORTE COLECTIVO

Actualmente en el municipio de Arucas, no se entiende éste tipo de intermodalidad. Ocasionalmente la llegada de usuarios que transportan su bicicleta en la guagua y después proceden a desplazarse con ella a través del municipio no es frecuente ni tiene medios adaptados para ello, como mobiliario urbano destinado al aparcamiento de bicicletas, etc.

8.7.3. RED DE VIAS URBANAS E INTERURBANAS - TRANSPORTE COLECTIVO

Este sistema de intermodalidad, al igual que el anterior actualmente no es posible, dado que no se cuenta con una superficie destinada al estacionamiento del vehículo privado y el posterior uso del usuario del transporte colectivo, o viceversa. De igual manera la estación se encuentra situada en pleno núcleo neurálgico del Casco de Arucas por lo que el tránsito hasta ella es tedioso y aún más encontrar emplazamiento para estacionar.

8.7.4. RED DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO - RED DE TRANSPORTE COLECTIVO INTERURBANO

Las guaguas actualmente no presentan interferencias en lo que refiere al paso desde un sistema urbano de transporte a uno interurbano. Dado que la explotación del transporte colectivo de pasajeros es privada, está regida por una administración insular, por lo que son ambas las que establecen las facilidades en cuanto a trazado de las líneas, frecuencia de paso, características económicas y demás. Desde Arucas se desplazan un gran número de ciudadanos hacia otros municipios para trabajar o estudiar. En el segundo de los casos, cuando éstos se desplazan a alguno de los campus de la Universidad de Las Palmas de G.C., se aprecia como para un recorrido relativamente corto, deben realizar un mínimo de dos cambios de guagua con su consecuente tiempo de espera.

9. PROPUESTAS

En este capítulo se presenta, en primer lugar, una relación completa de las actuaciones que configuran el nuevo sistema de movilidad propuesto, en donde se incluye una descripción genérica de las mismas y un plano adjunto.

9.1. RED DE VIAS URBANAS E INTERURBANAS

9.1.1. ACCESIBILIDAD Y TRANSITABILIDAD

De acuerdo con el escenario actual, la tendencia prevista y el desarrollo urbanístico que plantea el Plan General de Ordenación, la creación de nuevos viarios, es imprescindible para dar acceso y mejorar la transitabilidad no sólo a la red de vehículo privado sino también al resto de identidades del transporte aruquense.

Por otro lado y como consideración común a todas las vías, cabe prever las siguientes actuaciones:

- Mejora de las paradas de guagua con apartaderos de dimensiones seguras y confortables.
- Ubicación de nuevas marquesinas que ofrezcan una espera agradable complementada con la inclusión de sistema de información con tiempos de llegada.
- Incorporar a las nuevas vías siempre que así sea posible, vías ciclables con el objeto de alcanzar el anillo municipal.

Dentro del análisis planteado se deduce una fuerte problemática en cuanto al tráfico de vehículos por ciertos tramos de las vías aruquenses. Estos niveles de afección son de muy diferente índole, puesto que son debidos a situaciones dispares tales como el complejo tránsito debido a sinuosidad de la vía o el elevado nivel de servicio, la convivencia con el paso de peatones o la propia estrechez de la sección transversal por donde discurre el vehículo.

Es por tanto y según el epígrafe relativo a los objetivos del presente, la atención a la demanda del sistema de transporte con la localización de su problemática y la solución en forma de propuesta de la misma.

9.1.1.1. **Nuevos trazados viarios propuestos**

9.1.1.1.1. *Conexión de la Avenida de Lairaga con la GC-331*

El crecimiento urbanístico previsto en la zona más al sur del barrio de Bañaderos crea la necesidad de dar conexión a éste ámbito con la red de carreteras. En éste sentido la nueva vía de acceso al urbanizable UBR-09, comunica la Avenida de Lairaga con la GC-331 pasando en el recorrido intermedio por el suelo previsto en crecimiento. La conexión será a través de una vía pegada al risco en Bañaderos que mejorará la circulación dentro del barrio, permitiendo la recalificación urbana de la Avenida Lairaga y eliminando uno de los sentidos de circulación, esto mejorará la accesibilidad peatonal.

9.1.1.1.2. *Nueva conexión al Cementerio de Bañaderos*

Nuevo viario de conexión entre el barrio de Bañaderos y el cementerio de Bañaderos. La finalidad principal es resolver los problemas de accesibilidad al cementerio. El nuevo viario deberá adecuarse en lo posible al camino existente en la ladera, resolviendo adecuadamente los impactos ambientales que se produzcan.

9.1.1.1.3. *Vía de borde de Lomo La Palmita*

La finalidad principal es resolver los problemas de accesibilidad y circulación existentes en barrio, resultado de la escasa sección del Camino de la Palmita, única vía existente. El nuevo viario se desarrollará en las traseras de las viviendas existentes, resolviendo adecuadamente los impactos ambientales que se produzcan.

9.1.1.1.4. *Vía de borde de Lomo Quintanilla*

Se propone un vial de borde por el límite Este del barrio que mejore los problemas de accesibilidad y circulación existentes, debido a la escasa sección de la única vía del barrio.

9.1.1.1.5. *Vía en UBO-03 Las Chorreras*

El aumento de la previsión de viviendas en el núcleo de Las Chorreras, en una zona donde los accesos no son los mejores, indica la necesidad de una mejora de éstos. Además de dar acceso al nuevo suelo en expansión previsto, se mejorará la circulación por el propio núcleo.

La vía que se plantea tiene una glorieta en la GC-301 en la parte baja de la calle Doctor José Juan Megías Pérez hasta llegar tras más de 300 metros al Camino de la Cruz.

9.1.1.1.6. *Vía de acceso a Montaña Cardones*

Mejora del acceso a Montaña Cardones. Se propone, ante la escasa sección de la calle Alcalde José González, una vía alternativa por el oeste del Urbanizable de Hoya López, que permita ordenar la circulación entre ambas vías.

9.1.1.1.7. *Vía Corredor Industrial*

Con la aportación de éste vial a la red de vías urbanas e interurbanas del municipio de Arucas se conseguirá establecer mejores comunicaciones y minorizar los niveles de servicios de algunas carreteras como la GC-300, la GC-301 o la propia GC-20. La nueva vía asume el crecimiento urbano de los suelos industriales por lo que su uso está destinado principalmente para el vehículo destinado a la industria. Es por tanto finalidad principal de esta vía crear accesibilidad a los suelos de crecimiento previsto en el Plan General de Ordenación Municipal.

9.1.1.1.8. *Nueva conexión entre el Lomo de Arucas y la calle Venezuela*

La nueva vía resolverá la conexión entre los nuevos crecimientos residenciales del UBO-04 en el Lomo de Arucas y el UBR-08 en Lomo Chico.

