

**ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE TEROR**

**EQUIPO REDACTOR**



Julio Rodríguez Márquez, Ing. de Caminos, Canales y Puertos

Miguel Morales González, Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Noelia Novo Gómez, Arquitecta Técnica

Laura Poveda Schwindling, Auxiliar Técnico de Obras Públicas

Laura Castro Pérez, Auxiliar Técnico de Obras Públicas

Roberto Espino Arrocha, Delineante

Carlos Campos Cerpa, Delineante

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCION.</b>	<b>6</b>
1.1.- MOVILIDAD URBANA.....	8
1.2.- SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.....	9
<b>2. ESTUDIO DE MOVILIDAD.</b>	<b>11</b>
<b>3. OBJETIVOS Y TENDENCIAS.</b>	<b>12</b>
3.1.- ESTRATEGIAS. ....	13
3.1.1.- <i>Atender la Demanda de Transporte, en las mejores condiciones técnicas y ambientales.</i> .....	13
3.1.2.- <i>Extender el sistema de Accesibilidad para todos.</i> .....	14
3.1.3.- <i>Diseño de un sistema de transporte más eficiente desde el punto de vista económico y ambiental.</i> .....	14
3.1.4.- <i>Fomentar el uso de transportes alternativos al vehículo privado.</i> .....	15
3.1.5.- <i>Extender el derecho de información en los modos de transporte colectivo.</i> .....	15
<b>4. METODOLOGIA</b> .....	<b>16</b>
4.1.- ESCALAS Y ÁMBITOS DE TRABAJO.....	16
4.2.- FASES DE TRABAJO.....	16
4.2.1.- <i>FASE I: Recopilación de datos y Delimitación del Área de Estudio.</i> .....	17
4.2.2.- <i>FASE II: Descripción del escenario actual, tendencia y objetivos.</i> .....	19
4.2.3.- <i>FASE III: Análisis y Problemática</i> .....	20
4.2.4.- <i>FASE IV: Propuestas</i> .....	21
4.2.5.- <i>FASE V: Edición y Maquetación</i> .....	21
<b>5. DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO</b> .....	<b>22</b>
5.1.- POSICIÓN GEOGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS. ....	22
5.2.- POSICIÓN GEOGRÁFICA DE TEROR. ....	22
5.2.1.- <i>Posición geográfica</i> .....	23
5.2.2.- <i>Territorio y límites</i> .....	26
5.2.3.- <i>Delimitación del Área de Estudio.</i> .....	26
5.3.- ZONAS DE ESTUDIO. ENTIDADES DE POBLACIÓN.....	29

5.3.1.- casco de terror .....	29
5.3.2.- el palmar.....	30
5.3.3.- Arbejales.....	31
5.3.4.- el álamo.....	33
5.3.5.- mirafior.....	34
5.3.6.- lo blanco .....	35
5.3.7.- san José del álamo.....	36
5.3.8.- espartero .....	37
5.3.9.- el hornillo.....	38
5.3.10.- san isidro.....	39
5.3.11.- las rosadas.....	40
<b>6. DATOS SOCIOECONÓMICOS Y DE MOVILIDAD. ....</b>	<b>42</b>
6.1.- CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN.....	42
6.1.1.- Rasgos demográficos del municipio de Teror.....	42
6.1.2.- POBLACION AÑO HORIZONTE .....	46
6.2.- ESTRUCTURA SOCIO-PROFESIONAL DE LA POBLACIÓN.....	46
6.2.1.- Población activa. ....	46
6.2.2.- Población educacional.....	49
6.3.- PARQUE DE VEHICULOS .....	52
6.3.1.- PARQUE DE VEHICULOS ACTUAL.....	52
6.3.2.- PARQUE DE VEHÍCULOS AÑO HORIZONTE.....	53
<b>7. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO. ....</b>	<b>54</b>
<b>8. ESCENARIO ACTUAL .....</b>	<b>56</b>
8.1.- DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL .....	56
8.2.- EQUIPAMIENTOS GENERADORES DE TRÁFICO.....	57
8.3.- VÍAS RODADAS.....	59
8.3.1.- Vías interurbanas.....	61
8.3.2.- Vías urbanas .....	84
8.4.- RED DE APARCAMIENTOS.....	109
8.4.1.- Tipología.....	109
8.4.2.- Descripción de la Red de Aparcamientos Públicos por entidades de población... ..	112
8.5.- SENDAS PEATONALES .....	120

8.5.1.-	Usuarios de Movilidad Reducida .....	121
8.5.2.-	Características Globales de la Red Peatonal del municipio de TEROR.....	123
8.5.3.-	Sendas Peatonales urbanas.....	124
8.5.4.-	Sendas peatonales Interurbanas .....	128
8.6.-	SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS.....	132
8.6.1.-	Transporte colectivo de pasajeros.....	132
<b>9.</b>	<b>ESCENARIO FUTURO .....</b>	<b>142</b>
9.1.-	NUEVOS SUELOS EN DESARROLLO POR EL PGO .....	143
9.2.-	VÍAS PROYECTADAS Y EN EJECUCIÓN.....	144
9.2.1.-	Acondicionamiento y Variante de la GC-21.....	144
9.2.2.-	REHABILITACION DE LA GC-43 ENTRE ARUCAS Y TEROR.....	145
<b>10.</b>	<b>TENDENCIA.....</b>	<b>147</b>
<b>11.</b>	<b>ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS .....</b>	<b>149</b>
11.1.-	ACCESIBILIDAD. ....	150
11.1.1.-	Red de carreteras.....	150
11.1.2.-	Conexiones entre entidades.....	151
11.1.1.-	Red peatonal.....	154
11.1.2.-	Red de aparcamientos .....	154
11.1.3.-	Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros.....	158
11.2.-	TRANSITABILIDAD. ....	162
11.2.1.-	Vías rodadas.....	162
11.2.2.-	Sendas peatonales .....	164
11.3.-	NIVEL DE SERVICIO DE LA RED.....	165
11.3.1.-	RED DE CARRETERAS.....	166
11.3.2.-	Red de Aparcamientos.....	169
11.4.-	CALIDAD DEL SERVICIO. ....	171
11.4.1.-	TRANSPORTE COLECTIVO.....	171
11.5.-	INTERMODALIDAD.....	174
11.5.1.-	Sendas peatonales – transporte colectivo .....	174
<b>12.</b>	<b>PROPUESTAS .....</b>	<b>177</b>
12.1.-	NOMENCLATURA .....	177

12.2.-	ACCESIBILIDAD. ....	178
12.2.1.-	VÍAS RODADAS. ....	178
12.2.2.-	Red de aparcamientos. ....	178
12.2.3.-	Sendas peatonales. ....	178
12.2.4.-	TRANSPORTE COLECTIVO ....	182
12.3.-	TRANSITABILIDAD. ....	184
12.3.1.-	Vías rodadas. ....	184
12.3.2.-	Red de aparcamientos. ....	185
12.3.3.-	Sendas peatonales. ....	186
12.4.-	NIVEL DE SERVICIO. ....	187
12.4.1.-	Sendas peatonales. ....	187
12.5.-	CALIDAD DEL SERVICIO. ....	188
12.5.1.-	Transporte colectivo. ....	188
12.6.-	INTERMODALIDAD. ....	189
12.6.1.-	Sendas peatonales. ....	189

## 1. INTRODUCCION.

En la Unión Europea, más del 60% de la población vive en medio urbano. En las zonas urbanas se genera casi el 85% del producto interior bruto de la UE. Las ciudades constituyen el motor de la economía europea, atraen la inversión y el empleo y son indispensables para el correcto funcionamiento de la economía.

El aumento de tráfico en los centros de las ciudades provoca una congestión crónica, con numerosas consecuencias negativas por la pérdida de tiempo y los daños al medio ambiente. La economía europea pierde cada año debido a éste fenómeno en torno a cien mil millones de euros, lo que representa un 1% del PIB de la UE.

Un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los medios de transporte y organizar la “modalidad” entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, guagua y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.

En España, el Gobierno Español maneja seis estrategias para luchar contra el cambio climático a través de una comisión delegada. Dos de las más importantes son el actual borrador de la Ley de Eficiencia Energética y Energías Renovables y el Índice de la Estrategia de Movilidad Sostenible, a lo que se ha unido recientemente la Estrategia Española de Movilidad Sostenible. El Documento de Estrategia de Movilidad Sostenible Española, tiene como objetivo desarrollar un nuevo concepto de movilidad urbana, implantar eficiencia energética en el transporte y apostar por una reducción de la potencia, la velocidad y el peso de los vehículos. Así, el borrador se sustenta en cinco pilares fundamentales como son:

- Territorio, Planificación del Transporte y sus Infraestructuras.
- Cambio Climático y reducción de la dependencia energética
- Calidad del aire y ruido
- Seguridad
- Gestión de la demanda.

Son varias las comunidades autónomas españolas que se encuentran a la vanguardia de la movilidad sostenible en España caso de Cataluña, País Vasco y Madrid. En estos casos ya se cuenta con una experiencia que dista años atrás y en donde se han realizado importantes estudios y planes con el objeto único de conocer el estado de los movimientos urbanos para a posteriori mitigar las carencias del mismo

y adaptarse a las tendencias de sostenibilidad que establece el marco legislativo europeo, español e incluso autonómico.

En Canarias, la movilidad ha empezado a considerarse como tal desde hace poco tiempo. Con la entrada en vigor de la **Ley 13/2007, de 17 de Mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias** y la **Directriz 95 de Ordenación del Territorio de Canarias** se presentan como los primeros pasos para implantar el modelo de movilidad sostenible en la comunidad canaria.

En la primera de estas legislaciones se hace referencia a la necesidad de la ordenación de los sistemas de transporte municipales toda vez que se establecen los derechos de los usuarios<sup>1</sup> del transporte. La enumeración de estos derechos es, a grandes rasgos, la que sigue:

- 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.

La Directriz 95 por su parte relaciona el transporte como esencial para la sostenibilidad del desarrollo, para aumentar la competitividad del sistema económico canario, para la necesaria articulación con la Unión Europea y con el continente africano y, no por última menos importante, la integración territorial del archipiélago.

En el ámbito municipal, que es el que ocupa a éste documento, se encuentra el Término Municipal de Teror situado en el corazón de la isla de Gran Canaria. Actualmente el municipio no está regulado bajo ninguna ordenación de transporte salvo aquellas consideraciones que se puedan extraer de su Plan de Ordenación Urbana. Puesta de manifiesto la carencia de un sistema de regulación del transporte y adaptándose a la legislación vigente, se encarga al el equipo redactor que suscribe el presente Estudio de Movilidad.

---

<sup>1</sup> "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.

**1.1.- MOVILIDAD URBANA.**

Los cambios socioeconómicos acaecidos en Teror, durante los últimos años y en especial durante la última crisis que sufre al territorio español y a nivel general el mundo, afectan y afectarán al transporte urbano, tanto para su mejora como para las gestiones de mantenimiento. Sin embargo en la última década no ha habido cambios urbanísticos sustanciales en Teror aunque si se han mejorado zonas como el casco de Teror y se han desarrollado otras como son sobre todo las entidades de San José del Álamo y Lo Blanco, por su cercanía con la capital de la isla, dado que estas zonas permiten estar cerca del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, pudiendo disfrutar de las ventajas de la ciudad pero sin vivir los agobios del lugar.

Actualmente los patrones de movilidad son difusos, con unas largas distancias de viaje y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

La evolución de la movilidad urbana se refleja en la siguiente figura:



Imagen 1.1.-1: Elaboración propia.

La evolución anterior tendrá confirmación con datos estadísticos de la zona de actuación, a partir del cual se desprenden conclusión en el Apartado 6 de éste documento.

## **1.2.- SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.**

La sostenibilidad empieza a difundirse en Europa en la década de los setenta en donde la Comunidad Europea y otros organismos supracionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica, social y el desarrollo regional, que ya empezaba a constituir una amenaza para la sociedad.

Según el Consejo de Transportes de la Unión Europea se entiende por transporte sostenible:

*“Aquel que permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;*

*Resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;*

*Limita las emisiones de residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de residuos.”*



## **2. ESTUDIO DE MOVILIDAD.**

Un Estudio de Movilidad es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El objetivo de este Estudio de Movilidad (EM) es el de proporcionar una visión de la situación actual del sistema de transportes y las redes empleadas por cada sistema de Teror con otras entidades o municipios limítrofes 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.

El carácter integral de las actuaciones que contempla el Estudio de Movilidad (EM) deberá planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad de Teror, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y, más concretamente:

- La regulación y control del acceso y del estacionamiento centros urbanos (tipos de aparcamientos en línea, en batería, en bolsa o mediante vados, etc.).
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público (mejoras en el transporte colectivo, modificación del existente, frecuencia de paso, diseño de paradas, preferencia en los cruces, etc.).
- El desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- La potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras del núcleo o en el ámbito metropolitano.
- La ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación a los diferentes modos de transporte (esquemas de acondicionamiento de las intersecciones más conflictivas, desviación del tráfico de tránsito, señalización vertical y horizontal, etc.).
- El fomento de la movilidad a pie, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.

### **3. OBJETIVOS Y TENDENCIAS.**

El Libro Verde de la Comisión de Comunidades Europeas aprobado en Septiembre de 2.007, fija un objetivo común para el marco europeo en donde para hacer frente al cambio del sistema de transporte se identifican una serie de criterios entre los que se encuentran:

- El transporte urbano inteligente.
- Transporte Accesible.
- Transporte Seguro y Protegido.
- Establecer una nueva cultura en torno al transporte.

Los objetivos de la Directriz 95 de Ordenación General de Canarias, son aquellos que permitan que las infraestructuras satisfagan las siguientes condiciones:

- Contribuir a la estructuración básica del territorio conforme al modelo definido para cada isla por el respectivo Plan Insular de Ordenación.
- Asegurar la accesibilidad a todos los núcleos de población de cada isla, con viarios adecuados a la función de cada uno y con especial atención a las comarcas y zonas deprimidas.
- Potenciar el transporte colectivo.
- Garantizar las conexiones adecuadas de los puntos de acceso exterior a la isla con las redes básicas.
- Proveer las adecuadas conexiones entre los espacios productivos y las redes básicas.
- Contribuir a la estructuración de las áreas urbanas.

Los objetivos que forman parte de éste EM son aquellos que son necesarios para alcanzar el modelo de área de estudio sostenible en el escenario futuro. Tal modelo se define como la tendencia de éste EM que irá dirigida hacia un lugar en donde se induzca hacia un transporte inteligente en donde se reduzcan emisiones y se fomenten medios alternativos al vehículo privado.

La tendencia estará basada en una batería de propuestas las cuales serán el fruto de la visión del estado actual y futuro del sistema de movilidad y transporte del municipio de Teror, para lo cual es preciso un inventario del estado actual y su posterior análisis.

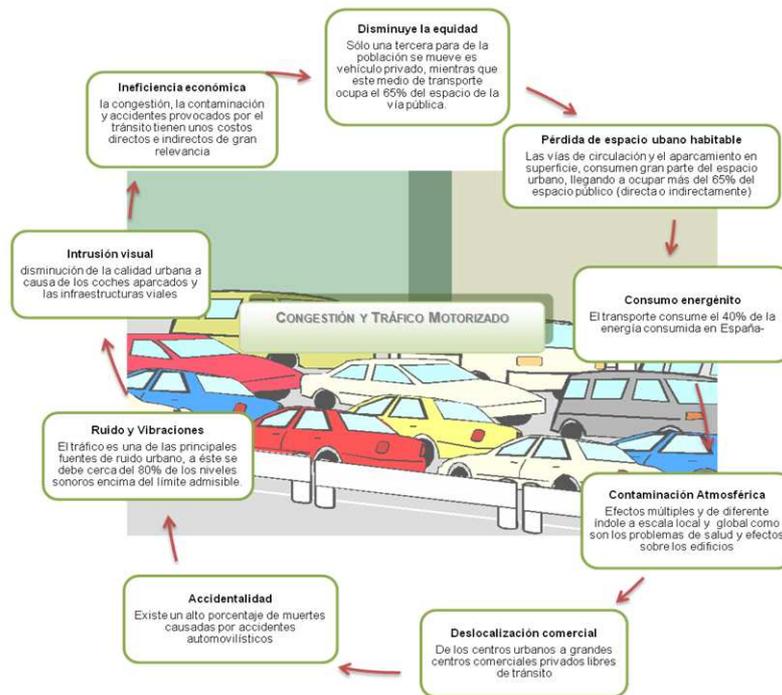


Diagrama 3-1: Elaboración Propia

Los objetivos, que serán considerados como metas, siendo el conjunto de los mismos el resultado final de la tendencia. Por tanto las políticas de gestión del propio sistema de transporte deben tener como referencia unos objetivos parciales o estrategias que deben ser alcanzadas en períodos de tiempo variados según la clase del medio de transporte. En resumen cada objetivo consta de una serie de metas parciales denominadas objetivos; los objetivos diseñados son:

- Atender la demanda de transporte, en las mejores condiciones técnicas y ambientales.
- Extender el sistema de Accesibilidad para todos los usuarios y medios de transporte.
- Diseñar de 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.