9.1.1.1.9. *Vía desde la rotonda de la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas y el Casco de Arucas*

La nueva vía de conexión entre la rotonda propuesta en la zona de Los Castillejos, por el proyecto de la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, y el Casco de Arucas, permitirá en el futuro dirigir el tráfico existente la zona del casco de Arucas y Hoya San Juan hacia la nueva infraestructura viaria a ejecutar por la 4ª Fase, y así desahogar todo el tráfico que se genera en esta zona.

9.1.1.1.10. *Vía acceso al AR-La Calva desde GC-43*

Se propone un nuevo acceso al asentamiento rural ante la pequeña dimensión de la sección de la vía actual por la que se accede. La nueva vía se localiza en el Sistema General de Espacios Libres propuesto como remate del corredor peatonal entre Visvique y el Casco de Arucas.

9.1.1.1.11. *Conexión de La Guitarrilla con GC-300*

Circunvalación de Santidad. Se propone una nueva vía que comunique la GC-300, a la altura de San Fco. Javier, con el Sur de Santidad a la altura de la entrada de la Guitarrilla. Esta vía permitirá aliviar la circulación dentro del barrio de Santidad, vías que en su día se dimensionaron adecuadamente para el tráfico que ahora soportan. Se propone además dar solución al estrechamiento existente a la altura del barrio de la Guitarrilla.

9.1.1.1.12. *Nueva conexión entre el área deportiva y los espacios libres de Los Portales con el pasaje Manolo Millares.*

Se propone crear una nueva vía que desde la GC-43, no sólo sirva de acceso a la nueva área deportiva sino mejorar la accesibilidad al barrio de Los Portales prolongando ésta hasta su encuentro con el pasaje Manolo Millares.

9.1.1.1.13. *Vía de acceso a viviendas en los Peñones*

Vía de acceso rodado al núcleo urbano existente en el entorno de la Calle Siempreviva. La calle Siempreviva es actualmente un pasaje peatonal, prácticamente en su totalidad escalonado, al que se propone adosar una vía rodada que permita mejorar la accesibilidad de los vecinos.

9.1.1.2. **Actuaciones de mejora en el viario existente**

9.1.1.2.1. *Acondicionamiento urbano de la Avenida de Lairaga*

Acondicionamiento urbano de la Avenida Lairaga en Bañaderos. Esta actuación será posible posteriormente a la conexión entre la Avenida Lairaga y la GC-331. La finalidad es eliminar uno de los dos sentidos de circulación mejorando la accesibilidad peatonal en la vía principal del barrio de Bañaderos.

9.1.1.2.2. *Acondicionamiento desde Bañaderos al Cementerio de Bañaderos.*

Acondicionamiento de la prolongación de la calle La Fragata hasta la unión con el nuevo viario propuesto de conexión con el Cementerio de Bañaderos.

9.1.1.2.3. *Acondicionamiento acceso al Cementerio de Bañaderos desde la GC-331*

Se hace necesario estudiar la entrada al cementerio de Bañaderos ya que la reducida sección del acceso, la falta de visibilidad y el escaso radio de giro hace que sea un punto conflictivo en la GC-330.

9.1.1.2.4. *Acondicionamiento de la vía de acceso a Lomo Quintanilla*

Se propone mejorar el acceso rodado y peatonal al núcleo urbano de Lomo Quintanilla, por lo que se propone mejorar la sección de la vía para conseguir que el tránsito por ella no presente problemas

9.1.1.2.5. *Vía Tres Barrios –Trasmontaña*

El objeto de ésta vía no es otro que mejorar las conexiones entre el barrio de Trasmontaña y el de Tres Barrios. El estado actual de la vía es el de una calle con estrechas secciones y en muchos casos sin aceras. Se pretende con ello mejorar la sección de la vía la vía y conseguir que el tránsito por ella no presente problemas.

9.1.1.2.6. *Vía GC-301, desde intersección del Corredor Industrial hasta intersección con acceso a UB-02-Hoya López*

La necesidad de comunicación entre todo el área industrial, ordenando la circulación y dirigiéndola hacia las vías estructurantes insulares sin que produzcan impactos en las áreas residenciales obliga a la mejora de la GC-301 entre el urbanizable de Hoya López, UB-02, y el suelo urbanizable de El Portichuelo, UB-13.

El paso de vehículos industriales por el desarrollo de los suelos industriales previstos conllevará un deterioro importante en el firme de la vía en el tramo que dista desde Hoya López a Hoya Portichuelo.

Se deberá adecuar el firme de la GC-301 al paso de vehículos industriales variando en todo caso la Intensidad de Tráfico Pesado lo cual es factor determinante para el dimensionamiento de ésta sección. En ningún caso se propone la mejora del trazado de la vía si bien el último tramo perteneciente a la conexión con Hoya López debe prever una conexión mediante glorieta en donde puede variar la traza por problemas propios de trazado o por la visibilidad de la vía.

9.1.1.2.7. *Vía de borde de la Montañeta*

Vía de conexión entre las calles Princesa Dácil y El Salvador en el barrio de La Montañeta. La conexión entre ambas vías permitirá cerrar la estructura viaria del barrio, resolviendo la conexión de la trama existente y los problemas de circulación producidos por una sección deficiente del actual sistema viario.

9.1.1.3. **Inadecuación urbana de vías existentes**

9.1.1.3.1. *Acondicionamiento urbano de la GC-2 (antigua GC-207) por San Andrés y Bañaderos*

Unificación de la trama urbana de los núcleos de Bañaderos y El Puertillo. Estos dos barrios están hoy separados por una vía de interés insular. Se pretende eliminar definitivamente el tráfico de carácter insular que discurre por esta vía, la GC-2 (antigua GC 207), seccionando el suelo urbano residencial que conforman los barrios de El Puertillo y Bañaderos, bien soterrándolo, bien cambiando su trazado. Con la eliminación de ese tráfico en superficie y la transformación de la vía en superficie en una vía netamente urbana se propiciará una nueva área de centralidad que comunique a ambos barrios, permitiendo un mejor acceso de los residentes a todos los servicios, al tiempo que reducirá los costes de los servicios públicos en general.

La misma solución deberá realizarse en San Andrés en la zona de realojo para las viviendas afectadas por el Deslinde del dominio público marítimo-terrestre. La recalificación urbana de esta vía, convirtiéndola en un bulevar o rambla en donde se potencien los recorridos peatonales y de bicicletas, mejorará la accesibilidad urbana de los ciudadanos en los núcleos del litoral. El Plan Territorial que de respuesta a la circulación del tráfico de carácter insular, deberá solucionar igualmente los problemas de accesibilidad a los núcleos litorales de Bañaderos, El Puertillo y San Andrés.