### 3.1.- ESTRATEGIAS.

#### 3.1.1.- ATENDER LA DEMANDA DE TRANSPORTE, EN LAS MEJORES CONDICIONES TÉCNICAS Y AMBIENTALES.

- Adaptar todas las infraestructuras para su mejor explotación, por los diferentes medios de transporte, y con ello disminuir los niveles de servicio de aquellas infraestructuras sobreexplotadas o infraexplotadas.
- Consolidar velocidades comerciales y procurar la regularidad y fiabilidad de los servicios con los sistemas de transporte colectivo.
- Facilitar el uso peatonal del viario con itinerarios y áreas peatonales con una verdadera red urbana que conecte el núcleo urbano, la cual se apoya en aparcamientos para vehículos privados en la periferia de los núcleos urbanos.
- Fomentar el uso de aparcamientos disuasorios para con ello suprimir rutas innecesarias del vehículo privado dentro del casco urbano del municipio de Teror.

### **3.1.2.- EXTENDER EL SISTEMA DE ACCESIBILIDAD PARA TODOS.**

- Adaptación de las infraestructuras a la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.
- Dar cabida al enunciado del objetivo, por medio de conexiones desde los exteriores del casco hacia el centro del casco, y de cascos urbanos de diferentes entidades, siendo estas últimas las zonas urbanas más representativas del municipio.
- En función de los grados de libertad que cada medio de transporte proporciona, adaptar éstos a la evolución de asentamientos residenciales y turísticos.
- Diseñar nuevos modos de atención a la demanda en zonas de débil intensidad.

### **3.1.3.- DISEÑO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS EFICIENTE DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO Y AMBIENTAL.**

- Establecer la prioridad para los itinerarios de corto-medio recorrido para los medios como el peatonal, con gasto de contaminación cero.
- Contemplar la mejora de los cruces entre distintos medios de transporte, para con ello garantizar una mayor seguridad y confort en el uso.
- Incorporar una red peatonal, estable y útil para todo tipo de usuarios.
- Mejorar las sendas de los medios de transporte alternativos para con ello seducir a los usuarios y por consiguiente se produzca una mayor utilización de los transporte con contaminación nula.
- Cerrar el Centro histórico de Teror, al tránsito de vehículos tanto cuanto sea posible a fin de salvaguardar de la erosión de la contaminación el patrimonio histórico-artístico con el que se cuenta.

**3.1.4.- FOMENTAR EL USO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS AL VEHÍCULO PRIVADO.**

- Explotar las infraestructuras existentes, para según el caso dotar de sendas por las cuales discurrir itinerarios de otros medios de transporte distintos al del vehículo privado, como es la red peatonal.
- Incrementar la velocidad comercial de la guagua en el municipio, mediante la adaptación de la estación de servicio, englobada en los nuevos medios de transporte.
- Establecer zonas de aparcamiento para vehículos en el extrarradio del Centro y allí donde los medios con mayores solicitudes lo requieran.

**3.1.5.- EXTENDER EL DERECHO DE INFORMACIÓN EN LOS MODOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.**

- Dotar de instalaciones de información dinámica en los puntos más significativos del sistema, ante el cual el usuario conozca el tiempo de espera hasta el paso de la guagua.
- Proporcionar los medios alternativos, dando facilidades a los mismos y haciéndolas saber a la población.

## **4. METODOLOGIA**

### **4.1.- ESCALAS Y ÁMBITOS DE TRABAJO**

Durante el desarrollo del presente Estudio de Movilidad, se ha trabajado con diferentes escalas y ámbitos de trabajo, con el fin de aportar al documento final una estructuración más práctica y mayor claridad, facilitando así su comprensión.

La mayor escala contemplada en el documento, es la que hace referencia a la movilidad entre el término municipal de Teror y el resto de la isla de Gran Canaria, destacando aquellos desplazamientos con origen o destino a servicios o infraestructuras de notable importancia.

Por otra parte, se ha considerado la movilidad de los ciudadanos del municipio de Teror dentro del mismo, entendiendo esta la que hace referencia a los desplazamientos entre las distintas entidades urbanas consideradas y los cuales están definidos y detallados en el Apartado 8 Escenario Actual.

Por último, aunque no por ello menos importante, se ha analizado la movilidad dentro de cada uno de las once entidades de población consideradas, estudiando la accesibilidad a todos los medios de transporte existentes.

### **4.2.- FASES DE TRABAJO**

Debido a la gran cantidad de datos a manejar y las numerosas cuestiones que de alguna manera influyen en la movilidad de un municipio, se ha estructurado el documento en una serie de fases mediante las cuales se pretende optimizar los resultados y la practicidad de este estudio de movilidad, pretendiendo así garantizar que el mismo recoja la situación real y la problemática existente.

Las fases finalmente consideradas son:

- Recopilación de datos
- Descripción del escenario actual, tendencia y objetivos
- Análisis y problemática
- Propuestas
- Edición y maquetación

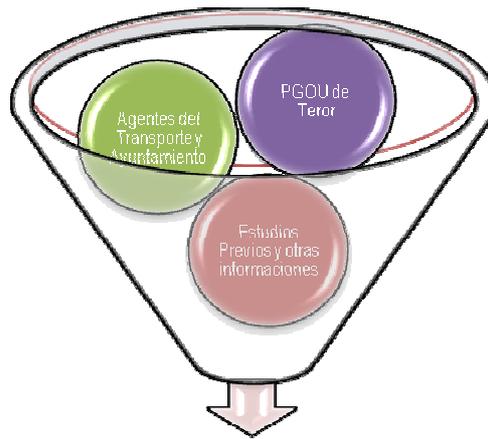


Imagen 4.2 - 1; Fases Estudio Movilidad del Término Municipal de Teror.

#### **4.2.1.- FASE I: RECOPIACIÓN DE DATOS Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.**

Tal y como ya se ha mencionado, para la elaboración de un Estudio de Movilidad, y de casi cualquier trabajo, se requiere una primera fase de vital importancia consistente en la recopilación de datos. Esta documentación acerca de la situación existente a día de hoy en el municipio de Teror y en la isla de Gran Canaria pasa por estudiar el planeamiento existente, en base a los Planes de Ordenación.

Se extraen los contenidos referidos a la movilidad y al viario urbano del Plan General de Ordenación Urbana vigente (Considerando también los trabajos de redacción en los que se encuentra el Avance del nuevo PGOU), las consideraciones que incluya en Plan Insular de Ordenación Territorial de Gran Canaria y todos aquellos planes parciales o proyectos previstos en el entorno del área de estudio. En este apartado se buscan las informaciones estadísticas necesarias para el trabajo en cuestión recurriendo al Instituto Canario de Estadística (ISTAC), Consejerías competentes del Gobierno de Canarias, Cabildo de Gran Canaria y aquellas administraciones del Ayuntamiento de Teror que pudieran aportar información.



**FASE I: RECOPIACIÓN DE DATOS**

Imagen 4.2.1 - 1; Esquema Recopilación de datos

Tras analizar el planeamiento existente con afección a la zona de estudio, hay que considerar aquellas normativas que hagan referencia a algún aspecto a tener en cuenta en este Estudio de Movilidad. En este sentido, cabe destacar la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, la cual determina anchos mínimos y pendientes máximas entre otros, que son factores determinantes en el dimensionamiento del viario, siendo por tanto una de las legislaciones más significativas.

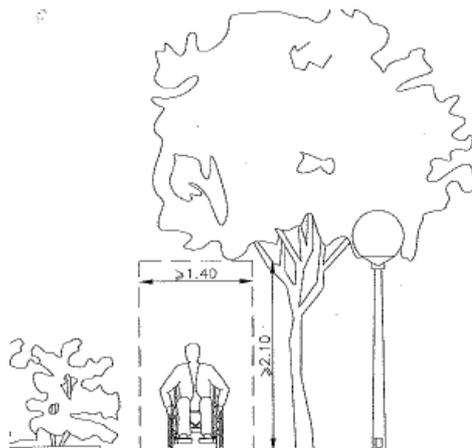


Imagen 4.2.1 -2; Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación

Otro pilar fundamental a la hora de la redacción de un Estudio de Movilidad es la información procedente de los organismos locales, los cuales son en numerosas ocasiones los que conocen de forma más directa la situación y problemática de la movilidad local. No se obviarán las consideraciones que sobre la movilidad del municipio, tengan el Cabildo Insular de Gran Canaria y el propio Gobierno de Canarias.

La cartografía empleada en el documento es la última que la empresa pública GRAFCAN posee. Se ha compuesto una referencia cartográfica en donde conviven la última versión de cartografía 1:5.000 y 1:1.000. Los planos han sido representados a escala suficiente para poder definir y valorar la descripción, el análisis y las posteriores propuestas de mejora.

Una vez recopilados todos los datos posibles con influencia en la movilidad, se ha estudiado cómo estructurar el municipio, decidiendo finalmente seguir la misma que se ha utilizado para el Plan General de Ordenación Urbana de Teror, la cual considera un total de once entidades de población repartidas en el municipio. La finalidad de esta subdivisión se justifica en la necesidad de trabajar a una menor escala para ciertos aspectos como la identificación de las calles o la continuidad de las sendas peatonales, para los cuales no se conseguiría una precisión adecuada si se trabajara a nivel municipal.

#### **4.2.2.- FASE II: DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL, TENDENCIA Y OBJETIVOS**

En esta segunda fase se hace un análisis exhaustivo de la situación actual, dentro de la cual se engloban aspectos como las dimensiones y pavimentación del viario, la mayor o menor disponibilidad de lugares de estacionamiento de vehículos así como su tipología, el recorrido de las distintas líneas de transporte colectivo y su cobertura, la conexión entre los distintos modos de transporte, etc.

Para esta segunda etapa en la redacción de este Estudio de Movilidad, se combinan todos los datos recopilados en la fase anterior y los datos obtenidos en las visitas de campo realizadas por parte del equipo redactor.

En primer lugar, se hace un estudio de toda la información existente con objeto de obtener una primera aproximación de la estructuración de la movilidad y el sistema de transporte actual del municipio.

Mediante estudio cartográfico se analizan los anchos de todas aquellas vías que formen parte del sistema de transporte, caso de vías rodadas y sendas peatonales, analizando a su vez la continuidad y adecuación de las distintas redes. Entiéndase como vías rodadas aquellas trazas del viario por donde discurren vehículos ya sean a motor o con tracción humana; mientras que se entiende por sendas peatonales aquellos espacios del viario reservado para el tránsito por marcha humana. Con el objeto de

conllevar una comprensión a simple vista de los planos se ha dispuesto de una gama de colores que representan la idoneidad de la vía según el caso.

Otra pieza clave la constituyen las infraestructuras referidas al aparcamiento. En este caso se localizarán las situaciones de aparcamiento en la vía y también aquellos emplazamientos de estacionamiento colectivo. Asimismo, es importante también conocer el número de aparcamientos de uso particular los cuales sumados a los de uso público esclarecerán el total de plazas de aparcamiento del municipio.

Con la actual tendencia que lleva indudablemente hacia la búsqueda de sistemas de gestión sostenibles en todos los aspectos, no puede considerarse completo un estudio de movilidad sin tener en cuenta los desplazamientos que conllevan una menor contaminación y consumo recursos energéticos, como son los desplazamientos a pie y en bicicleta, categorizada ya como el medio de transporte sostenible por excelencia. En este sentido se recogen datos como la continuidad de las sendas peatonales, los anchos de las mismas, la existencia de pasos de peatones en puntos clave, los recorridos con un espacio destinado a bicicletas, etc.

Por último, señalar la importancia de descomponer y analizar el medio de transporte colectivo, el cual permite llevar a cabo una parte considerable de los desplazamientos de la zona. Para ello, se han elaborado planos del estado actual, con su correspondiente localización de paradas y recorridos, del cual se puede extraer la cobertura actual.

Para poder alcanzar el escenario futuro en la tendencia se han diseñado unos objetivos claros y concisos, para cuya consecución se determinarán otros objetivos parciales los cuales se denominan estrategias. El logro de los enunciados que se describen en el Apartado 3 de objetivos y estrategias hará que el municipio de Teror en el global de su conjunto sea el previsto en la tendencia.

El apartado de tendencia, objetivos y estrategias debe estar ligado a la Ley 13/2007, de 17 de Mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y la Directriz 95 de Ordenación General de Canarias.

#### **4.2.3.- FASE III: ANÁLISIS Y PROBLEMÁTICA**

Cada uno de los componentes que condicionan la movilidad del municipio; transporte colectivo, vehículos privados, desplazamientos a pie, etc.; se ha analizado desde diversos puntos de vista, con el fin de sacar a la luz la problemática de cada uno de los mismos y así dejar al descubierto las posibles carencias del sistema.

Estas variables consideradas son:

- Accesibilidad
- Transitabilidad
- Calidad del servicio
- Intermodalidad

Estos parámetros/variables quedan definidos más adelante al objeto de hacer entender al lector las determinaciones de cada una de ellas y su valor representativo en lo que refiere a la movilidad.

#### **4.2.4.- FASE IV: PROPUESTAS**

Una vez establecida la problemática existente, se ha establecido una relación completa de las actuaciones que configuran el nuevo sistema de movilidad propuesto, en donde se incluye una descripción genérica de las mismas, un plano adjunto y unas fichas, con las cuales se pretende solventar los problemas existentes, mejorando la movilidad en su conjunto.

Es en esta fase, donde quedarán reflejadas todas y cada una de las propuestas o mejoras proyectadas con vistas a solucionar o evitar posibles carencias del sistema. Estas propuestas estarán coordinadas y serán referidas al planeamiento municipal.

Las propuestas quedarán grafiadas en plano y categorizadas en función del tipo de carencia y del tipo de infraestructura siendo comprensibles y elocuentes.

#### **4.2.5.- FASE V: EDICIÓN Y MAQUETACIÓN**

Una vez finalizado el proceso de análisis de la situación actual, con su problemática asociada, y la búsqueda y proposición de mejoras adecuadas, se procede a la estructuración, edición y maquetación del presente Estudio de Movilidad, el cual contendrá dos partes claramente diferenciadas: **memoria y planos**.

Sirva para mayor comprensión de ésta fase el Apartado 7 que detalla la estructura del documento.

## 5. DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO

### 5.1.- POSICIÓN GEOGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS.

El archipiélago de las Islas Canarias se encuentra situado al Norte del Trópico de Cáncer, en el Atlántico Septentrional y al Noroeste de África, entre los 27°37' y 29°25' de Latitud Norte y de los 13°20' a los 18°10' de Longitud Oeste del Meridiano de Greenwich.

De las siete islas que componen el archipiélago, las tres más orientales, Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria, junto con los islotes de Alegranza, Montaña Clara y Graciosa, al Norte de la primera de las citadas islas y el islote de Lobos, al Norte de la segunda más dos pequeños oques, el del Este y el del Oeste, completan el contenido insular de la Provincia de Las Palmas.

Las tres Islas grandes y sus islotes satélites forman el grupo de las Canarias Orientales, que junto a las cuatro islas occidentales, que constituyen la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, conforman las dos unidades administrativas provinciales de la Comunidad Autónoma de Canarias.



Imagen 5.1. - 1; Término Municipal de Teror, Isla de Gran Canaria

### 5.2.- POSICIÓN GEOGRÁFICA DE TEROR.

El municipio de Teror se encuentra situado en las medianías del norte de la isla de Gran Canaria, a unos 20 km. de distancia desde el Casco de la Villa al de Las Palmas de Gran Canaria. Linda con seis municipios diferentes: Arucas, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Brígida, San Mateo, Valleseco y Firgas.