9.1.1.3.2. *Acondicionamiento urbano de la GC-302 desde el cruce con la GC-301 hasta intersección con 4ª fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria*

Recalificación urbana de la Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302). La ejecución de la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria romperá con la continuidad de la Avenida Pedro Morales Déniz entre Cardones y Santidad, proponiendo una circulación viaria alternativa que permitirá actuar sobre dicha Avenida con el objeto de darle una nueva cualidad urbana. Desde Cardones hasta el nudo de la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas se propone la eliminación de un carril de circulación mejorando la accesibilidad peatonal, creación de carril bici, así como mejorando la zona de aparcamiento y ajardinamiento de la vía.

9.1.1.3.3. *Acondicionamiento urbano de la GC-302 desde la intersección con 4ª fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta el cruce con la GC-300*

Entre el nudo de la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas y la rotonda intersección da la GC-300 con la GC-302 (glorieta Cardones –Santidad), se mejorará la calidad urbana de la vía entendiendo que dicho tramo se convertirá en una de las vías de entrada desde la circunvalación a la futura ciudad. En este último tramo se estudiará la sección de la vía para proponer una adecuada accesibilidad peatonal, planteando igualmente un carril bici. Se deberá ordenar el espacio existente entre la plataforma viaria y las fachadas de las edificaciones de la urbanización de San Fernando.

9.1.1.3.4. *Acondicionamiento urbano de vía GC-300 por Santidad*

Se propone la recalificación urbana de la GC-300. La GC-300 es la antigua carretera de conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y el municipio de Arucas, vía sobre la que se fueron generando los crecimientos urbanos de Juan XXIII, Santidad, Hoya de Aríñez, Lomo Chico y San Francisco Javier. En la actualidad dicha vía forma parte de la estructura viaria principal del área de centralidad, demandándose una actuación adecuada que estudie la nueva sección de la vía, resolviendo los problemas de accesibilidad peatonal, carril bici, borde y contacto con los suelos residenciales, iluminación, mobiliario, parada de guaguas, así como todas aquellas intervenciones necesarias para que la carretera se transforme en un eje urbano cualificado de la ciudad.

9.1.1.3.5. *Acondicionamiento urbano de vía GC-43 por Visvique y Los Portales*

Se propone la recualificación urbana de la carretera GC-43. La carretera GC-43 es la vía que comunica el municipio de Arucas con el municipio de Teror, a lo largo de la cual han ido creciendo suelos residenciales que no han resuelto el contacto con ella. Se propone la recualificación viaria del tramo entre Visvique y la rotonda de La Solana y del tramo entre la entrada a la urbanización Domingo Rivero y el acceso al asentamiento rural y al SG deportivo de El Arco. El objeto fundamental es resolver el contacto de dicha vía con las zonas residenciales, estableciendo en dichos tramos una ordenación de la sección que resuelva la accesibilidad peatonal en el borde de la vía.

9.1.1.4. **Programa de mejora de intersecciones**

El objeto de este programa radica en aportar una mayor fluidez en las situaciones de intersección en las que se han localizado conflictos. Aún sin existir una estadística por parte de la Concejalía competente del Ayuntamiento, las indicaciones de este apartado se refieren a observaciones empíricas de cada uno de los casos.

Las situaciones que se analizaron y se observó que ésta podía ser mejorada son las siguientes:

- Rotonda Doctor Fernando Caubín Ponce-Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez-Poeta Pedro Lezcano.
- Avenida del Mirón-GC-43 (Carretera El Pino).
- Francisco Gourié-La Heredad-Alcalde Henríquez Pitti-GC-330.
- San Andrés-GC-2 (antigua GC-207).
- GC-330 (La Cuestilla)-Paseo Miramar.
- GC-300-Lugar La Fuentecilla.
- GC 301-Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302)-c/ Párroco Déniz.

Además de todas éstas reseñas, se han localizado otras de menor intensidad de tráfico pero que ante el crecimiento poblacional previsto se prevén con dificultades.

Ante la diversidad de la problemática se pasa a detallar las soluciones adoptadas a cada situación.

9.1.1.4.1. *Rotonda Doctor Fernando Caubín Ponce–Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez–Poeta Pedro Lezcano*

La glorieta situada en la intersección entre las calles Doctor Fernando Caubín Ponce, Alcalde Antonio Codorniu Rodríguez y Poeta Pedro Lezcano, es una de las más transitadas del municipio, no sólo por el enlace de la calle Poeta Pedro Lezcano con la Circunvalación de Arucas, sino porque en los alrededores de la misma se encuentran servicios atractores del tráfico: el mercado municipal y el área comercial del Casco de Arucas.

Es por tanto que este Estudio Municipal de Movilidad, se limita a indicar el problema existente sin proponer una situación de mejora ante la falta de datos tales como intensidades de tráfico de las calles que confluyen a la glorieta.

9.1.1.4.2. *Avenida del Mirón–GC-43 (Carretera El Pino)*

Una de las principales salidas del Casco de Arucas es la Avenida del Mirón, a través de la cual se transita en dos carriles de un mismo sentido hacia la GC-43(Carretera El Pino). Además del tránsito mencionado se prevé una posible conexión con la nueva Urbanización situada al margen izquierdo de la GC-300, junto al Cementerio Municipal y frente al colegio Sagrado Corazón.

Por tanto y siempre bajo el amparo de las Recomendaciones para Glorietas⁸, se opta por la solución de glorieta de radio exterior.

⁸ Ministerio de Obras Públicas – Mayo 1.989

9.1.1.4.3. *Francisco Gourié – La Heredad – Alcalde Henríquez Pitti – GC-330*

En el Norte del Casco de Arucas se produce la intersección entre éstas cuatro vías. En éste punto confluyen los vehículos que van a o vienen de Bañaderos, Firgas y del propio Casco de Arucas, la problemática se agrava por el enlace de la calle Poeta Pedro Lezcano con la Circunvalación de Arucas lo que supone un aumento del tráfico de vehículos.

A pesar de no disponer de los aforos resultantes en este cruce, se propone la construcción de una glorieta de diámetro 28 metros para la que habría que realizar obras de terraplenado, puesto que la superficie disponible no es suficiente para ubicar una glorieta. Además serían necesarias obras de adaptación tanto en planta como en rasante de los viales que confluyen a la glorieta.

9.1.1.4.4. *GC-330 (La Cuestilla)–Paseo Miramar*

El cruce objeto de ésta propuesta es el principal acceso al barrio de El Puertillo. Las condiciones en que se produce el cruce tal y como se extrae del análisis no son las más óptimas.

Se proponen dos alternativas, la primera de ellas mediante incorporación a través de un tercer carril y la segunda con una glorieta de radio exterior de 9 metros. Previo a la ejecución de cualquiera de las actuaciones se debe proceder a realizar un levantamiento topográfico de la zona.

9.1.1.4.5. *GC-300–Lugar La Fuentecilla*

Debido al carácter deportivo y social de la zona, es constante la entrada y salida de vehículos en este cruce. El hecho de la potenciación de este sector en el nuevo Plan General de Ordenación, incide en el aumento de la intensidad de vehículos y en la necesidad de mejorar la intersección.

La solución adoptada para esta situación es la construcción de una glorieta de 32 metros de diámetro exterior, lo cual debe ser suficiente para soportar la nueva intensidad de tráfico que circulará por la GC-300, cuando la GC-3 (Circunvalación de Las Palmas de G.C.) alcance Arucas. Al mismo tiempo, el tráfico quedará regulado por esta circulación giratoria lo cual se traducirá en una mejora palpable de la seguridad del tráfico en la zona.

9.1.1.4.6. *GC 301 –Avenida Pedro Morales Déniz (GC-302)–c/ Párroco Déniz*

Este cruce, es otro de las intersecciones importantes con las que cuenta Arucas y del que también se tiene constancia de un número considerable de accidentes.

La solución propuesta debe pasar por realizar las expropiaciones de las fincas más cercanas al cruce. Con ello se conseguiría obtener la superficie suficiente para poder plantear una rotonda de radio 14 metros, con lo que se aumentaría la visibilidad y se disminuiría el número de accidentes.

9.1.1.4.7. *Otros*

Así mismo, se deberán analizar el resto de las intersecciones planteadas en el apartado 8.1.2.2.8 del presente documento.

9.1.1.5. **Programa de microactuaciones en las vías**

Esta acción debe significar una respuesta rápida a las demandas detectadas en el proceso de análisis. En la medida que esto sea así, podrá servir para aumentar el grado de aceptación del Estudio Municipal de Movilidad (EMM), en asociaciones y ciudadanos.

En su mayor parte se trata de acciones de poca complejidad, que tienen un coste relativamente bajo respecto al resto de programas planteados por este EMM.

9.1.1.5.1. *Mejora de la señalización*

Señalización de los destinos desde/hacia los barrios y para los tráficos de paso. De esta manera se pretende, que la indicaciones facilitadas mediante señalización reglada por normativa de carreteras o informativa del propio ayuntamiento, sea lo más fluida y eficaz posible, para que el conductor encuentre con facilidad su destino con el menor recorrido posible.

9.1.1.5.2. *Diversos tratamientos para evitar los excesos de velocidad*

Se propone que en coordinación con la Policía Municipal se controle las zonas con mayor accidentabilidad y se estudie el tratamiento de las mismas con el fin de disminuir la velocidad de los vehículos. Estos entornos no pretenden crear entornos similares a zonas 30 (zonas de velocidad limitada a 30 Km/h), sino que buscan, básicamente, una disminución de la accidentabilidad a partir de la reducción de la velocidad.

Para ello se utilizarán elementos puntuales como: creación de pasos sobreelevados en cruces, lomos trapezoidales en los pasos de peatones e incluso bandas sonoras de señalización de velocidad.

No se considera, salvo casos obvios, la reducción de la velocidad actual de cualquier tramo por argumentos medioambientales (como las reducciones de velocidad a 80 Km/h), puesto que no existen estudios que así lo avalen.

9.1.1.5.3. *Mejora de la pavimentación*

Este punto hace referencia al tipo de pavimento que se encuentra en las calles del municipio de Arucas.

La vida útil de un pavimento asfáltico es de aproximadamente 10 años, mientras que la de un firme rígido, tipo hormigón, es de 20 años. Aún así y por razones de fallos en el sistema, es aconsejable el uso de pavimentos asfálticos salvo en los casos en los que por cuestiones medioambientales, no sea posible. En ambos casos la vida útil siempre quedará mermada si la red de drenaje de la vía presenta un estado de deterioro considerable o ésta es inexistente. Sería preciso llevar a cabo un amplio estudio de la red de drenaje de las carreteras de Arucas, con el fin de mejorar la vida útil de los pavimentos y con ellos obtener importantes ahorros en trabajos de asfaltado.

Este programa de Microactuaciones contempla la mejora de los pavimentos municipales, proponiendo la sustitución de aquellos caminos de tierra u hormigón en lo que se prevean, por el desarrollo urbanístico, un cambio brusco de la intensidad de tráfico. También se pretende incorporar un trabajo de supervisión constante del estado de los pavimentos y su posterior reparación.

9.1.2. NIVEL DE SERVICIO

La problemática detectada en el apartado de análisis, referente a la red de vías urbanas e interurbanas queda subsanada con el resto de actuaciones planteada en los apartados de Accesibilidad y Transitabilidad.

No cabe duda que la 4ª Fase de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria disminuirá el tráfico en muchas vías aruquenses que actualmente se encuentran con retenciones en horarios de hora punta.

Así, la mejora de la GC-301 a su paso por Trasmontaña y Las Chorreras, reducirá el nivel de servicio de la GC-20 y de las principales calles del casco, puesto que supone un trazado alternativo al acceso al Casco de Arucas. En el mismo caso y con idéntica situación final se encuentra el Camino de la Cruz.

Por otro lado, el Corredor Industrial evitará el tráfico de vehículos industriales por la GC-301 salvo en el tramo comprendido entre UB-13 Portichuelo y el UB-02 Hoya López.

Finalmente hay que añadir que el colapso de la GC-2 (antigua GC-207) se verá aliviado por la 4ª fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, la cual evitará que aquellos vehículos que circulen por el Norte en dirección hacia el Sur o Este de la Isla no tengan que pasar por la capital y viceversa.

9.2. RED PEATONAL

9.2.1. ACCESIBILIDAD Y TRANSITABILIDAD

El objetivo de la creación de una red de itinerarios peatonales urbanos es ofrecer unas condiciones cómodas y seguras para acceder a pie a los principales generadores de viaje.

Igualmente que las vías urbanas e interurbanas se debe de tener en cuenta el factor medioambiental del transporte colectivo y en bicicleta considerando:







						
Consumo de Espacio	100	100	10	1	6	8
Consumo de Energía Primaria	100	100	30	405	34	0
CO ₂	100	100	29	420	30	0
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	290	4	0
Hidrocarburos	100	15	8	140	2	0
CO	100	15	2	93	1	0
Contaminación atmosférica total	100	15	9	250	3	0
Riesgo Inducido de Accidente	100	100	9	12	3	2

Tabla 9.2.3.1 – I. Fuente: Informe UPI, Heidelberg, I.989.

(*) Vehículo con catalizador.

(**) Base=100 (coche individual sin catalizador)

Es por ello que siempre que así lo permitan las condiciones de la vía se debe optar por incluir en la misma un carril bici e incluso si así fuera posible, carril bus.

Por su parte, el objetivo de itinerarios periféricos y de apoyo a la intermodalidad es ofrecer unas condiciones cómodas y seguras para acceder a pie desde la periferia y núcleos rurales al núcleo principal del barrio y a la red de transporte público. Este objetivo no excluye la presencia en la misma vía de otros medios de transporte, sino que subraya las exigencias de comodidad y seguridad de la circulación peatonal. En este sentido uno de los elementos fundamentales es el tratamiento de las intersecciones, pues es en ellas donde se establecen las prioridades de paso y en donde se producen los mayores riesgos de accidentalidad. Las intersecciones de la red peatonal deben de garantizar la seguridad y el confort de la población, lo cual significa reducción de calzadas a atravesar y prioridad en las mismas.