### 5.2.1.- POSICIÓN GEOGRÁFICA.

Tomando como referencia el Sistema de Coordenadas Universal Transversal de Mercator, en adelante UTM, el municipio está situado entre las siguientes:

- Coordenada UTM (x): 446.125
- Coordenada UTM (y): 3.103.941
- Latitud: 28° 03' N
- Longitud: 15° 32' W

# **PLANO DE SITUACION Y EMPLAZAMIENTO**

# **PLANO DE DISTANCIAS**

### **5.2.2.- TERRITORIO Y LÍMITES**

Tal y como su nombre indica, el área objeto del presente Estudio de Movilidad del Término Municipal de Teror, se extiende a la totalidad del municipio, el cual cuenta con una superficie de 25,7 km<sup>2</sup>, lo cual supone un 1,65% con respecto a toda la isla de Gran Canaria.

El municipio de Teror se encuentra en la zona centro de la isla y no cuenta con zona costera. Linda con seis municipios diferentes: al norte, con Arucas; al noreste, con Las Palmas de Gran Canaria; al este, con Santa Brígida; al sur, con San Mateo; al oeste, con Valleseco; y al noroeste, con Firgas.

### **5.2.3.- DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.**

El área de estudio considerada se extiende a la totalidad de la superficie del término municipal, haciéndose mayor hincapié en las entidades de población, para cuya determinación se han tomado como referencia los considerados en el Plan General de Ordenación del Municipio de Teror siendo éstos:

- Casco de Teror
- Huertas del Palmar
- Arbejales
- El Álamo
- Miraflor
- Lo Blanco
- San José del Álamo
- Espartero
- El Hornillo
- San Isidro
- Las Rosadas



Imagen 5.2.3 – 1; Zonificación de Estudio.

# PLANO AREAS DE ESTUDIO

### **5.3.- ZONAS DE ESTUDIO. ENTIDADES DE POBLACIÓN.**

#### **5.3.1.- CASCO DE TEROR**

##### **5.3.1.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE**

El casco urbano de Teror y principal entidad de población se encuentra en la zona Oeste del municipio, lindando, por un lado, con el término municipal aledaño de Firgas, y con diversas entidades como El Palmar, Mirafior, El Hornillo, El Álamo, Los Arbejales y Las Rosadas.

En cuanto a su superficie, es uno de las entidades poblacionales de mayor extensión, superando las 365 hectáreas.

##### **5.3.1.2.- POBLACIÓN**

En cuanto al número de habitantes, según datos del ISTAC para el año 2.009, el casco de Teror cuenta con una población de 6.810 habitantes, lo cual supone algo más del 52% de la población total del municipio, siendo el entidad con mayor población.

##### **5.3.1.3.- ACCESOS**

A Teror, al tratarse de un municipio situado en el interior de la isla, no es posible acceder a través de autopistas o autovías. Por ello, los principales accesos al municipio y por tanto a sus entidades serán a través de carreteras pertenecientes a la Red Principal y a la Red Local de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria. Concretamente, al Casco de Teror puede accederse a través de varias vías de relativa importancia de la Red principal anteriormente mencionada (color verde en la imagen siguiente):

- GC-21 mediante la cual se accede al Casco de Teror desde Las Palmas de Gran Canaria pasando antes por otras entidades terorenses como San José del Álamo, Mirafior y El Hornillo. Además, la vía continúa hacia el municipio vecino de Valleseco.

- GC-42 que conecta la entidad de Teror con San Mateo pasando antes por las entidades más rurales del municipio.
- GC-43 que une Teror con Arucas, pasando por El Palmar.

Además, existen otras vías, pertenecientes a la Red Local del Cabildo que conectan principalmente unas entidades con otras, representadas en color amarillo, y que son:

- GC-213
- GC-432
- GC-433

En la siguiente imagen, extraída del plano de Jerarquización del viario, pueden observarse algunas de las vías que llegan o pasan por el casco de Teror.

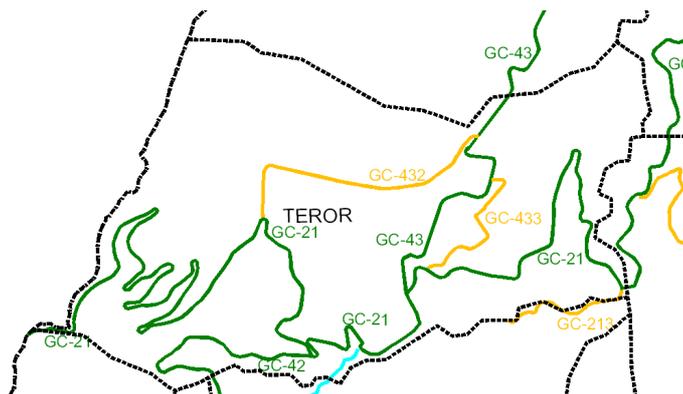


Imagen 5.3.1.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de Teror. Elaboración Propia.

## **5.3.2.- EL PALMAR**

### **5.3.2.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE**

En la entidad poblacional de El Palmar, también conocido como Huertas del Palmar, se encuentra en el sector Noroeste del municipio de Teror y es la entidad de mayor extensión, superando las 567 hectáreas. Esta considerable superficie hace que linde con los entidades de San José del Álamo, Mirafior y Teror, además de con los municipios de Arucas, Firgas y Valleseco.

### 5.3.2.2.- POBLACIÓN

Además de ser la población de mayor extensión, también encabeza los datos de número de habitantes, siendo el segundo entidad más poblado, superado únicamente por el propio casco de Teror, con 1.436 habitantes en el año 2.009 según datos del ISTAC.

### 5.3.2.3.- ACCESOS

Tal y como puede observarse en la imagen adjunta a continuación, de las carreteras pertenecientes a la Red Principal del Cabildo de Gran Canaria, solo llega y pasa por El Palmar la GC-43, que conecta dicho entidad con el municipio vecino de Arucas y otros entidades de Teror.

En cuanto a la Red local, también se encuentra únicamente una vía, la GC- 431 (vía representada en color amarillo dentro de la entidad de Huertas del Palmar), que parte desde la GC-43, y es de escasa longitud, teniendo en su trazado 940 metros aproximadamente.

Asimismo recorren la población varios caminos de menor entidad, representados en azul en la siguiente imagen extraída del plano de Jerarquización del Viario.



Imagen 5.3.2.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de El Palmar. Elaboración Propia.

### 5.3.3.- ARBEJALES

**5.3.3.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE**

La entidad teroreense de Arbejales se encuentra en la zona sur del municipio, y cuenta con una importante superficie que supera las 530 hectáreas. Linda con los municipios vecinos de Valleseco y San Mateo y con otras entidades del propio municipio como son San Isidro, Espartero, El Álamo y Las Rosadas.

**5.3.3.2.- POBLACIÓN**

La población, a fecha de 1 de enero de 2.009 según datos del ISTAC, es de 1.061 habitantes, lo cual lo convierte en la tercera entidad más poblado de Teror.

**5.3.3.3.- ACCESOS**

La vía principal de comunicación de Los Arbejales con el casco de Teror es la GC-42, perteneciente a la Red Principal de Carreteras del Cabildo (línea verde dentro de la entidad de Los Arbejales).

Existe también una vía perteneciente a la Red Local de Carreteras del Cabildo, la GC-424 (línea amarilla dentro de la entidad de Los Arbejales) que conecta la vía anterior con otros caminos de menor entidad, representados en azul en la siguiente figura que recorren esta entidad de población y conectan con El Álamo.



Imagen 5.3.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de Arbejales. Elaboración Propia.

#### **5.3.4.- EL ÁLAMO**

##### **5.3.4.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE**

El Álamo se sitúa en la zona central del municipio de Teror, debido a lo cual no tiene frontera con ningún otro término municipal pero sí linda con diversas entidades: Teror, El Hornillo, Espartero y Arbejales.

En cuanto a su extensión, con 181 hectáreas, es el cuarto entidad poblacional con mayor superficie.

##### **5.3.4.2.- POBLACIÓN**

La población de El Álamo es de 829 habitantes según datos del ISTAC para el 2.009.

##### **5.3.4.3.- ACCESOS**

El entidad de población de El Álamo no es atravesado por ninguna vía perteneciente a la Red Principal o Local de carreteras del Cabildo. Sin embargo es bordeado por dos vías importantes de la Red Principal, la GC-21, de la cual parte un camino de menor entidad que permite el acceso a esta entidad, y la GC-42, ambas representadas en azul en la siguiente figura.

Existe una tercera vía, la GC-213, incluida en la Red Local que bordea El Álamo en su límite con la entidad de Teror y representada en amarillo.



Imagen 5.3.4.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de El Álamo. Elaboración Propia.

### 5.3.5.- MIRAFLOR

#### 5.3.5.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE

La entidad terorensa de Mirafior es otra entidad interior, lindando en la mayor parte de su contorno con otras entidades de población del municipio, como son Lo Blanco, San José del Álamo, Huertas del Palmar Teror y El Hornillo. Asimismo, tiene una pequeña zona que limita con el municipio capitalino, Las Palmas de Gran Canaria.

La superficie con la que cuenta esta entidad es de aproximadamente unas 180 hectáreas.

#### 5.3.5.2.- POBLACIÓN

La población de Mirafior asciende a 684 habitantes, para el año 2.009 según el ISTAC. Dentro de la propia entidad, la zona con mayor población es El Lomo, con 251 habitantes.

#### 5.3.5.3.- ACCESOS

Dos carreteras de la Red de Carreteras del Cabildo pasan por esta entidad terorensa, permitiendo la conexión del mismo con el resto del municipio y con otros.

- GC-21, perteneciente a la Red Principal y que une Miraflores y el municipio de Teror en general con el municipio capitalino, permitiendo en el otro sentido llegar a otros municipios del centro de la isla como Valleseco, Firgas o Artenara, además de servir de conexión en numerosos entornos terorenses.
- GC-211, perteneciente a la Red Local y que conecta una vez atravesado el entorno de Miraflores con la carretera anterior. Ésta une el entorno de Lo Blanco con el de El Hornillo.

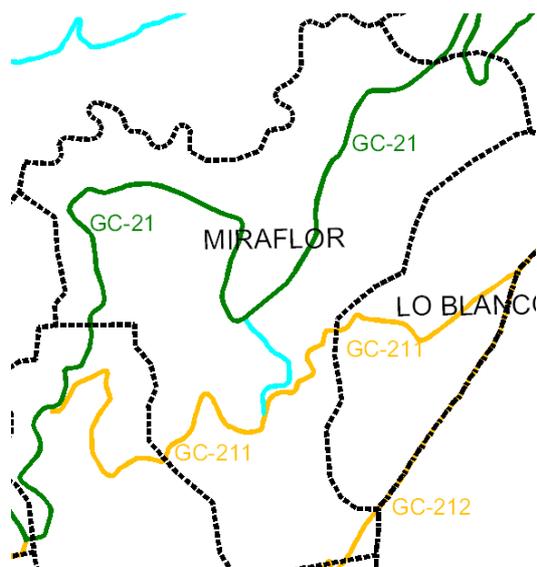


Imagen 5.3.5.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de Miraflores. Elaboración Propia.

### 5.3.6.- LO BLANCO

#### 5.3.6.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE

La entidad de población Lo Blanco es uno de los de menor extensión del municipio teroreño, contando con unas 63 hectáreas de extensión. Está situado en el sector este del municipio, limitando en una gran longitud de su perímetro con el aledaño municipio capitalino, Las Palmas de Gran Canaria. Además, limita con San José del Álamo y Miraflores.

#### 5.3.6.2.- POBLACIÓN

A pesar de su escasa extensión, Lo Blanco cuenta con una población de 584 habitantes según datos del ISTAC para 2.009, lo cual puede explicarse principalmente debido a su cercanía a la capital.

### 5.3.6.3.- ACCESOS

Los accesos a la entidad de población Lo Blanco los constituyen vías pertenecientes a la Red Local de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria, representadas de color amarillo en la imagen que se incluye a continuación.

- GC-211 denominada Acceso a de San José del Álamo. Parte y finaliza en la GC-21, atravesando en su recorrido otras entidades de población como Mirafior o El Hornillo.
- GC-212 o Carretera de Acceso a El Faro. También perteneciente a la Red Local de Carreteras del Cabildo. Esta vía parte desde la GC-211 en la entidad Lo Blanco y finaliza, como su propio nombre indica, en la población denominada El Faro, pasando y sirviendo de conexión a Lo Blanco con varias entidades terorenses como Mirafior o El Hornillo.



Imagen 5.3.6.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de Lo Blanco. Elaboración Propia.

### 5.3.7.- SAN JOSÉ DEL ÁLAMO

#### 5.3.7.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE

San José del Álamo se sitúa en el Noreste del municipio de Teror, lindando con las entidades de El Palmar, Mirafior y Lo Blanco y con el municipio de Las Palmas de Gran Canaria por su vertiente este. Cuenta con una superficie aproximada de 93 hectáreas.

### 5.3.7.2.- POBLACIÓN

La población de la entidad es de 558 habitantes en 2.009 según el ISTAC. En comparación con otras entidades de población terorenses, cuenta con una población significativa, debido presumiblemente a su cercanía a la capital de la isla.

### 5.3.7.3.- ACCESOS

Los accesos a la entidad de San José del Álamo están constituidos por dos carreteras pertenecientes al Cabildo de Gran Canaria:

- GC-211 también denominada Acceso a San José del Álamo, es la principal vía de acceso a la entidad de población, accediendo al mismo desde las entidades vecinas del municipio, como Lo Blanco, o desde el propio municipio capitalino.
- GC-21, de Tamaraceite a Artenara, que discurre por medio de la entidad terorense, supone más una vía de conexión entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Teror, que un propio acceso a la entidad.

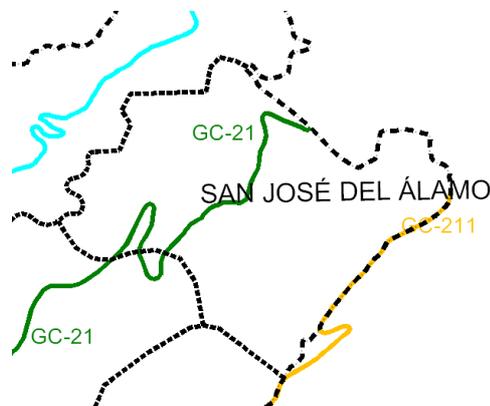


Imagen 5.3.7.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de San José del Álamo. Elaboración Propia.

### 5.3.8.- ESPARTERO

#### 5.3.8.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE

Espartero se encuentra en la zona sur este de Teror, y linda con los municipios de Santa Brígida y Las Palmas de Gran Canaria, además de con los entidades de El Hornillo, El Álamo y Los Arbejales. Su superficie supera las 343 hectáreas, siendo el cuarto entidad de mayor extensión del municipio.

### 5.3.8.2.- POBLACIÓN

A pesar de su considerable extensión, Espartero cuenta con un escaso número de habitantes, siendo éste, para 2.009 según datos del ISTAC, de 368 habitantes.

### 5.3.8.3.- ACCESOS

La vía de mayor importancia que sirve de acceso al entidad de Espartero es la GC-212, vía incluida en la Red Local de carreteras del Cabildo y que conecta con otros caminos de menor entidad que recorren este entidad. Este acceso se realiza a través de El Hornillo, entidad con el cual linda por el Norte.



Imagen 5.3.8.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de Espartero. Elaboración Propia.

## 5.3.9.- EL HORNILLO

### 5.3.9.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE

El Hornillo se encuentra en la zona este del municipio de Teror, limitando por el este con el municipio capitalino, Las Palmas de Gran Canaria. Además, linda con varias entidades como Mirafior, Teror, El Álamo y Espartero. La superficie con que cuenta la entidad es de 143 hectáreas.

### 5.3.9.2.- POBLACIÓN

La población de El Hornillo es de 341 habitantes según datos del ISTAC para el 2.009.

### 5.3.9.3.- ACCESOS

Para acceder a la entidad terorensa de El Hornillo existen tres vías, una perteneciente a la Red Principal de carreteras del Cabildo, y otras dos a la Red Local:

- La GC-21, representada en verde en la siguiente figura, que conecta el municipio capitalino con el municipio de Artenara atravesando el municipio de Teror, y a su vez varios de sus entidades, como es el caso de El Hornillo.
- La GC- 211 y la GC-212 representadas en amarillo en la siguiente figura.