Por último, las actuaciones a realizar en las conexiones entres núcleos de población va en la misma dirección que las propuestas de la red de vías urbanas e interurbanas que se plantean en el apartado 9.1.1 del presente documento.

Con todas las propuestas relacionadas con la movilidad peatonal, se conseguirá acceder a los núcleos y barrios del Municipio de Arucas en los que la orografía lo permita. Así las propuestas para la red peatonal son las siguientes:

9.2.1.1. **Nuevos recorridos peatonales**

9.2.1.1.1. *La Goleta – Arucas Casco*

La Goleta, es un núcleo urbano que presenta fuertes pendientes en sus calles y aceras muy estrechas, hay ciertos sectores que llegan a medir el 0,5 metros. La única conexión existente desde el punto de vista peatonal con el Casco de Arucas es a través de las calles. El Cerrillo y Obispo Pildain, también es de fuertes pendientes y una sección transversal muy reducida.

La GC-20 discurre por toda la parte baja del barrio y lo conecta con el Casco de Arucas y con el Término Municipal de Firgas. La ejecución de aceras en el tramo que recorre la Circunvalación de Arucas, conducirá a mejorar las conexiones entre ambos barrios. Será necesaria la presencia de escaleras que salven el desnivel existente entre la GC-20 y el punto de partida de este recorrido peatonal que tiene una diferencia de cota aproximada de 15 metros.

9.2.1.1.2. *Arucas Casco – Visvique (km 1 y su prolongación)*

Actualmente en Arucas existe una pequeña senda al margen derecho de la GC-43, destinada a usos de ocio y salud. Esta recta tiene el valor añadido del paisaje.

La propuesta que se plantea radica en el aumento de la traza de ésta recta hasta alcanzar el Pasaje el Olivo, en plena cornisa del barrio de Visvique. El valor de mirador que adquiere esta vía se une a los valores actuales del paseo existente. Además, este recorrido peatonal arbolado conectará la parte baja del barrio de Visvique con el Casco de Arucas y en concreto con las cercanías de la nueva estación de guaguas.

9.2.1.1.3. *Arucas Casco-Santidad – La Guitarrilla*

Esta senda actualmente es un camino de tierra de bastante tránsito peatonal puesto que posee múltiples derivación que incluso llegan a comunicar con la Montaña de El Picacho. La longitud total del camino es de más de 1,5 Km, en una traza donde las pendientes son suaves.

La propuesta plantea una adaptación de éste camino a la red peatonal, con acciones encaminadas a pavimentos y a los elementos de contención ante caídas. Así mismo está prevista la coexistencia con la bicicleta por lo que en la sección de la senda, debe ser considerada.

El hecho de discurrir por caminos donde se resaltan los valores activos naturales del municipio y poder conectar con el paseo peatonal arbolado que une Visvique (Km 1) con el Casco de Arucas, hace que esta propuesta se considere como una ampliación del anterior.

9.2.1.1.4. *Hacia la nueva estación de guaguas*

La reubicación de la nueva estación de guaguas entre las rotondas de la circunvalación de Arucas – Firgas intersección con la GC-43 e intersección con la calle Poeta Pedro Lezcano, inducirá en una mejora de los conexiones en lo que refiere a los medios de transporte presentes en Arucas.

La red peatonal precisará de una mejora en las aceras y una priorización del paso peatonal. El tránsito hacia de la nueva estación de guaguas debe ser lo suficientemente atractiva como para atraer al usuario de a pie.

9.2.1.1.5. *Peatonalización del Casco Histórico de Arucas*

Aunque actualmente el Casco Antiguo de Arucas cuenta con un cierto nivel de peatonalización, lo que se propone es la consolidación de un área de circulación restringida con el propósito el de garantizar la continuidad de los usos residenciales y la complejidad de la trama urbana en esta pieza de la ciudad, además de preservar el entorno a las erosiones producidas por el paso constante de vehículos. Dicha área mantendrá una circulación interior donde convivirá el vehículo y el peatón, mediante vías rodonaes y calles peatonales

La propuesta contempla las siguientes actuaciones:

- Cierre físico del ámbito a los no residentes (acceso solo para residentes, carga y descarga y servicios de emergencias) mediante bolardo escamoteables y tarjetas de identificación.
- Acción conjunta con aparcamientos para residentes y vehículos de tránsito.
- Ampliación de la peatonalización y/o de coexistencia de tráficos.
- Mejora del equipamiento y de la señalización peatonal.

9.2.1.1.6. *Urbanizable UBR-09. Bañaderos*

La ejecución de una nueva vía pegada al risco en Bañaderos que conecte la Avenida Lairaga y la GC-331, subida al barrio de Escaleritas y Trapiche mejorará la circulación rodada y peatonal del barrio y permitirá la recalificación urbana de la Avenida Lairaga.

9.2.1.2. **Mejora peatonal**

9.2.1.2.1. *Pasaje El Cántaro y su prolongación hasta su encuentro con la GC-330*

El conocimiento de senderos peatonales constituidos por el propio paso del viandante debe provocar la mejora o consolidación de éstos.

La actuación planteada es un camino, de aproximadamente 1 Km de recorrido, que une la GC-330 (carretera la Cuestilla) con el pasaje El Cántaro (rodonal existente) y su prolongación hacia la GC-330. En ella se estudiará la coexistencia entre el vehículo y el peatón para que la separación entre ambos modos de transporte esté debidamente definida y responda a los factores de seguridad.

9.2.1.2.2. *Acondicionamiento urbano de la calle Obispo Marquina en el barrio de La Guitarrilla*

Se propone aumentar la sección transversal de la calle Obispo Marquina para disponer de espacios de circulación peatonal en donde poder discurrir hacia cualquiera de los núcleos de Santidad, la Guitarrilla y Santidad Alta. Esta actuación se ve reforzada con la propuesta peatonal que une Santidad con el Casco de Arucas y la nueva estación de guaguas.

9.2.1.2.3. *Acondicionamiento urbano de La GC-43 desde el núcleo residencial de Los Castillos hasta el edificio social existente en el principio de la GC-240*

Se trata de mejorar el acceso peatonal entre el núcleo residencial de Los Castillos y el edificio social existente al comienzo de la GC-240 (Carretera de los Peñones), ya sea modificando la sección transversal de la GC-43 en este tramo de la vía, a fin de incluir un paso para uso exclusivo del peatón o alternativamente llegar desde la GC-43 hasta el Pasaje la Tunera, continuar por éste el recorrido peatonal y terminar el tránsito hasta el edificio social, por la GC-240.