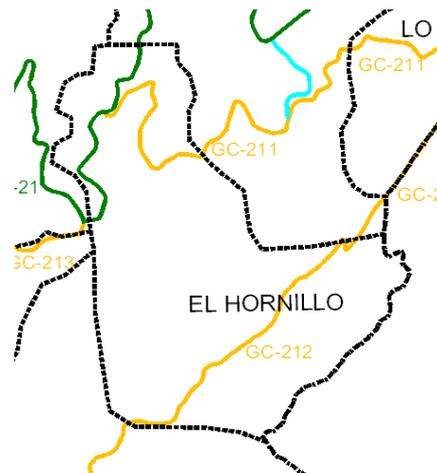


Imagen 5.3.9.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de El Hornillo. Elaboración Propia.

### 5.3.10.- SAN ISIDRO

#### 5.3.10.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE

San Isidro es la entidad de población situado en la zona más próxima al centro de la isla, limitando con los municipios de San Mateo y Valleseco. Además, también comparte límites con la entidad terorensa de Arbejales. La entidad cuenta con una superficie de 71 hectáreas, que lo convierte en la tercera entidad de población de menor extensión del municipio.

### **5.3.10.2.- POBLACIÓN**

Según datos del Padrón Municipal de ISTAC para 2.009, la entidad terorensa de San Isidro cuenta con 145 habitantes.

### **5.3.10.3.- ACCESOS**

El único acceso a San Isidro se realiza a través de la GC- 42, vía perteneciente a la Red Principal de carreteras del Cabildo y que sirve de conexión entre los municipios de Teror y La Vega de San Mateo.



Imagen 5.3.10.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de San Isidro. Elaboración Propia.

### **5.3.11.- LAS ROSADAS**

#### **5.3.11.1.- SITUACIÓN Y SUPERFICIE**

La entidad de Las Rosadas se encuentra en el sector oeste del municipio, siendo uno de los cuales limita con el municipio de Valleseco. Además, dentro del propio término municipal de Teror, Las Rosadas linda con Teror y Arbejales.

La superficie aproximada con la que cuenta el Las Rosadas es de 43 hectáreas, siendo la entidad terorensa de menor extensión.

#### **5.3.11.2.- POBLACIÓN**

En cuanto a número de habitantes, Las Rosadas también es la entidad de menor población, contando apenas con 110 habitantes en 2.009 según datos del ISTAC.

### 5.3.11.3.- ACCESOS

Directamente a la entidad de Las Rosadas no llegan vías pertenecientes a la Red Local del Cabildo de Gran Canaria. Sin embargo, dos vías pasan muy próximas, siendo los principales accesos a la entidad, junto con otros caminos de menor entidad.

Estas carreteras son:

- GC-21 que en su tramo final, antes de conectar con la GC-30, pasa próxima a Las Rosadas, conectando el entidad con el resto del municipio e incluso con Las Palmas de Gran Canaria.
- GC-42 que va de Teror a San Mateo, pasando cerca de Las Rosadas.



Imagen 5.3.11.3.-1: Principales vías de acceso a la entidad de Las Rosadas. Elaboración Propia.

## **6. DATOS SOCIOECONÓMICOS Y DE MOVILIDAD.**

Dentro de los trabajos llevados a cabo en este Estudio de Movilidad, se encuentra realizar una recopilación y análisis de todas aquellas estadísticas que proporcionan datos relevantes en lo que se refiera a la movilidad, tanto interna como externa, del término municipal de Teror y los colindantes con este.

Dentro de la recopilación y análisis de datos se estudiarán:

- Población del Término municipal
- Parque de vehículos
- Caracterización laboral de la zona.
- Número de usuarios de las dotaciones y servicios.

Para llevar a cabo el EM se han conjuntado todos aquellos datos propios de fuentes públicas tales como el Instituto Canario de Estadística (ISTAC) y aquellas administraciones del Ayuntamiento de Teror que puedan proporcionar datos relevantes en cuanto al tema ofertado.

### **6.1.- CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN.**

#### **6.1.1.- RASGOS DEMOGRÁFICOS DEL MUNICIPIO DE TEROR.**

##### **6.1.1.1.-**

##### **A POBLACIÓN INSULAR.**

El archipiélago canario cuenta con 2.103.992 habitantes, residiendo en la isla de Gran Canaria 838.397 habitantes, lo que supone el 40 % de la población, y ser la segunda isla más poblada. Dichos datos son los publicados por el Instituto Canario de Estadísticas (ISTAC), según el padrón municipal a fecha del 1-1-2009.

REPARTO POBLACIONAL EN LA ISLAS CANARIAS.  
PADRÓN MUNICIPAL 1-1-2009 (ISTAC)

■ Lanzarote ■ Fuerteventura ■ Gran Canaria ■ Tenerife  
■ La Gomera ■ La Palma ■ El Hierro

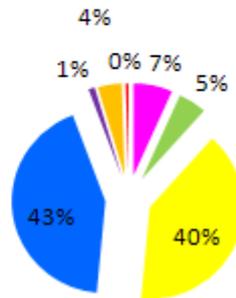


Grafico 6.1.1.1.-1: Fuente: ISTAC 1-1-2009. Elaboración propia.

La demografía insular ha estado marcada en los últimos años por un espectacular aumento de la población. En los últimos veinte años Canarias ha duplicado con creces su número de habitantes, pasando de 1.466.391 en 1988 a 2.103.922 en 2009.

La población en la isla de Gran Canaria alcanza el valor de 838.397 habitantes. A la población residente de la isla se suman los turistas que visitan la isla, que en el año 2.009 fueron 256.501, según datos del Cabildo de Gran Canaria. Con lo que la población de la isla en el año 2.009 fue de 1.094.898 habitantes.

La densidad de población en la isla de Gran Canaria es de 537 hab/km<sup>2</sup>, según datos del ISTAC para el año 2.009. A este dato hay que añadirle la población visitante por lo que la densidad de población de la isla es de 701 hab/km<sup>2</sup>.

Gran Canaria posee el tercer puesto con mayor índice de natalidad de todo el archipiélago canario y la edad media de la isla es de 38.3 años.

6.1.1.2.-

**EMOGRAFÍA.**

Centrando el estudio en los municipios de Gran Canaria, el TM de Teror contiene un 1.54 % del total de la población de la isla, esto genera que el municipio de Teror es el décimo segundo municipio con más

D

población de la isla, acogiendo en su extensión a 12.926 habitantes, en el año 2009. Esto reflejado en la superficie del municipio que es de 25.7 km<sup>2</sup>, genera una densidad de población de 503 hab/km<sup>2</sup>.

POBLACIÓN EN GRAN CANARIA. 1-1-2009.				
	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	% SOBRE EL TOTAL
GRAN CANARIA	838.397	417.567	420.830	100,00
Agaete	5.782	2.903	2.879	0,69
Agüimes	28.924	14.814	14.110	3,45
Artenara	1.257	674	583	0,15
Aruacas	36.259	18.159	18.100	4,32
Firgas	7.524	3.859	3.665	0,90
Gáldar	24.405	12.285	12.120	2,91
Ingenio	29.319	14.879	14.440	3,50
Mogán	21.690	11.358	10.332	2,59
Moya	8.054	4.070	3.984	0,96
Palmas de Gran Canaria (Las)	381.847	186.191	195.656	45,54
San Bartolomé de Tirajana	52.161	27.228	24.933	6,22
San Nicolás de Tolentino	8.539	4.299	4.240	1,02
Santa Brígida	19.154	9.528	9.626	2,28
Santa Lucía	63.637	32.142	31.495	7,59
Santa María de Guía	14.069	7.022	7.047	1,68
Tejeda	2.164	1.140	1.024	0,26
Telde	100.015	49.765	50.250	11,93
Teror	12.926	6.635	6.291	1,54
Valsequillo	9.067	4.617	4.450	1,08
Valleseco	3.968	2.091	1.877	0,47
Vega de San Mateo	7.636	3.908	3.728	0,91

Grafico 6.1.1.2.-1: Fuente: ISTAC 1-1-2009. Elaboración propia.

Dentro del municipio de Teror, el reparto de habitantes se centra en la entidad poblacional propia de Teror, ya que el 52.68 % de la población del municipio reside en el casco de Teror.

PADRÓN 1-1-2009. ENTIDADES Y ENTIDADES O DISEMINADOS. TEROR. POBLACIÓN POR SEXO.			
ENTIDADES URBANOS	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
TEROR	6.810	3.419	3.391
HUERTAS DEL PALMAR	1.436	741	695
ARBEJALES	1.061	561	500
EL ALAMO	829	434	395
MIRAFLOR	684	361	323
LO BLANCO	584	301	283
SAN JOSE DEL ALAMO	558	289	269
ESPARTERO	368	225	143
EL HORNILLO	341	170	171
SAN ISIDRO	145	78	67
LAS ROSADAS	110	56	54
<b>TOTAL TEROR</b>	<b>12.926</b>	<b>6.635</b>	<b>6.291</b>

Grafico 6.1.1.2.-2: Fuente: ISTAC 1-1-2009. Elaboración propia.

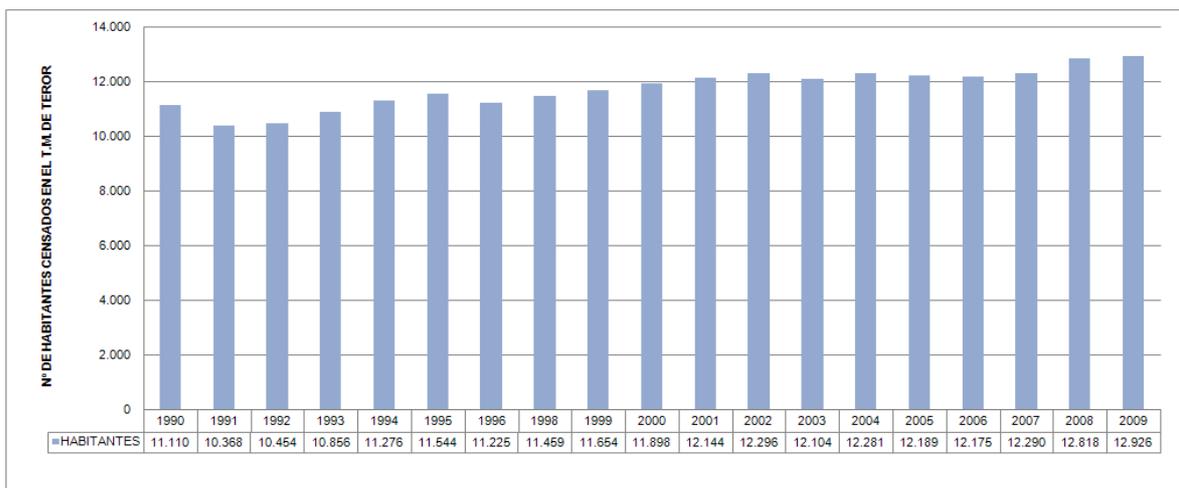


Grafico 6.1.1.2.-3: Fuente: ISTAC. Elaboración propia.

La evolución poblacional del T.M. de Teror, ha sufrido un elevado crecimiento en los últimos veinte años, ya que en el año 1990 habían registrados 11.110 habitantes y el año 2.009 se registran 12.926 habitantes, datos reflejados por el ISTAC, lo que supone un crecimiento del 18.16 %. El aumento de la población se ha ido produciendo de forma creciente, sufriendo un pequeño descenso en algunos años, pero de forma puntual, dado que el descenso es pequeño, a excepción del periodo de 1.991 y hasta el año 1.993, donde se refleja el descenso poblacional más notable.

La edad media del municipio es de 40.1 años, según datos del ISTAC año 2007. El índice de juventud es de 13.56 % y el de envejecimiento es del 15.86 %, resultados del ISTAC año 2007.

### 6.1.2.- POBLACION AÑO HORIZONTE

El año horizonte que se marca para este EM es el 2.030, definido por la Revisión del Plan general de Ordenación de Teror. Para lo que, teniendo en cuenta los datos reflejados en dicha revisión se obtiene que la población en el año horizonte y según los crecimientos previstos en dicho plan, la población será de 24.000 habitantes.

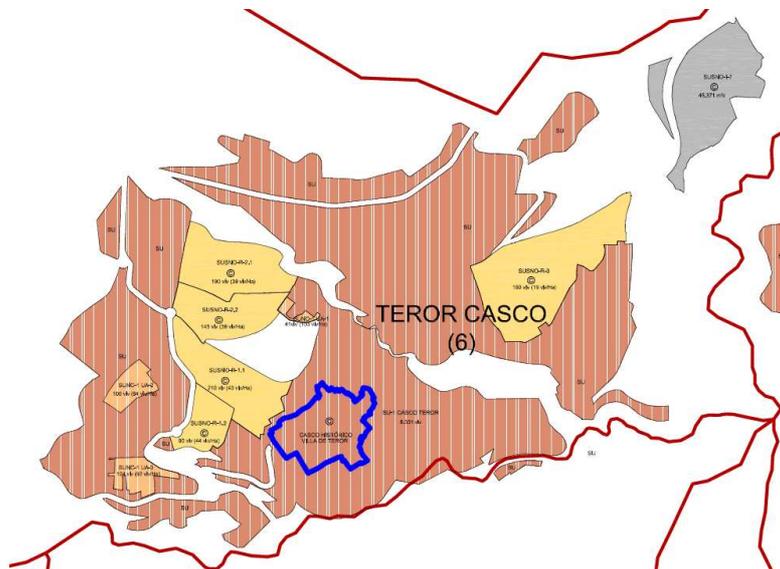


Imagen 6.1.2.-1: Crecimientos del casco de Teror según el planeamiento vigente.

## 6.2.- ESTRUCTURA SOCIO-PROFESIONAL DE LA POBLACIÓN.

### 6.2.1.- POBLACIÓN ACTIVA.

Población Económicamente Activa (PEA) es un término acuñado por la ciencia económica para describir, dentro de cierto universo de población delimitado, de personas que son capaces de trabajar y lo hacen. Se refiere a la fracción perteneciente a la Población activa (también llamada Población en edad económicamente activa o PEEA), que actualmente tiene trabajo.

Según los datos manejados, en el año 2007 en el municipio de Teror, para una población de 12.290 habitantes, existían 2932 trabajadores activos, con lo que se obtiene que el municipio se reparte de la siguiente forma:

T.M. TEROR EMPLEO (año 2.007)	
Población censada	12.144
Población ocupada	4.376
Población parada	902
Población activa	5.278
Población inactiva	4.633

Tabla 6.2.1-1: Fuente: ISTAC año 2.001. Elaboración propia. Distribución del empleo en el T.M. de Teror.

En el estudio de la población activa, hay que hacer mención a que el archipiélago atraviesa, desde hace algunos años y hasta día de hoy, un crisis económica, lo que ha generado que la población activa se vea disminuida, así como que actualmente se encuentra ocupada un menor número de personas. Como se muestra en la gráfica anterior, Canarias ha sufrido cambios en la tasa de actividad sobre todo durante el año 2.008 y 2.009, donde se han visto caídas de la tasa de actividad y pequeñas recuperaciones. Esto indica que las tasas de actividad están estables o con un crecimiento regular, lo que da lugar a datos de población activa imprevisibles.

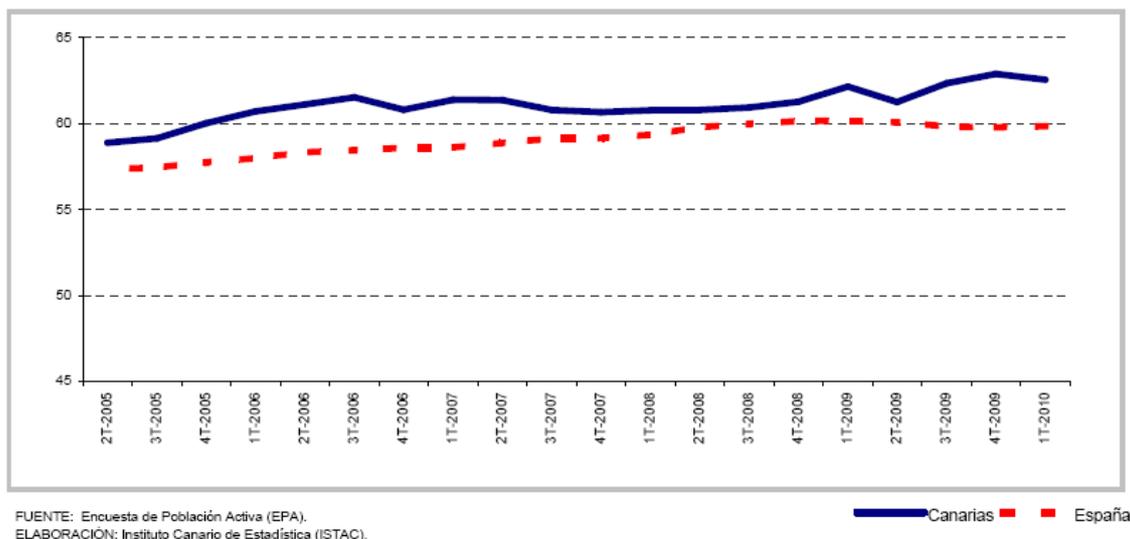


Tabla 6.2.1-2: Fuente: ISTAC "Encuesta de población activa primer trimestre de 2.010". Elaboración de ISTAC con la colaboración del Gobierno de Canarias. Evolución comparada de Canarias – España , de la tasa de de actividad en el último quinquenio.