9.2.1.3. **Nuevas conexiones peatonales**

9.2.1.3.1. *Bañaderos – El Puertillo*

Unificación de la trama urbana de los núcleos de Bañaderos y El Puertillo. Se pretende eliminar definitivamente el tráfico de carácter insular que discurre por la GC-2 (antigua GC-207) y que secciona el suelo urbano residencial que conforman los barrios de El Puertillo y Bañaderos. Con la eliminación del tráfico en superficie, mediante una vía soterrada o con un cambio de trazado, y la transformación de la vía en superficie en una vía netamente urbana, se mejorará el acceso a todos los servicios, al tiempo que se reducirá los costes de los servicios públicos en general.

La GC-2 (antigua GC-207) se encuentra en situación de terraplén y llega a alcanzar los 8 metros de diferencia de altura entre la propia cota de la GC-2 (antigua GC-207) y la rasante del Paseo de Miramar. Este último es el único acceso normalizado entre Bañaderos y El Puertillo. Existen algunas obras de paso y drenaje de la GC-2 (antigua GC-207) que son usadas por los viandantes como elementos de unión entre ambos núcleos.

El estudio del soterramiento de éste tramo parece la solución más viable aunque presenta ciertos inconvenientes, como son las pendientes de los ramales de salida y entrada a los núcleos urbanos, cuyas conexiones se intentarán ejecutar lo más alejados posibles de los mismos. Aún así y debido a la situación administrativa en la que se encuentra el tramo de la GC-2 (antigua GC-207) comprendido entre la intersección entre la GC-2 y la GC-20 (Enlace de Arucas) y el Enlace de El Pagador en el Término Municipal de Moya, éste debe ser sometido a un Plan o Proyecto de Reordenación o Adecuación de Infraestructura Viaria por parte del Gobierno de Canarias a fin de que se busque la mejor solución para lograr la conexión peatonal entre ambos márgenes.

9.2.1.3.2. *Casco de Arucas – Santidad por el paso de la GC-20*

Entre Arucas y Santidad se reparten el 55% de la población que vive en el municipio, lo que conlleva que éste sector sea denominado como área de centralidad. Principalmente es el Casco de Arucas el que posee los principales usos y servicios atractores que provocan movimientos municipales en cualquier medio de transporte.

La distancia que separa ambos barrios es de 500 metros aproximadamente, con una pendiente media del 3%, por lo que la diferencia de altura no es obstáculo alguno para desplazarse a pie. Según los parámetros de diseño vial que dicta la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, la pendiente longitudinal máxima no debe ser mayor al 6% para considerar el itinerario como adaptado, por lo que desde éste punto de vista la situación es satisfactoria.

Puesto que no se han realizados estudios de intensidades en cuanto a movimientos peatonales se refiere, no se puede extraer un número exacto del tránsito peatonal, aunque por el trabajo de campo realizado, se deduce que el recorrido de peatones es regular.

Las alternativas existentes para este caso, pueden ser muy variadas, desde la construcción de pasarelas peatonales o el propio soterramiento de la GC-20 en éste tramo. No cabe duda que la segunda de las opciones representa una mayor inversión y mayores dificultades técnicas a la vez que graves molestias para cualquier tráfico; aunque desde el lado de la movilidad será la más óptima ya que la permeabilidad alcanzada entre ambos barrios llegará a ser total sin tener que optar por pasos peatonales o por estructuras de paso.

9.2.1.3.3. *Santa Flora – Masapeses (por el paso de la GC-43)*

Se propone la localización de un área, entre la urbanización de Masapeses y la rotonda del Señorío de Arucas, para la localización de la ampliación de la oferta educativa de la zona. Esto conlleva la mejora de los accesos peatonales y rodados hacia este nuevo espacio, tanto desde la GC-43 como desde los núcleos residenciales de Santa Flora, Masapeses y Los Portales.

9.2.1.4. **Refuerzo de recorridos peatonales por la adecuación de infraestructura viaria**

9.2.1.4.1. *La GC-2 (antigua GC-207) travesía por San Andrés*

La recalificación urbana de la GC-2 (antigua GC-207) a su paso por San Andrés, convirtiéndola en un bulevar o rambla en donde se potencien los recorridos peatonales y de bicicletas, no sólo mejorará la accesibilidad urbana de los ciudadanos que ocuparán la zona de realojo para las viviendas afectadas por el Deslinde del dominio público marítimo-terrestre sino también los del núcleo del litoral.

9.2.1.4.2. *La Avenida de Lairaga, en Bañaderos*

Con la recalificación de la GC-330 a su paso por Bañaderos, Avenida de Lairaga, se eliminará uno de los sentidos de circulación y se mejorará el tránsito peatonal y bici.

9.2.1.4.3. *La GC-302 travesía por Cardones*

Con el fin de aumentar la seguridad de los viandantes que actualmente pasan por la Avenida Pedro Morales Déniz, se plantea la municipalización de este trazado y la ejecución de sendas peatonales. La permeabilidad peatonal en la totalidad del recorrido no va a ser posible, debido la acción sectorizadora que ejercerá la Cuarta Fase de la Circunvalación de Las Palmas de G.C.

9.2.1.4.4. *La GC-300 travesía por Santidad*

Se hace necesario, actuaciones sobre la estructura viaria que generó en el pasado los crecimientos en el barrio de Santidad (GC-300), de forma que la recalificación de dicha vía junto con la GC-302, travesía por Cardones, ayude a entender todo el área como una única ciudad y no la suma de los barrios que se generaron en el entorno de estas carreteras. La recalificación de la estructura viaria lleva implícita la creación y mejora de los recorridos peatonales y de carril-bici entre los núcleos que conforman el área de centralidad.

9.2.1.4.5. *La GC-43, travesía por Visvique y Los Portales*

Lo mismo ocurre con los barrios de Visvique y Los Portales, donde se hace necesaria la recalificación de la GC-43 en los tramos que discurren por ambos barrios. La recalificación de la estructura viaria lleva implícita la creación y mejora de los recorridos peatonales y de carril-bici.

9.2.1.5. **Otras conexiones**

9.2.1.5.1. *Paseo marítimo San Andrés-El Puertillo*

Este itinerario está formado por el tránsito desde San Andrés hasta el Puertillo. Actualmente éste recorrido no tiene una clara definición pero si que hay puntos donde parece existir una pequeña senda, próxima a la costa, por donde transitar.

Estos barrios están separados por poco más de 0,5 Km, con una diferencia altimétrica de 5,3 metros.

Debido a que la mayor parte del desarrollo urbanístico de San Andrés y El Puertillo están al Norte de la GC-2 (antigua GC-207), el trazado del futuro paseo parece más adecuado hacia este lado, evitándose así cruces por la calzada.

9.2.1.5.2. *Sendero litoral El Puertillo – Tinocas*

Se propone la creación de un sendero litoral aprovechando los caminos de las fincas existentes y complementándolo con áreas de descanso, miradores, zonas de aparcamiento y ocio, que permitan el disfrute de los valores naturales y paisajísticos de la zona por los ciudadanos y turistas. Además, se pretende realizar actuaciones de restauración y de mejora ambiental y paisajística en aquellos entornos necesarios como la desaladora, las Salinas del Bufadero y el yacimiento paleontológico en la Punta de Arucas.