Teniendo en cuenta la población que estaba ocupada en el año 2.007, el reparto en el sector del trabajo se encontraba distribuido de la siguiente forma:

T.M. TEROR (año 2.007)		
SECTOR DE TRABAJO	TRABAJADORES	PORCENTAJE %
Agricultura	55	1,88
Industria	480	16,37
Construcción	255	8,70
Servicios	1405	47,92
<b>Total población con empleos registrados</b>	<b>2195</b>	<b>74,86</b>
<b>Total población parada</b>	<b>737</b>	<b>25,14</b>
<b>Total población activa registrada</b>	<b>2932</b>	<b>100,00</b>

Tabla 6.2.1-3; Fuente: ISTAC 2.007. Elaboración propia. Distribución de la población activa y parada por sectores.

Según los datos anteriores se desprende que un 74.86% de los trabajadores, 2.195 habitantes, realizan desplazamientos para desempeñar sus tareas, bien dentro o fuera del municipio de Teror, quedando los desplazamientos condicionados a la distancia y tiempo a recorrer.

Para estudiar los movimientos de la población es importante saber el número de habitantes que se mueve dentro de la isla de Gran Canaria y el municipio, ya que estos son los que generan la movilidad.

POBLACIÓN ACTIVA MAYOR DE 16 AÑOS					
Total habitantes ocupado	El mismo municipio	La misma isla	Otra isla	Otra comunidad autónoma	Otro país
4.144	1413	2655	34	38	4

Tabla 6.2.1-4; Fuente: ISTAC 1-11-2001. Elaboración propia. Distribución de la población ocupada.

Por tanto gran parte de los empleados en el municipio de Teror ejercen sus funciones laborales fuera del municipio, resultando que tan sólo 1.413 trabajan en su municipio.

Los movimientos de la población, que trabaja dentro del municipio o de la propia isla de Gran Canaria, se llevan a cabo en los diferentes medios de transporte existentes en el municipio, quedando repartidos de la siguiente forma:

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO AL LUGAR DE TRABAJO							
Total población ocupada	Coche-furgoneta como conductor	Coche-furgoneta como pasajero	Autobús, autocar o minibús	Moto	Andando	Bicicleta	Otros medios
4.015	3.120	218	284	45	403	3	14

Tabla 6.2.1-5; Fuente: ISTAC 1-11-2001

Los datos anteriores no hacen más que poner al descubierto que gran parte de la población laboral terorense toma el vehículo para trabajar de manera que el uso del vehículo de manera colectiva está poco arraigado, así como el uso de la guagua.

En cuanto a los tiempos de desplazamiento se tiene que:

TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO AL LUGAR DE TRABAJO							
Total población ocupada	Menos de 10 minutos	De 10 a 20 minutos	De 20 a 30 minutos	De 30 a 45 minutos	De 45 minutos a 1 hora	De 1 hora a hora y media	Más de hora y media
4.015	745	765	753	1.155	448	121	28

Tabla 6.2.1-6; Fuente: ISTAC 1-11-2001

### 6.2.2.- POBLACIÓN EDUCACIONAL.

Según se desprende de datos del Ayuntamiento de Teror se tiene la siguiente correlación de estadística relacionada con la población de Teror que ejerce laborales de aprendizaje en centros educativos.

Los datos que se presentan a continuación corresponden a los estudiantes mayores de 16 años censados en el municipio de Teror.

LUGAR DE ESTUDIO HABITANTES MAYORES DE 16 AÑOS.						
Total habitantes estudiando	El propio domicilio	El mismo municipio	La misma Isla	Otra Isla	Otra comunidad Autónoma	Otro país
909	26	328	501	28	24	2

Tabla 6.2.2-1; Fuente: ISTAC 1-11-2001. Alumnos mayores de 16 años.

Destaca de la tabla anterior el gran porcentaje de la población del municipio de Teror que estudia en otros municipios canarios fuera de Teror. Este englobe de alumno deberá corresponder a estudiantes universitarios que se forman en los municipios donde se localiza la universidad de Las Palmas de Gran Canaria que son el municipio de Las Palmas de Gran Canaria y de Arucas.

Desde el punto de vista de la movilidad urbana, los movimientos de los alumnos suelen representar importantes colapsos en el sistema viario matriz a raíz de la acumulación de vehículos o situaciones de cruces de viandantes junto con la aportación del resto de medios de transporte.

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO AL LUGAR DE ESTUDIO								
Total habitantes estudiando	Coche o furgoneta como conductor	Coche o furgoneta como pasajero	Autobús, autocar o minibús	Moto	Andando	Tren	Bicicleta	Otros medios
829	208	74	338	5	213	0	0	9

Tabla 6.2.2-2; Fuente: ISTAC 1-11-2001. Alumnos mayores de 16 años.

Es una característica muy importante que el 34.02 % de los alumnos mayores de 16 años se desplazan a su centro de estudios, empleando un transporte privado como suele ser el vehículo propio y un 40.77 % de los estudiantes realizan sus desplazamientos en transporte público. También destaca que un 25.69 % de los estudiantes se desplaza a su centro de estudios a pie, lo que lleva implícito el gran uso de las sendas peatonales dentro del municipio.

Otro dato importante en cuanto a la movilidad, y teniendo en cuenta la gran influencia de la actividad educativa, es el tiempo que los estudiantes emplean para desplazarse, dado que es el espacio temporal del colapso de las vías.

TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO AL LUGAR DE ESTUDIO							
Total habitantes estudiando	Menos de 10 minutos	De 10 a 20 minutos	De 20 a 30 minutos	De 30 a 45 minutos	De 45 minutos a 1 hora	De 1 hora a hora y media	Más de hora y media
829	130	206	118	165	129	65	16

Tabla 6.2.2-3; Fuente: ISTAC 1-11-2001. Alumnos mayores de 16 años.

En base a estos tiempos de desplazamientos educativos, se desprende que la mayoría de estos estudiantes tienen su centro de estudios en la isla de Gran Canaria.

Siendo los datos anteriores correspondientes a los estudiantes mayores de 16 años y censados en el municipio, se ha consultado el número de alumno por Colegio e Instituto, siendo estos los siguientes:

COLEGIOS DE EDUCACIÓN INFANTIL Y PRIMARIA (CEIP)		
NOMBRE	Nº ALUMNOS	Nº PROFESORES
MONSEÑOR SOCORRO LANTIGUA	626	40
MIRAFLOR	153	15
HUERTA DEL PALMAR	110	9
NTRA. SRA. DEL ROSARIO	72	7
SAN ISIDRO	21	2
ARBEJALES	26	2
ESPARTERO	22	2
OJERO	17	2
TOTAL CEIP	1047	79
CENTROS DE EDUCACIÓN SECUNDARIA		
NOMBRE	Nº ALUMNOS	Nº PROFESORES
TEROR	965	94

Tabla 6.2.2-4; Fuente: Ayuntamiento de Teror, para el curso escolar 2005-2006. Alumnos y PAS del municipio.

### 6.3.- PARQUE DE VEHICULOS

#### 6.3.1.- PARQUE DE VEHICULOS ACTUAL

Según datos manejados por ISTAC, el municipio de Teror contaba en 2.007 con un parque de de 8.240 vehículos de tracción mecánica. Para el mismo año, la población en el municipio era de 12.290 habitantes, por lo que corresponde 0,67 vehículos por habitante.

Para poder interpolar los datos a la zona de estudio se considera el dato densificatorio de vehículos por habitante del municipio de Teror y la población del municipio resultando:

- Población del municipio de Teror en el año 2.009: 12.926 habitantes.
- Densidad Vehículos /Habitante de la comunidad de Canarias: 0,67
- Vehículos del municipio de Teror: 8.660

A este parque vehicular autóctono de Teror habría que incluir los vehículos que tienen como destino el casco terorense dadas las características turísticas que presenta el mismo por lo que a la vista de ello, se estima un incremento de hasta el 15% de vehículos externos al municipio que acceden al mismo con fines turísticos o de ocio, lo que supone un total de 9.953 vehículos.

Por otro lado, hay que tener en cuenta otro aspecto fundamental a la hora de la contabilización del parque de vehículos, y es que, Teror tiene el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica más bajo de toda la isla, lo cual puede llevar a que haya vehículos registrados en el municipio pero que en la realidad del día a día circulen principalmente por otro municipio. Se ha considerado que esto sucede en un 7,5% de los casos.

Adicionalmente el parque vehicular del municipio no se encuentra siempre ocupando las plazas de estacionamiento debido a que se da el caso de ciudadanos que cuentan con varios vehículos y los estacionan en otros municipios. Esta deducción del parque de vehículos se ha estimado en un 10%.

Resumiendo:

- Vehículos en zona de Estudio: 9.304
- 12.926 habitantes
- 1.293 uso externo al término municipal de Teror, pero que dentro del casco de Teror demandan estacionamiento.

### 6.3.2.- PARQUE DE VEHÍCULOS AÑO HORIZONTE.

El año horizonte que se marca este EM es el 2.030. Para lo que si en el año límite tenemos 24.000 habitantes, y mantenemos las tasas de crecimiento del parque de vehículos, se obtiene que:

- Habitantes en el año horizonte: 24.000
- Vehículos en zona de estudio con una repercusión de 0,40(\*) vehículos/habitantes: 9.546

(\*) La relación vehículos/habitante debe suponer una disminución importante respecto al estado actual que es de 0,67. Por tanto, se ha estimado una reducción de 0,27 puntos para alcanzar un valor tal que sea menor a un vehículo cada dos habitantes; 0,40.

En el estudio del parque de vehículos también hay que tener en cuenta que el número de los mismos también crece en el resto de municipios Gran Canarias por lo que aplicamos la tasa de crecimiento del parque de vehículos de Canarias, que es de 0.77 vehículos/habitante, arrojando un valor de 18.480 vehículos.

La diferencia de vehículos, de 2.400 vehículos, se considera como vehículos externo al término municipal de Teror, que en momentos puntuales y temporales circulan por el municipio terorense.

De los vehículos registrados en el municipio un 7.5% no se encuentran circulando por Teror y un 10% de los mismos no están buscando estacionamiento.

Resumiendo:

- Vehículos en zona de Estudio: 9.600
- 24.000 habitantes.
- Repercusión de 0.40 vehículos/habitantes.
- 1.425 uso externo al término municipal de Teror, pero que dentro del casco de Teror demandan, estacionamiento en aparcamientos, bolsas y otros.

## 7. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.

La estructura del presente documento pretende ser lo más clara y concisa para que de ésta manera sea lo más comprensible a cualquier lector.

Se han dispuesto TRES bloques diferenciables en contenido dentro de la Memoria del presente Estudio.

En primer lugar se tiene la sección donde se desgranar los entresijos de la movilidad del Término Municipal de Teror, sirviendo de **Introducción y análisis del Estado Actual**. Es aquí donde tienen cabida entre otros:

- Objetivos y Estrategias
- Metodología
- Delimitación del Área de Estudio
- Descripción del Modelo Actual

En segundo lugar se encuentra la parte de **Análisis del Escenario futuro, tendencias y problemática detectada**, la cual sacará a la luz las principales carencias y puntos negativos del municipio en cuanto a la movilidad, sirviendo así de base para el siguiente apartado de propuestas, en el cual tratarán de subsanarse éstas en la medida de lo posible.

Por último, pero no por ello menos importante, se encuentra la tercera sección que es **Propuestas**. Estas propuestas parten de la necesidad de subsanar o mejorar ciertas carencias descubiertas en el apartado de análisis. Las propuestas quedan diferenciadas por red de transporte, toda vez que se incluye una descripción de la propuesta y un plano de cada red a partir del cual se observan trazados, croquis o detalles de la propuesta.

Finalmente destacar que la documentación gráfica o planos estarán distribuidos entre los apartados del documento con el fin de que su búsqueda sea intuitiva en función de la temática.



## 8. ESCENARIO ACTUAL

### 8.1.- DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL

Este escenario representa el diagnóstico del actual modelo de movilidad en el Municipio de Teror, con las distintas redes en funcionamiento.

Se considera que existen un total de cuatro modos de transporte en el modelo actual:

- Vehículo motor
- Marcha humana.
- Transporte Colectivo o Taxi.

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:

		INFRAESTRUCTURA				
		Vías Urbanas	Vías Interurbanas	Aparcamiento	Sendas Peatonales	Carriles Especiales
TRANSPORTE	Vehículo					
	Marcha					
	Transp. Público					

Tabla 8.1 - 1; Elaboración Propia

El análisis de la oferta de transporte actual en la zona de estudio se realiza mediante el estudio de sus infraestructuras y de la capacidad de sus métodos de transporte.

En el Municipio de Teror el transporte se realiza a través de una plataforma donde se pueden dar todos los tipos de convivencia posibles entre sendas peatonales y vías rodadas. Para comentar la descripción es de recibo conocer varios términos como los que a continuación se enumeran y definen:

- **Vías rodadas.**

**Vías Urbanas:** es aquella zona de la plataforma de la vía destinada a la circulación de vehículos, ya sean de tracción motora o humana. El caso particular de las vías urbanas se refiere al tránsito a través de las entidades urbanas.

**Vías Interurbanas:** igualmente a la definición anterior, en éste caso la circulación se acota a las zonas fuera de entornos urbanos entendiéndose por consiguiente para la movilidad interurbana e intermunicipal.

**Carriles Especiales:** son aquellos carriles destinados a tránsito de vehículos de tracción motora o humana que por sus características o con el objeto de agilizar su paso permiten fluidez en la circulación del modo de transporte a través del mismo.

– **Sendas peatonales.**

**Sendas Peatonales:** Las sendas peatonales son el espacio de la plataforma destinadas al tránsito peatonal. En este caso cuando la senda peatonal es en suelo urbano se suele denominar aceras, mientras que cuando es fuera de éste se llama camino, sendero u otros sinónimos de igual similitud.

## 8.2.-

### EQUIPAMIENTOS GENERADORES DE TRÁFICO.

Los equipamientos atractores o generadores de tráfico son aquellos que relacionados con la movilidad urbana se convierten en generadores de tráfico de usuarios. A estos equipamientos tienen acceso vehículos privados, transporte público, bicicletas y el usuario de a pie.

Se procede a inventariar la red de centros generadores de tráfico los cuales pueden llegar a causar el colapso del sistema viario de manera individual o mediante la acción de varios centros simultáneamente.

Los centros atractores considerados se han categorizado como sigue:

- Centros de educación (colegios e institutos).
- Centros religiosos.

Los centros religiosos, así como las zonas comerciales al aire libre y el mercado, se han tenido en cuenta, por la gran afluencia de gente y la gran devoción a la patrona de la Isla, que tiene su templo en el T.M. de Teror, más concretamente en la entidad del Casco de Teror, La Virgen del Pino. Debido a la gran presencia de personas en el entorno del templo, el mercadillo al aire libre así como la zona comercial, atraen gran afluencia de gente de toda la isla.

Los centros educativos también se han tenido en cuenta dentro de este estudio de movilidad debido que durante el periodo escolar y en horas de entrada y salida de los centros se generan gran afluencia de tráfico entorno a los mismos. También se ha estudiado el número de estudiantes que se desplazan fuera

del municipio para llevar a cabo su formación, ya que estos habitantes generan gran afluencia de tráfico en las principales vías que recorren el municipio y las que dan acceso a los municipios colindantes.