En el Callao de Tinocas, se pretende una actuación de adecuación en esta zona del litoral que, aprovechando sus características naturales, permita su disfrute por parte de los ciudadanos, mediante la implantación de dotaciones, equipamientos de ocio y deportivos al aire libre, aparcamientos y senderos que lo encuadren dentro de la categoría de los Parques Periurbanos. Dicho ámbito se remitirá a un Plan Especial de Ordenación.

9.2.1.5.3. *Plan de recuperación de caminos rurales y senderos*

La propuesta de recuperación de caminos rurales y senderos, tiene como objeto además de volver a trazar estos caminos que en antaño fueron los nexos entre los barrios y municipios, acondicionar los mismos para el tránsito de viandantes en un uso social a través del cual se permitan visitar los senderos aruquenses en unas condiciones paisajísticas ejemplares.

Será necesaria cuidar la seguridad en todo caso del viandante para evitar caídas a distinto nivel y tratando los pavimentos.

Por otro lado se tratará de potenciar los recorridos de los siete senderos más representativos del municipio de Arucas mediante: labores de limpieza y mantenimiento de los mismos y ubicaciones de algún mirador en puntos estratégicos, como la costa. Además se tramitarán su homologación y señalización por el Cabildo de Gran Canaria.

En el libro “Caminando por Arucas” editado por el Excmo. Ayuntamiento de Arucas se desarrolla cada uno de los éstos senderos, no sólo a nivel cartográfico sino mostrando una amplia visión de los valores ambientales del municipio, desde sus paisajes naturales, agrícolas y costeros, su flora y fauna, pasando por sus usos tradicionales e historia, representados en sus elementos etnográficos y en su arqueología. Los siete senderos son:

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Lomo de Riquiáñez. | 5. La Punta. |
| 2. Lomo Jurgón. | 6. La Costa. |
| 3. Presas del Pinto. | 7. Barranco de Tenoya. |
| 4. Barranco Los Palmitos. | (Léase el apartado 6.3.2.4. Caminos y Senderos, del presente documento). |

9.2.1.6. **Programa de adaptación a la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación**

El Programa de Adaptación a la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación tiene el objetivo de conseguir adaptar a las condiciones de Itinerario Adaptado⁹ los viales aruquenses allí donde fuese posible. Este programa parte con el problema de la fuerte orografía municipal, ya que pendientes mayores al 6%, su aplicación debe ser desechada.

Aunque no se conoce la distribución en el municipio, según la información aportada en el apartado 6.3.2.3. del presente documento, en Arucas existen un total de 768 personas de movilidad reducida, por lo que se precisa de una fuerte red peatonal adaptada a las solicitudes que la Ley 8/1995 requiere.

Estos itinerarios tendrán como fin, dar accesibilidad peatonal a este tipo de usuarios y así poder alcanzar las dotaciones y equipamientos que son atractores para ellos, como: los centros de salud, la Estación de Guaguas, los Centros de Administración Municipal y las playas (Bañaderos cuenta con vehículo adaptado para el baño).

9.2.1.6.1. *Normas de diseño y trazado de recorridos públicos*

I. Itinerarios Adaptados

Se considera un itinerario como adaptado cuando:

- La banda libre o peatonal tiene una anchura mínima de 1,40 m.
- La pendiente longitudinal en todo el recorrido no supera el 6% y la transversal es igual o menor a 1,5 %.
- Los elementos arquitectónicos resistentes u ornamentales, no podrán sobresalir más de 10 cm. Si están situados a menos de 2,10 m. del suelo.
- No existen escaleras, ni peldaños ni interrupción brusca del itinerario.
- Si el trazado del itinerario comprende una zona ajardinada, las sendas peatonales pueden ser de suelo blando, debidamente compactado, o estar cubiertas con una capa de riego asfáltico y, en cualquier caso, estarán exentas de gravilla o cualquier otro material suelto.

⁹ “Se considera itinerario adaptado aquel espacio, instalación o servicio que se ajuste a los requerimientos funcionales y dimensionales del Reglamento de la Ley 8/1995, garantizando su utilización autónoma y con comodidad a las personas con limitación, movilidad o comunicación reducida.”

2. Itinerarios mixtos

Son válidos para peatones y vehículos y se consideran adaptados cuando cumplen los siguientes requisitos:

- Anchura mínima del itinerario: 3m.
- Existe una franja peatonal adaptada, claramente definida.
- Altura libre de obstáculos a lo largo del recorrido: 3m.
- Anchura libre en tramos en que pueda efectuarse el cambio de dirección o giro de un vehículo motor, mínimo de 6,5 m.
- No existen peldaños aislados, ni escaleras, ni interrupción brusca del itinerario.
- Los pavimentos, los elementos comunes de urbanización y el mobiliario urbano instalados en el recorrido son adaptados.

9.2.1.6.2. Norma de los elementos urbanísticos comunes

1. Aceras

- Se consideran adaptadas cuando tienen, en toda su longitud, una banda libre o peatonal de 1.40 m. (mínimo), la pendiente longitudinal no rebasa el 6% y la pendiente transversal máxima es de 2%.
- La banda de acceso tiene 10 cm. mínimo de ancho.
- La banda externa podrá tener la anchura que permita la vía de la que forma parte, contando con un mínimo de 0,5 m. En esta banda están situados los elementos verticales de iluminación y señalización, mobiliario urbano y jardinería y arbolado.

2. Pavimentos adaptados

Se consideran aptos, cuando se ajustan a las siguientes condiciones:

- Son duros, no deslizantes o antideslizantes y están ejecutados de forma que no existen cejas ni bordes y las únicas hendiduras o resaltes que presentan son las del dibujo del material del piso. Se admiten hasta 4 mm. de alto y separaciones de hasta 5 mm.
- En zonas se dotará de pavimento especial señalizador, para indicar al peatón ciego o con problemas de visión que está en zona de riesgo.
- Cualquier elemento implantado en el pavimento, deberá estar perfectamente enrasados con el pavimento.

3. Vados

Se consideran vados peatonales adaptados cuando:

- Tienen una anchura de paso libre mínima de 1,2 m.
- El paso está expedito, es decir, sin obstáculo alguno.
- El borde de la rampa está enrasado con la calzada o presenta un reborde o desnivel máximo de 1cm. o 2 cm. si el canto está redondeado o achaflanado.
- La longitud de la rampa es variable y depende de la altura de gálibo del bordillo, con pendiente máxima del 8% y pendiente transversales de 2%.
- El suelo será de distinta textura que la acera.

9.3. RED DE APARCAMIENTOS

Puesto de manifiesto en el análisis de ésta red, el colapso en el que se encuentra la misma no cabe duda de que este Estudio Municipal de Movilidad, debe dar soluciones a este problema. El objetivo de esta actuación es aportar ideas para aplicar una política de aparcamientos que contribuya al mejor funcionamiento del sistema de transporte.