### 8.3.- VÍAS RODADAS.

El Régimen competencial de las carreteras Canarias, viene determinado por el siguiente marco normativo:

- LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA.
- EL ESTATUTO DE AUTONOMÍA DE CANARIAS Ley Orgánica 10/1982, de 10 de Agosto, reformado por Ley Orgánica 4/1996 de 30 de diciembre.
- LEY ORGÁNICA 11/1982 de 10 de agosto, de Transferencias Complementarias a Canarias.
- REAL DECRETO 2125/1984 de 1 de agosto, de traspasos a Canarias de funciones y servicios del Estado, en materia de Carreteras.
- LEY CANARIA 8/1986 de 18 de noviembre (LEY DE CABILDOS), de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, sustituida por la LEY CANARIA 14/1.990, de 26 de julio sobre la misma materia.
- LEY CANARIA 9/1.991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
- DECRETO DEL GOBIERNO DE CANARIAS, 247/1.993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional y su posterior MODIFICACIÓN, de 19 de mayo de 2.009.
- DECRETO 131/1.995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de carreteras de Canarias.
- DECRETO 6/1988 de 2 de abril, DEL GOBIERNO DE CANARIAS, sobre traspaso de funciones y servicios de la Comunidad Autónoma de Canarias, a los Cabildos Insulares, en materia de carreteras.
- DECRETOS de 11 de julio de 1997, DEL GOBIERNO DE CANARIAS, sobre el traspaso de servicios, medios personales y recursos a los Cabildos Insulares, para el ejercicio de las competencias transferidas en materia de carreteras. (Red de Titularidad Insular).

- DECRETO 162/1997 de 11 de julio DEL GOBIERNO DE CANARIAS, sobre delegación de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de carreteras, (Red de titularidad de la Comunidad Autónoma).
- DECRETO 112/2002 de 9 de agosto DEL GOBIERNO DE CANARIAS, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

Las competencias en materia de carreteras, están establecidas como se muestra a continuación.

#### **Competencias de la Comunidad Autónoma:**

- **Con carácter general:** las de planificación, coordinación y directrices generales, que permita garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema integral viario del archipiélago. (Artículo 9 de la Ley 9/1991 de carreteras canarias).
- En relación con las carreteras de interés regional de su titularidad, todas las de promoción, estudios y proyectos, construcción (Artículo 10 de la ley), así como determinadas autorizaciones e informes, no encomendados en la delegación de las funciones de explotación a los Cabildos Insulares.

#### **Competencias de los Cabildos Insulares:**

- **Propias:** En cuanto a las redes insulares, las mismas que la Ley de carreteras reserva para la Comunidad Autónoma respecto a las de interés regional. (Artículo 10-3 de la Ley).
- **Delegadas de la Comunidad Autónoma:** Las de explotación y gestión del dominio público incluyendo las de policía y determinadas autorizaciones, no reservadas específicamente a la Comunidad Autónoma, en relación con las carreteras de interés regional. (Decreto de Delegación de Funciones 162/1997).

#### **Competencias de los Ayuntamientos:**

- **Propias:** respecto a la red municipal o asumida como beneficiarios por cada Ayuntamiento de las promovidas por el IRIDA, ICONA, CABILDOS, etc.

Todas las competencias en cuanto a carreteras y transporte terrestre han sido transferidas a los Cabildos insulares, por lo que la Comunidad Autónoma de Canarias no retiene ni posee la gestión y el mantenimiento de ninguna carretera ni autovía, aunque promueve la creación de nuevas infraestructuras en colaboración con el Gobierno de España y la necesaria ayuda económica de la Unión Europea.

### 8.3.1.- VÍAS INTERURBANAS.

El Término Municipal de Teror, es el decimo segundo municipio más poblado de la isla de Gran Canaria, contando además con un importante punto de interés para los habitantes de la isla, dado que en el municipio se encuentra la patrona de la Isla, la Virgen del Pino.

La tipología de la red actual de carreteras del municipio de Teror está formada por una jerarquización de vías de la red insular de carreteras del Cabildo de Gran Canaria. Dentro de esta subordinación se entiende el siguiente esquema:

RED DE CARRETERAS DEL T.M. DE TEROR	
RED PRINCIPAL	RED LOCAL
GC-21	GC-211
GC-42	GC-212
GC-43	GC-213
	GC-424
	GC-431
	GC-432
	GC-433

Tabla 8.3.1 - 1; Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Elaboración Propia.

El municipio también cuenta con una red conformada por otros caminos que sirven de apoyo a la red local, para dar acceso a pequeñas localizaciones de viviendas.

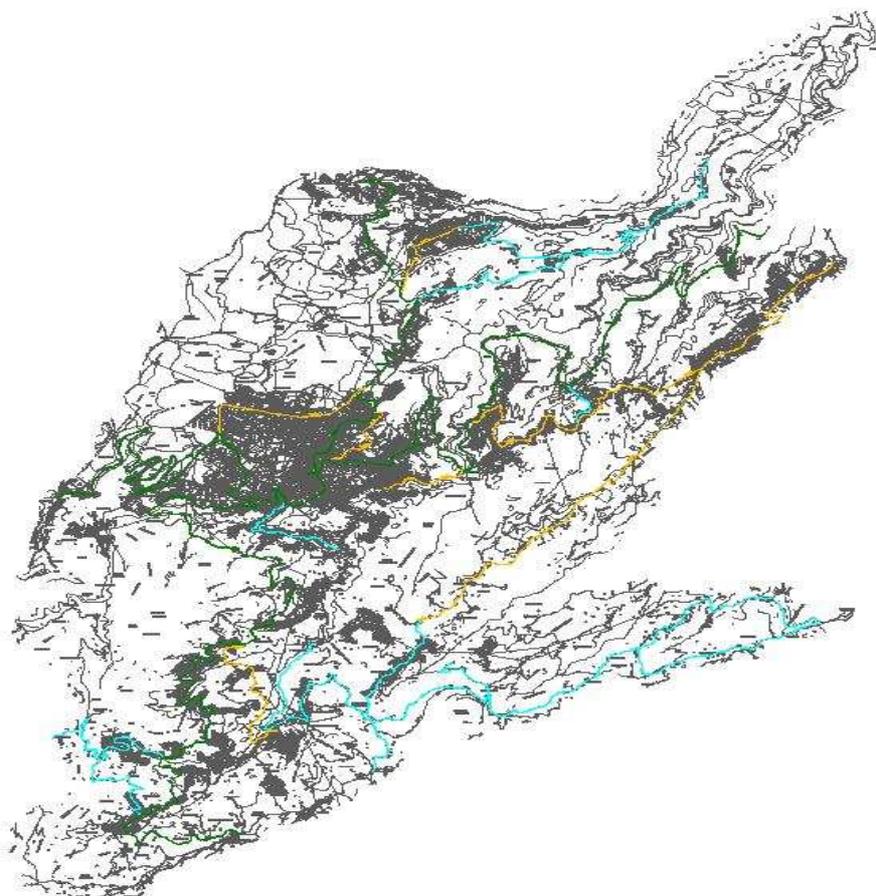


Imagen 8.3.1 - 1; Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Obras Públicas. Red de Carreteras del Término Municipal de Teror. Color verde red principal, color amarillo red local y color cian otros caminos.

La longitud, y por tanto el peso en el cómputo global, de cada uno de estos tipos de vía se detalla a continuación:

RED DE CARRETERAS DEL T.M. DE TEROR		
TIPO DE RED	LONGITUD (m)	PORCENTAJE %
RED PRINCIPAL	26.980,09	43,56
GC-21	14.400,60	23,25
GC-42	8.456,05	13,65
GC-43	4.123,44	6,66
RED LOCAL	13.619,12	21,99
GC-211	4.565,22	7,37
GC-212	3.536,83	5,71

RED DE CARRETERAS DEL T.M. DE TEROR		
TIPO DE RED	LONGITUD (m)	PORCENTAJE %
GC-213	714,88	1,15
GC-424	1.563,46	2,52
GC-431	940,09	1,52
GC-432	1.480,58	2,39
GC-433	818,06	1,32
OTROS CAMINOS	21.345,04	34,46
<b>TOTAL RED VIARIA</b>	<b>61944,25</b>	<b>100,00</b>

Tabla 8.3.1 - 2; Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Obras Públicas. Elaboración propia.

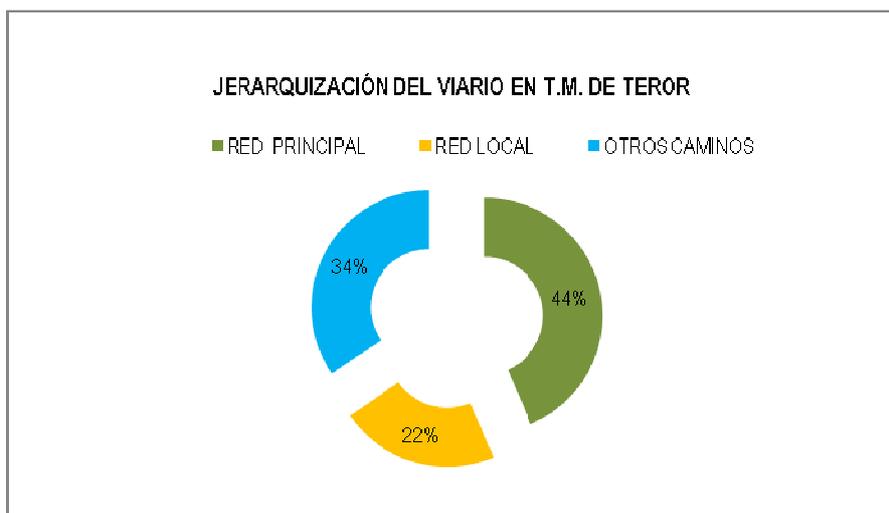


Imagen 8.3.1 -2; Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Obras Públicas. Elaboración propia.

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, la cual ha transferido a su vez a los Cabildos Insulares.

Según lo anterior y tal y como estipula la Modificación del Decreto 247/1993, entre las carreteras que forman parte de este Estudio de Movilidad y anteriormente mencionadas, ninguna carretera se encuentra incluida en la Red de Carreteras de Interés Regional (Gobierno de Canarias), siendo las carreteras titularidad del Cabildo de Gran Canaria o del propio Ayuntamiento de Teror.

# **PLANO DE JERARQUIZACIÓN DEL VIARIO**

## 8.3.1.1.-

D

**ESCRIPCIÓN.**

Para el estudio de las carreteras del municipio, no hay que perder de vista la situación de estas respecto a la isla en su conjunto, teniendo en cuenta, además, las características de cercanía al municipio capitalino de Las Palmas de Gran Canaria y a los municipios colindantes de Arucas, Firgas, Valleseco, San Mateo y Santa Brígida.

**Criterios de descripción:**

La red de carreteras del Estado se rige bajo un conjunto de normativas entre las que se incluyen las Instrucciones de Carreteras. La Instrucción que mayor interés presta a la hora de detallar posibles carencias de la red de carreteras es la 3.1 relativa al Trazado. En ésta, se desarrollan los parámetros de dimensionamiento para el trazado en Planta, Alzado y Sección Transversal.

Una descripción con mayor nivel de detalle que la que se expone conllevaría la consulta a otras instrucciones de carretera como:

- I.C. 5.1 – Drenaje
- I.C. 5.2 – Drenaje Superficial
- I.C. 6.1 – Secciones del Firme
- I.C. 6.2 – Rehabilitación de Firmes
- I.C. 7.1 – Plantaciones en las zonas de servidumbre de carreteras
- I.C. 8.1 – Señalización Vertical (\*)
- I.C. 8.2 – Señalización Horizontal (\*)
- Y todas aquellas recomendaciones, normas o decretos existentes

(\*) Se han considerado en éste documento aunque en menor medida que la I.C. 3.1 de Trazado.

8.3.1.1.1

PLANTA.

La I.C. 3.1 establece 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
95	410
100	485

Tabla 8.3.1.1.1 - 1; Instrucción de Carreteras 3.1, Trazado

Relación entre los radios y peraltes correspondientes a diferentes velocidades específicas:

VELOCIDAD (KM/H)	RADIO (M)	PERALTE (%)
40	50	7,00
45	65	
50	85	
55	105	
60	130	
65	155	
70	190	
75	225	

VELOCIDAD (KM/H)	RADIO (M)	PERALTE (%)
80	265	
85	305	
90	350	
95	410	6,50
100	485	5,85
105	570	5,24
110	670	4,67

Tabla 9.3.1.1.1 – 2; Instrucción de Carreteras 3.1, Trazado

Asimismo, se deben considerar todos aquellos parámetros que tienen que ver con la visibilidad de la vía para lo cual deben de ser consultados los apartados 3.2 y 4.7 de la I.C. 3.1.

#### 8.3.1.1.2

#### 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 contar con datos de aforo de las carreteras, lo cual no siempre es posible puesto que no todas las carreteras incluidas en este Estudio de Movilidad se encuentran aforadas. 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 "Informe anual IMD 2.008" realizado y editado por el Cabildo Insular de Gran Canaria, Consejería de Obras Públicas e infraestructuras, Servicio de Obras Públicas año 2008. Los resultados que resultan de estas carreteras son los siguientes:

AFORO DE CARRETERAS								
CARRTERA	TIPO DE RED	LONGITUD TOTAL (m)	LONGITUD EN EL TM TEROR	Nº ESTACIÓN	CATEGORIA ESTACIÓN DE AFORO	P.K. ESTACIÓN	IMD (veh/día)	Nº VEHÍCULOS PESADOS
GC-21	Básica	39.220,00	14.400,00	194	Cobertura	10+000	9.562	270
				40	Primaria	12+718	6.174	3.234
				303	Cobertura	19+000	1.350	107
GC-42	Básica	15.500,00	8.456,00	401	Cobertura	0+138	2.418	193
GC-43	Básica	10.650,00	4.123,00	322	Cobertura	6+660	2.340	187
GC-211	Local	7.250,00	4.565,00	-	-	-	-	-

AFORO DE CARRETERAS								
CARRTERA	TIPO DE RED	LONGITUD TOTAL (m)	LONGITUD EN EL TM TEROR	Nº ESTACIÓN	CATEGORIA ESTACIÓN DE AFORO	P.K. ESTACIÓN	IMD (veh/día)	Nº VEHÍCULOS PESADOS
GC-212	Local	4.210,00	4.210,00	-	-	-	-	-
GC-213	Local	780,00	780,00	-	-	-	-	-
GC-424	Local	1.570,00	1.570,00	-	-	-	-	-
GC-431	Local	1.930,00	1.930,00	-	-	-	-	-
GC-432	Local	1.490,00	1.490,00	-	-	-	-	-
GC-433	Local	820,00	820,00	-	-	-	-	-

Tabla 8.3.1.1.2.-1; Fuente: Cabildo Insular de Gran Canaria. Consejería de obras públicas e infraestructuras. Servicio de obras públicas. Informe anual 2008 (julio 2009)

En la tabla anterior se muestra las carreteras que se encuentran aforadas y de las que no se tienen datos, que son las pertenecientes a la red local.

A partir de los datos de aforo se puede hacer un estudio de la sección tipo de la vía, según la normativa de trazado 3.1 IC, para lo que se obtienen los siguientes datos:

SECCIÓN TIPO SEGÚN 3.1-IC DE TRAZADO			
CARRTERA	IMD	CARRIL	ARCÉN
GC-21	9562	3,5	0,5
	6174		
	1350	3,0	0,5
GC-42	2418	3,5	0,5
GC-43	2340	3,5	0,5

Tabla 8.3.1.1.2.-2; Fuente IMD: Cabildo Insular de Gran Canaria. Consejería de obras públicas e infraestructuras. Servicio de obras públicas. Informe anual 2008 (julio 2009). Trazado 3.1-IC, tabla 7.1.

A partir del estudio de las vías, es necesario tener una plataforma que garantice una circulación favorable a la vez que segura, no solo para el usuario del vehículo, ya sea público o privado, sino también para los viandantes, ciclistas y demás. Dentro del municipio de Teror no existe ninguna vía con espacio reservado para el tránsito exclusivo de ciclistas, ni de guaguas y taxis, si bien en estos últimos no se consideran los espacios reservados para las paradas.

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 sobreebancho y va en consonancia con el tipo de carretera y el radio de la curva. En la zona de estudio, existen enclaves, sobre toda de la red local de carreteras, donde los sobreebanchos no son los recomendados en la Instrucción de Carreteras de Trazado en su apartado 7.3.5.