Se plantean dos propuestas que hacen referencia al nivel de servicio de la red, la primera de ellas es el destinado a aparcamientos en superficie, habría que situarlos siempre que sea posible, bajo la rasante de la vía con objeto de no ocupar mayor espacio del necesario; la segunda de ellas es el aumento de los aparcamientos en rotación.

Se proponen las siguientes localizaciones para la ubicación de los aparcamientos en superficie. Haciendo una distinción entre los que tienen carácter estructurante y los de carácter más local. Éstos son:

Aparcamientos estructurantes:

- a) El Puertillo-Las Coloradas.
- b) Campo de Fútbol de Bañaderos.
- c) Rasa de Tinocas
- d) Cementerio de Cardones
- f) Actual estación de guaguas
- g) Sector-19 El Mirón
- h) Parque Municipal.
- i) Nueva estación de guaguas e Intercambiador.
- j) Nuevo Parque Cultural-Administrativo.
- k) Equipamientos y dotaciones del área de centralidad.
- l) Parque de Hoya de Aríñez.

Aparcamientos locales:

- a) San Andrés
- c) Urbanizable UBR-09 Parque de Bañaderos
- d) Lomo de Quintanilla.
- e) Mirador de La Montaña de Arucas.
- f) Avenida Pedro Morales Déniz.
- g) Lomo Espino
- h) El Mirón
- i) Los Portales

9.4. RED DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

9.4.1. NUEVA ESTACION DE GUAGUAS

Tanto el desarrollo urbanístico como el colapso en el que se encuentra la actual estación de guaguas inducen a la búsqueda de alternativas. La ubicación de esta nueva estación debe responder a las solicitudes y objetivos que pretende este Estudio Municipal de Movilidad, es decir, poseer unas comunicaciones excelentes con todos y cada uno de los medios de transporte.

Se propone la reubicación de la estación de guaguas al entorno de la circunvalación de Arucas-Firgas, entre la rotonda de Visvique y la rotonda que conecta con la calle Poeta Pedro Lezcano. En dicho espacio se deberá localizar el Intercambiador en donde se pueda ubicar la estación de llegada y salida del transporte guiado sobre raíles de conexión con el área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, que deberá quedar definido en el correspondiente Plan Territorial Especial a desarrollar por el Cabildo de Gran Canaria.

Así mismo, se ubicará un área importante de aparcamientos de intermodalidad que den respuesta a parte de la demanda existente en el área de ensanche de la ciudad. El desarrollo de la actuación deberá adecuarse a los valores paisajísticos del entorno, intentando resolver el programa de usos necesarios ubicándolo bajo la rasante de la parcela, manteniendo un corredor verde en superficie paralelo al Barranco de Arucas como fachada de la ciudad.

La reubicación permitirá la renovación del espacio donde se localiza actualmente la estación de guaguas, que deberá ordenarse fundamentalmente con usos de equipamientos, dotaciones, aparcamientos y espacio libre, que ayude a potenciar y complementen el área de actividad de su entorno.

9.5. INTERMODALIDAD

9.5.1. TRANSPORTE COLECTIVO – VEHICULO PRIVADO

Puesta de manifiesto una vez más la filosofía del recorte del uso del vehículo privado y el fomento de los medios alternativos de transporte, en lo que refiere al vehículo privado la intermodalidad debe basarse en el paso de éste modo de transporte hacia el transporte colectivo de pasajeros. Ante ello y conociendo la nueva

ubicación de la estación de guaguas, las actuaciones contempladas en éste epígrafe será la contemplación de un espacio destinado al aparcamiento de los vehículos con lo que se reforzará la intermodalidad.

No cabe duda que el fomento de la idea de intermodalidad debe ser fiel reflejo del éxito de la idea por lo que además de la publicidad que debe llevar consigo esta actuación, se precisa de tiempos de concienciación para el usuario en general.

Finalmente los accesos a la nueva estación de guaguas deben de ser lo más cómodos y fáciles de localizar posibles, siempre que para ello no sea preciso inmiscuirse en el grueso del tráfico del Casco de Arucas.

9.5.2. TRANSPORTE COLECTIVO – RED PEATONAL

Mediante las actuaciones previstas quedan reforzados los itinerarios peatonales que permitirán la permeabilidad entre la red de transporte colectivo y la red peatonal. En el mismo orden de cosas y en concordancia con las acciones encaminadas al vehículo privado, se debe de considerar labores informativas mediante señalización y el fomento del uso del transporte colectivo entre la población, no sólo a nivel municipal sino incluso intermunicipal.

9.5.3. TRANSPORTE COLECTIVO – RED CICLABLE

Igualmente ya se han tratado las actuaciones y propuestas destinadas a esta red, para que desde diversos emplazamientos del municipio se pueda llegar a la nueva estación de guaguas.

No se debe obviar la situación resultante de la intermodalidad en donde el ciclista una vez que accede al servicio de transporte colectivo debe tener un a previsto para dejar su bicicleta. Se deben disponer a lo largo de la traza de la red ciclable mobiliario urbano en el cual se permita realizar el estacionamiento de la bicicleta en condiciones de seguridad.

La explotación de un servicio de alquiler de bicicletas dentro del municipio debe ser una estrategia a estudiar por parte de los organismos locales, con lo cual tras la experiencia en otras ciudades se logra una mayor concienciación de la intermodalidad y el usuario posee mayor accesibilidad a la red.

10. PLANIMETRÍA DEL ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD

01	ASIGNACIÓN DEL TRÁFICO ACTUAL	I/10.000
02	CLINOMÉTRICO	I/10.000
03	COBERTURA RED TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS	I/10.000
04	DISTANCIAS	I/10.000
05	ELEMENTOS ATRACTORES	I/10.000
06	JERARQUIZACIÓN DEL TRAZADO VIARIO	I/10.000
07	ESTADO ACTUAL SECCIONES DE VÍAS RODADAS	I/10.000
08	ESTADO ACTUAL SECCIONES ACERAS PEATONALES	I/10.000
09	ESTADO ACTUAL PAVIMENTACIÓN VIARIA	I/10.000
10	ESTADO ACTUAL APARCAMIENTO EN EL SISTEMA VIARIO	I/10.000
11	ESTADO ACTUAL RETENCIONES Y PUNTOS NEGROS	I/10.000
12	ESTADO ACTUAL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS	I/10.000
13	ESTADO ACTUAL RADIOS Y PUNTOS CONFLICTIVOS	I/10.000
14	ESTADO ACTUAL SENDEROS	I/10.000
15	PROPUESTA RED VIAS URBANAS E INTERURBANAS	I/10.000
16	PROPUESTA RED PEATONAL	I/10.000
17	PROPUESTA RED APARCAMIENTO	I/10.000