No se disponen de datos suficientes para localizar los tramos en los que el sobreebancho no es el reglamentario, por lo que se debería de realizar un estudio pormenorizado de las características geométricas de las carreteras del lugar.

Dentro de este Estudio de Movilidad se estudian las secciones de la plataforma disponible, para obtener resultados sobre la complejidad o facilidad de los movimientos de tráfico de los usuarios, así como este factor afecta a la seguridad.

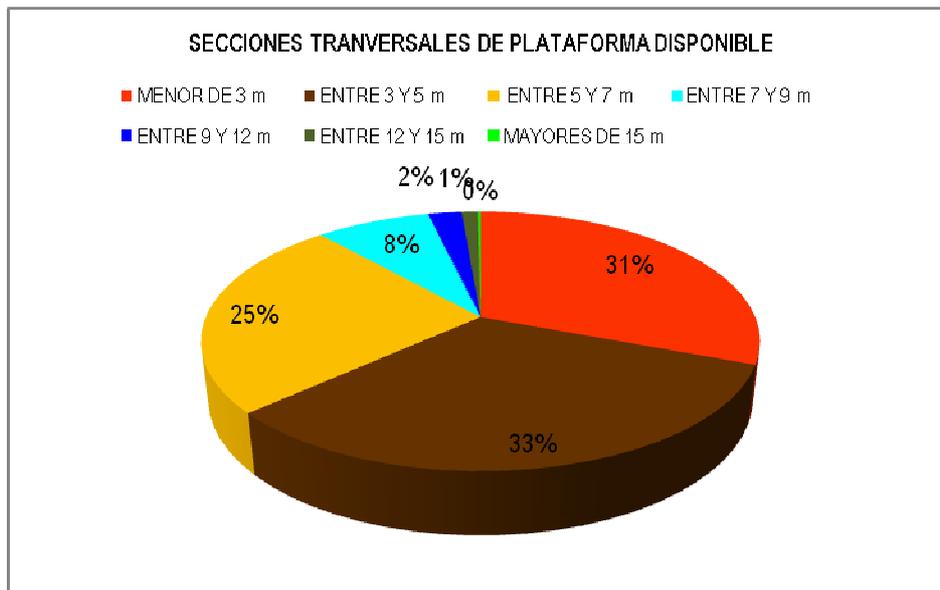


Gráfico 8.3.1.1.2.-1; *Elaboración propia. Secciones transversales de la plataforma disponible del sistema viario del T.M de Teror.*

En el gráfico anterior se muestran los datos obtenidos en este estudio de movilidad acerca de la sección transversal disponible en todo el sistema viario del municipio, tanto la red urbana como la interurbana. Del estudio realizado se desprende que dentro del municipio existe un número elevado de vías con valores de secciones menores a los 5 metros alcanzando un valor del 64%, lo que implica que donde circulen dos vehículos lo harán con ciertas complicaciones en las maniobras. El estudio también arroja datos desfavorables sobre las vías dado que con valores mayores a los 12 metros solo existe un 1 %, del total de las vías del municipio.

8.3.1.2.-

R

**ED DE INTERES REGIONAL.**

De las carreteras que discurren por el Término Municipal de Teror, ya citadas anteriormente, no hay carreteras clasificadas como de Interés Regional según la Modificación del Decreto 247/1993, de 19 de Mayo de 2.009.

8.3.1.3.-

R

**ED PRINCIPAL**

La red principal del término municipal de Teror, está conformada por: GC-21, GC-42 y GC-43.

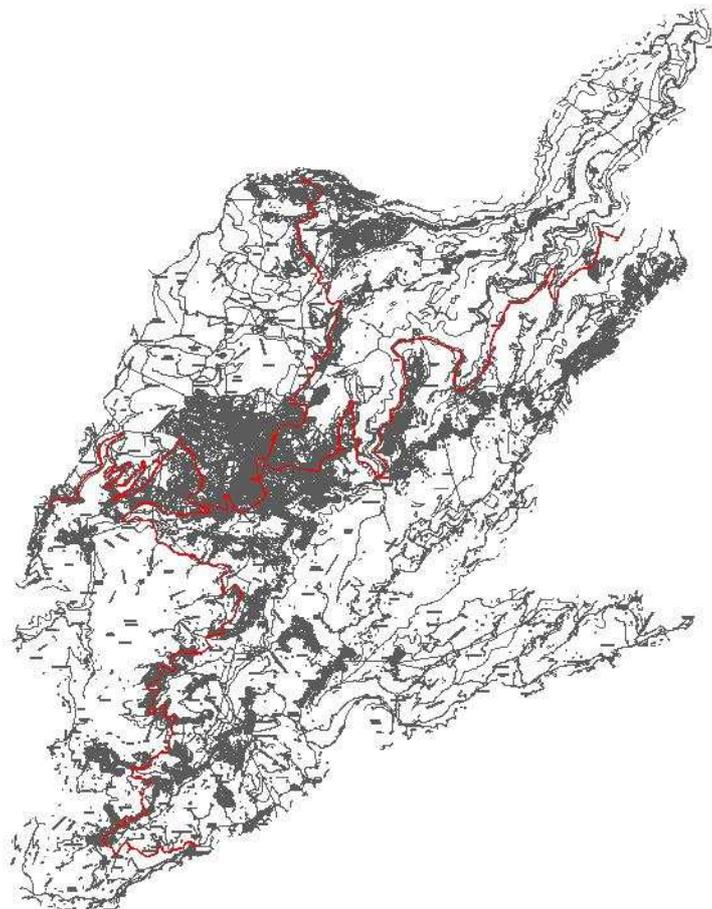


Imagen 8.3.1.3.-1: Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia.

**8.3.1.3.1****GC-21 SAN JOSE DEL ÁLAMO -****TEROR.**

La GC-21 es la vía que va desde Tamaraceite hasta Artenara. La longitud total de la vía es de 39.220 metros, de los cuales 14.400 metros los atraviesa dentro del municipio de Teror.

Las entidades de población que atraviesa dentro del T.M. de Teror son: Las Rosadas, Teror, El Hornillo, Mirafior y San José del Álamo. La entidad poblacional de Las Rodadas que tiene un pequeño tramo de la GC-21 es la entidad que da acceso al municipio de Artenara y el de San José del Álamo al municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

La vía es una carretera de con dos carriles de doble sentido de circulación cuya plataforma adquiere varios valores, adaptándose a la topografía del terreno lo que hace que tome valores desde los 5 metros de plataforma hasta alcanzar los 14 metros. Posee arcenes en algunos tramos del recorrido y dichos arcenes alcanzan valores aproximados de 0.4 metros. Estos arcenes se localizan de forma irregular y no siempre se ubican en ambos lados de los carriles.

El trazado de la carretera posee varios cruces a lo largo de su recorrido, cruzándose tanto con la red principal como con la red local. Las vías con las que se cruza son:

- Red principal: GC-42 y GC-43.
- Red local: GC-211, GC-213 y GC-433.

Además de con la red principal y la local, la GC-21 también se encuentra con diversos caminos, que dado la profundidad de este estudio no se van a enumerar y solo se estudia las intersecciones con la red principal y local.

La intersección de la GC-21 con la GC-43, es una intersección que se asemeja al de una rotonda, pero donde los sentidos de circulación se ven limitados. En el cruce se encuentran cinco vías, de las cuales dos ellas son calles de Teror y las otras tres corresponden, una a la GC-43 y dos a la GC-21.

La circulación de la GC-21 se ve interrumpida, dado que no se puede continuar circulando por ella en sentido de circulación hacia la zona centro del pueblo, ya que para ello hay que seguir circulando por la calles del entidad de Teror. Tampoco se puede seguir circulando por ella dado que se llega al cruce con dos carriles en doble sentido de circulación, por el noreste del cruce, y la otra llegada al cruce de la Gc-21, se realiza por el sureste con dos carriles en un solo sentido de circulación.

El acceso desde la GC-21 hacia la GC-43 no se puede realizar ya que la GC-43, llega a este cruce con dos carriles y un solo sentido de circulación.



Imagen 8.3.1.3.1-1: Cruce de la GC-21 con la GC-43.

El encuentro de la GC-21 con la GC-42, es un cruce en forma de “T”, donde la GC-21 carece de señalización horizontal y la única vía que está señalizada es la GC-43. Este cruce no tiene los giros restringidos en ningún sentido de circulación.

La situación del cruce se produce a la entrada o salida de una curva de reducida visibilidad de la GC-21, lo que implica que ciertos movimientos desde la GC-42 hacia la GC-21 no se realicen en las condiciones adecuadas de seguridad.



Imagen 8.3.1.3.1-2: Cruce de la GC-21 con la GC-42.

El cruce de la GC-21 con la GC-211 se realiza mediante un cruce en forma de “T”, donde dadas las circunstancias de la orografía y de la vegetación el terreno, es cruce donde la visibilidad se ve reducida, y esto unido a la falta de señalización, tanto vertical como horizontal, los movimientos de tráfico se realicen de forma insegura. El sentido de circulación de la GC-211 hacia la GC-21, con giro hacia la derecha pose cierta dificultad en la circulación dado que el radio de giro se hace insuficiente siendo necesario invadir los carriles del sentido contrario.



Imagen 8.3.1.3.1-3: Cruce de la GC-21 con la GC-211.

El cruce de la GC-21 con la GC-213, es un cruce en forma de “Y”. Ningún giro en el cruce está restringido y dado que el cruce se realiza en un punto de visibilidad, los movimientos desde la GC-213 hacia la GC-21, tienen una óptima visibilidad. El único inconveniente que tiene el cruce es la presencia de vegetación la cual puede hacer que se disminuya la visibilidad.



Imagen 8.3.1.3.1-4: cruce de la GC-21 con la GC-213.

El encuentro entre la GC-21 y la GC-433 se encuentra ejecutado mediante una intersección en forma de “T”, donde la visibilidad esta ligeramente disminuida dado que el acceso de la GC-433 hacia la GC-21, tiene cerca curvas, lo que implica que no se aprecien de forma clara los vehículos que transitan por la GC-21. La sección del cruce es óptima dado que los vehículos no invaden el sentido de circulación contrario para llevar a cabo los giros.

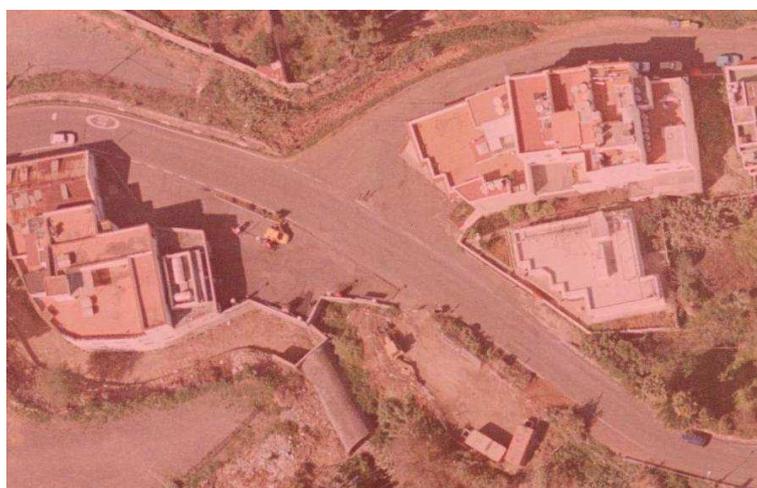


Imagen 8.3.1.3.1-5: cruce de la GC-21 con la GC-433.

La intersección entre la GC-21 y la GC-432, es un cruce que se encuentra debidamente señalizado, mediante señalización horizontal, en la carretera GC-432. La intersección se encuentra ubicada en una de las curvas de la GC-21 lo que genera que la visibilidad se vea reducida.

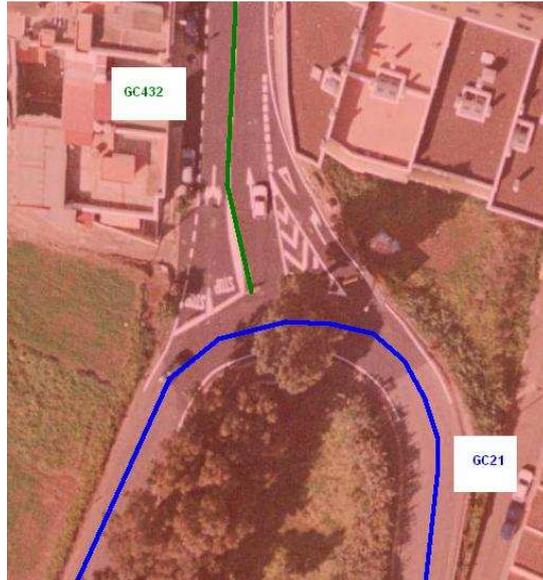


Imagen 8.3.1.3.1-6: cruce de la GC-21 con la GC-432.

### 8.3.1.3.2

### **GC-42 LOS ARBEJALES - TEROR.**

La GC-42 es la carretera que va desde Teror hasta San Mateo. El recorrido total de la vía es de 15.450 metros, de los que 8456.05 metros pasan por el municipio de Teror.

Los entidades de población que atraviesa son: Teror, El Álamo, Los Arbejales y San Isidro.

La GC-42 se un vía cuya sección es utilizada por dos carriles de doble sentido de circulación. El ancho de la plataforma varía adquiriendo un valor medio de 6.50 metros y sin arcenes a ningún lado de los carriles.

El trazado de la carretera posee varios cruces a lo largo de su recorrido, cruzándose tanto con la red principal como con la red local. Las vías con las que se cruza son:

- Red principal: GC-21.
- Red local: GC-424.

Además de con la red principal y la local, la GC-42 también se encuentra con diversos caminos, que, como se ha mencionado anteriormente, no se van a enumerar y solo se estudia las intersecciones con la red principal y local.

La intersección con la GC-21 se encuentra descrita en el apartado anterior.

La otra intersección que se produce en la GC-42, aparte de con la GC-21, es con una vía de la red local, la GC-424. Dicho cruce se encuentra sin señalización tanto vertical como horizontal.



Imagen 8.3.1.3.2-1: cruce de la GC-42 con la GC-424.

### 8.3.1.3.3

### GC-43 TEROR – HUERTAS DEL

### PALMAR.

La GC-43 es una vía cuyo trazado es desde Arucas hasta Teror. La longitud total de la vía es de 10.630 m de los que 4123.44 m los recorre dentro del T.M. de Teror.

Las entidades de población que atraviesa son: Huertas del Palmar y Teror.

La vía es una carretera de dos carriles con doble sentido de circulación. La vía tiene una ancho de plataforma que varía desde los 5 metros y hasta los 6.50 metros, tomando valores mayores a los 6.50 metros en tramos de cruces. No posee arcenes en todo su recorrido.

El trazado de la carretera posee varios cruces a lo largo de su recorrido, cruzándose tanto con la red principal como con la red local. Las vías con las que se cruza son:

- Red principal: GC-21.
- Red local: GC-431, GC-432 y GC-433.

Además de con la red principal y la local, la GC-43 también se encuentra con diversos caminos, que, como se ha mencionado con anterioridad, no se van a enumerar y solo se estudia las intersecciones con la red principal y local.

El encuentro de la GC-43 con la GC-21, ya se ha expuesto en el apartado de la GC-21.

La intersección de la GC-43 con la GC-433, es una intersección en forma de “T”. El cruce no posee señalización horizontal, lo que implica que se permitan todos los giros, dado que no hay restricciones.

A través del cruce de la GC-43 con la GC-433, se obtiene acceso a la GC-21.

La sección transversal de la que se dispone en la vía está en torno a los 7 metros, para dos carriles en ambos sentidos de circulación.



Imagen 8.3.1.3.3-1: cruce de la GC-43 con la GC-433.

La intersección de la vía GC-43 con la GC-432, se realiza mediante una glorieta. Dicha intersección se encuentra señalizada tanto verticalmente como horizontalmente. Este tipo de cruce facilita el uso y visibilidad del mismo dado que los vehículos implicados pueden ver al resto de los usuarios sin problemas de presencia de elementos externos a la misma.

A través de este cruce y cogiendo la GC-432, se puede acceder a la GC-21.



Imagen 8.3.1.3.3-2: cruce de la GC-43 con la GC-432.

La GC-43 se cruza con la GC-431, antes de salir su recorrido fuera del término municipal. Dicho encuentro se realiza en forma de “Y” y dada la falta de señalización horizontal y vertical se permiten todos los giros, lo que genera que ciertos giros invadan los sentidos de circulación contrarios.

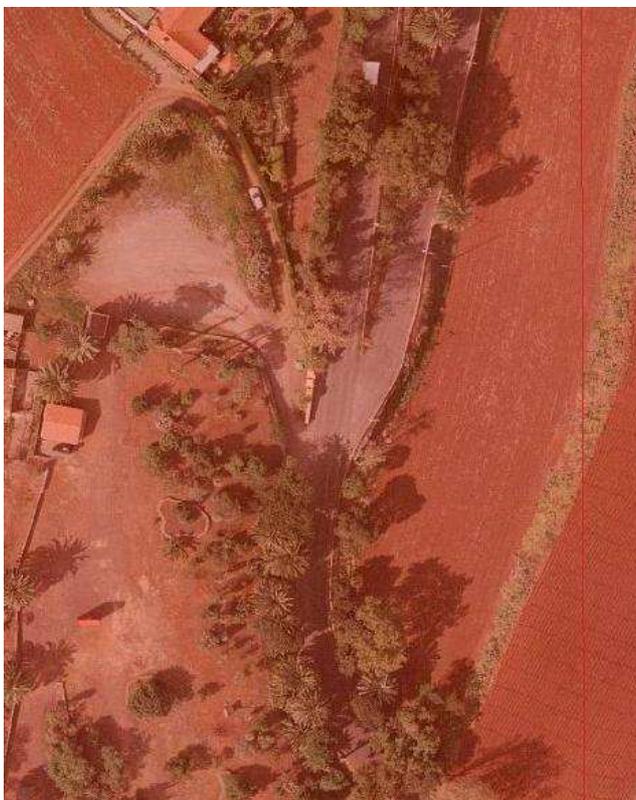


Imagen 8.3.1.3.3-3: cruce de la GC-43 con la GC-431.

#### **8.3.1.4.-**

##### **ED LOCAL.**

**R**

La red local del municipio terorense está compuesta por las siguientes vías: GC-211, GC-212, GC-213, GC-424, GC-431, GC-432 y GC-433.

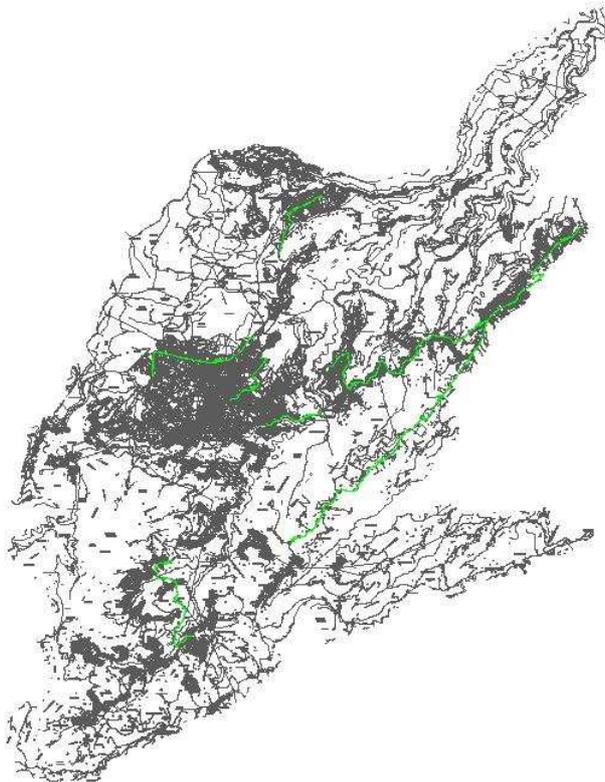


Imagen 8.3.1.4.-1: Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia.

**8.3.1.4.1**

**GC-211 LO BLANCO – EL HORNILLO.**

La GC-211, es una vía de carácter local que une los entidades de población de: El Hornillo, Mirafior, Lo Blanco y San José del Álamo, al mismo tiempo que da acceso entre el municipio de Teror y de Las Palmas de Gran Canaria.

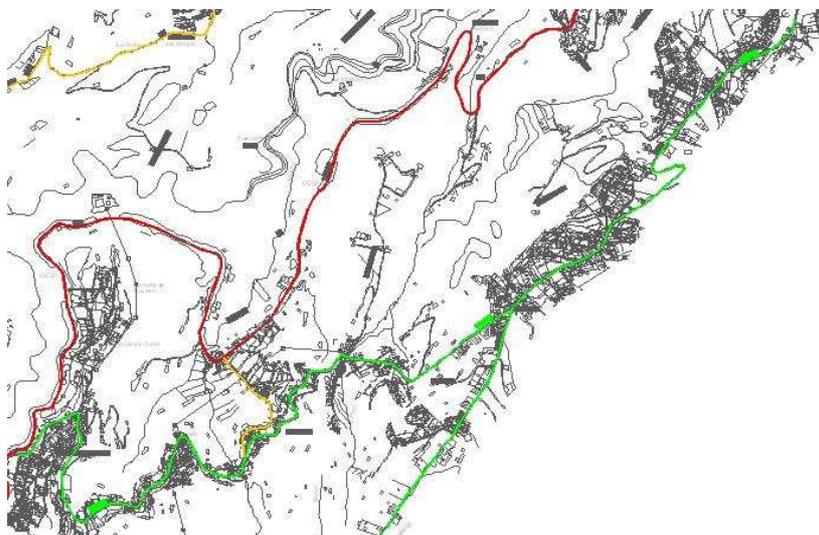


Imagen 8.3.1.4.1-1: Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia. Línea roja: red principal, línea verde: red local y línea naranja: otros caminos.

La GC-211 tiene comienzo en le T.M. de La Palmas con un trazado total de la vía de 7.250 metros, de los que solo 4565.22 metros están en territorio terorense.

La sección de la vía tiene en gran parte de su trazado valores entre los 5 y los 7 metros de sección transversal. Los mayores valores los alcanza dentro de la entidad de población de San José del Álamo donde los valores llegan a superar los 15 metros de sección transversal.

A lo largo de su recorrido se produce un cruce con otra vía de la red local que es la GC-212. En este cruce, aparte de las carreteras del Cabildo de Gran Canaria, también hay involucradas calles del entidad urbano, con lo que concurren en él cuatro vías. El cruce carece de señalización horizontal que regule el tránsito de los vehículos, por lo que dado que la única señalización existente está en la GC-212 y es un ceda el paso a los vehículos que circulan por la GC-211, por lo que se presupone que la vía de prioridad es la GC-211. La sección transversal en el cruce está en torno a los 5 ó 7 metros.

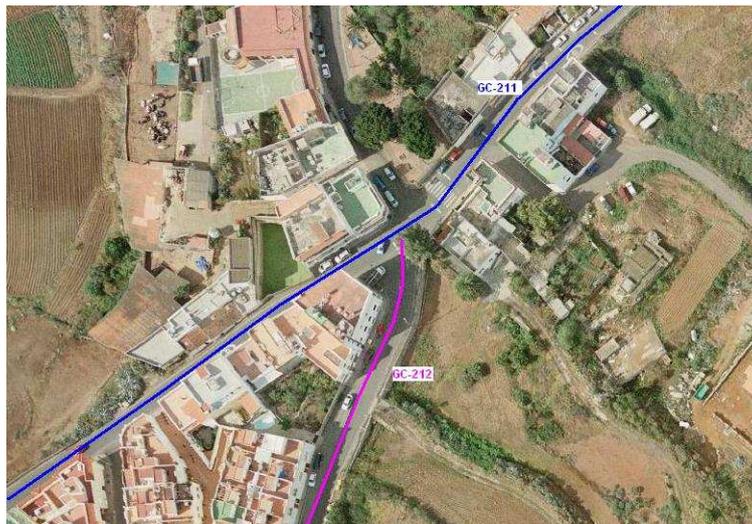


Imagen 8.3.1.4.1-2: Cruce de la GC-211 con la GC-212.

#### 8.3.1.4.2

#### **GC-212 LO BLANCO – ESPARTERO.**

Las entidades del municipio a los que da comunicación son: Espartero, El Hornillo, algo de Mirafior y Lo Blanco. La longitud total de la vía es de 4320 metros, y está todo el recorrido dentro del municipio terorense.

La sección de la vía a lo largo de todo el recorrido alcanza valores comprendidos entre los 3 y los metros, lo que para una calzada de dos carriles de doble sentido de circulación, genera ciertas dificultades para la circulación simultánea de dos vehículos.

El cruces que se localizan a largo del trazado es con la GC-211, el cual está explicado en el apartado anterior.

#### **8.3.1.4.3**

#### **GC-213 TEROR – EL ÁLAMO.**

La GC-213, ubicada dentro de las entidades poblacionales de Teror y El Álamo, tiene una longitud total de trazado de 780 metros y el recorrido total está dentro del municipio de Teror. La sección transversal de la vía toma valores comprendidos entre los 5 y los 7 metros, en prácticamente toda la totalidad del trazado, llegando a alcanzar valores de hasta 9 metros en un pequeño tramo de aproximadamente 70 metros de longitud.

La vía se cruza con la GC-21, siendo la que le da acceso. Dicho cure se encuentra explicado en al apartado de la GC-21.

#### **8.3.1.4.4**

#### **GC-424 LOS ARBEJALES.**

La GC-424 está en su totalidad dentro del T.M. de Teror en la entidad de Los Arbejales. El recorrido total de la vía es de 1570 metros. La sección transversal que tiene la vía esta entro a los valores de los 5 a los 7 metros, lo que dentro de una vía con dos carriles y doble sentido de circulación genera dificultades en cuanto a la simultaneidad de uso de dos vehículos.

Los cruces de la vía son con la GC-42 a la altura de Ojero. Dicho cruce se encuentra expuesto en él a apartados de la GC-42.

#### **8.3.1.4.5**

#### **GC-431 HUERTAS DEL PALMAR.**

La GC-431 está dentro de la entidad poblacional de Huertas del Palmar siendo esta entidad de Teror el único porque pasa la vía. La longitud total de la carretera es de 1.930 metros y la sección transversal de la vía toma diferentes valores a lo largo del recorrido, siendo los valores frecuentes entre los 5 y 7 metros y alcanzando en algunos tramos valores de 9 metros, sobre todo al comienzo y al final del trazado.

Los cruces que posee la GC-431 son uno con la GC-43 que es el cruce a través cual se accede principalmente.

#### 8.3.1.4.6

#### GC-432 TEROR.

La GC-432 está dentro del casco de Teror, une carreteras de la red principal, como son: la GC-21 y la GC-43. La longitud total de trazado es de 1490 metros y su sección transversal ronda los valores de los 12 metros a los 15, alcanzado en el centro valores de los 9 metros a los 12. La sección de la vía abarca dos carriles en doble sentido de circulación y una fila de aparcamientos.

Esta carretera es importante para el flujo de tránsito de la entidad de Teror dado que une dos vías de la red principal al mismo que actúa como un sistema de circunvalación exterior a la entidad de Teror.

#### 8.3.1.4.7

#### GC-433 TEROR.

La GC-433 es una carretera ubicada dentro del casco de Teror, que da acceso a la zona de San Matías. Esta vía une la GC-43 con la GC-21, mediante un recorrido total de 820 metros. Las secciones transversales que alcanza rondan valores de media de los siete metros, alcanzando números mínimos de 5 metros y máximos de 9 metros.

Debido a que une la GC-43 con la GC-21, la GC-433 tiene dos cruces con estas vías, dichos cruces están descritos en los apartados de la GC-21 y la GC-43.

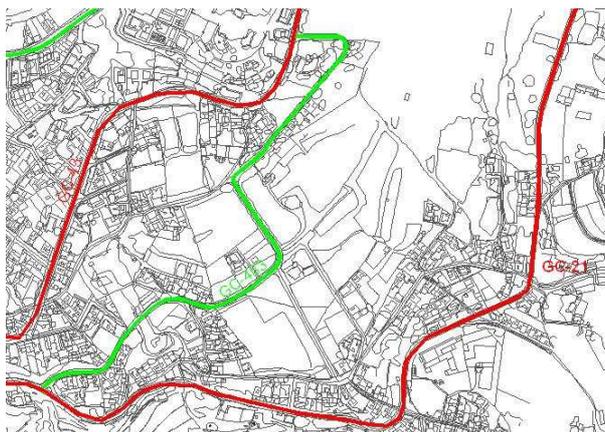


Imagen 8.3.1.4.7.-1: Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia. Línea roja: red principal, línea verde: red local.

8.3.1.5.-

0

**TROS CAMINOS.**

Además de la red principal y la red local, el T.M de Teror posee una red conformada por otros caminos. Dicha red abarca una longitud total de 21345,04 metros y conforma una red que complementa a las anteriores para terminar de dar acceso a ciertas entidades de población que se encuentran diseminados en el municipio.

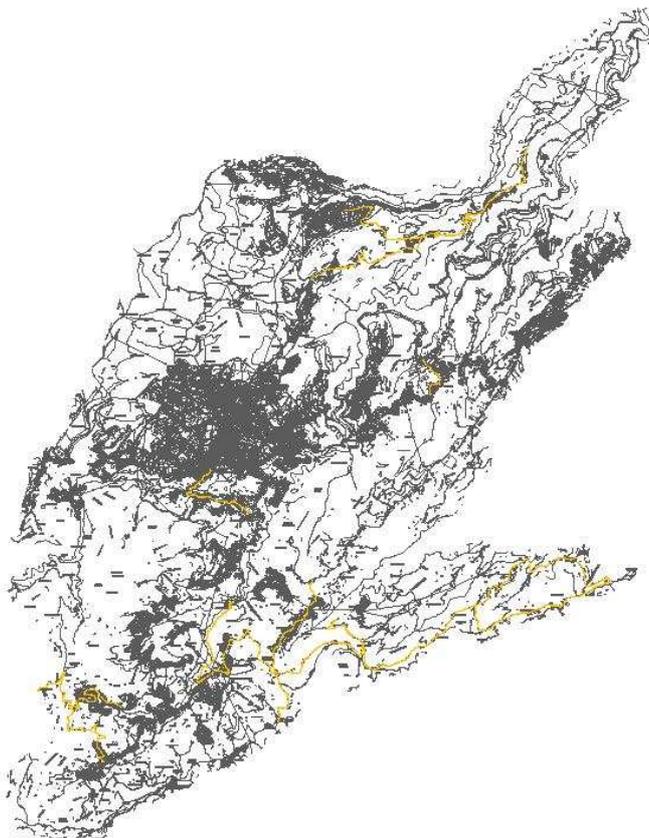


Imagen 8.3.1.5.-1: Fuente: Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia. Otros caminos de la red viaria.

### **8.3.2.- VÍAS URBANAS**

La historia del diseño de las calles o vías urbanas transcurre paralela al de las ciudades, encontrando 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 con adecuada anchura y trazado, permiten el soleamiento y buena ventilación de las edificaciones adyacentes, un tránsito peatonal cómodo y rodado fluido, y bien diferenciado.

En el subsuelo de las calles del municipio de Teror se organizan las redes de agua potable, electricidad, telecomunicaciones, y demás redes que dotan al municipio de servicios. También las redes de saneamiento, diferenciando los conductos de aguas fecales de las pluviales. Es por ello que ante cualquier actuación en el sistema viario, 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 resultado de éste análisis es una descripción desarrollada en diversos apartados, donde cada uno de ellos corresponde a cada una de las zona en las que se ha delimitado el área de estudio.

8.3.2.1.-

C

**RITERIOS DE 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.

La metodología empleada en éste apartado conlleva un primer trabajo de gabinete con identificación y primeras impresiones, lo cual se detalla con trabajo de campo, en donde se recorre el viario. Así mismo se han seguido las directrices, recomendaciones y conocimientos que los estamentos locales han facilitado.

En este capítulo se han seguido los criterios que plantean las Recomendaciones para el Proyecto y Diseño del Viario Urbano.

En general, en las vías urbanas, se tenderá a diseñar trazados compuestos básicamente por tramos rectos, articulados por las intersecciones, en las que se resolverán, en su caso, los cambios de alineación, evitándose así las curvas, elemento característico de las carreteras en áreas rurales, pero con más difícil encaje en las urbanas (necesidad de peraltes, irregularidad de parcelas, etc.). No obstante, una buena integración paisajística de la vía y la reducción del costo de los movimientos de tierras animan a adaptar las vías a la topografía. El proyectista tiene que tratar de conjugar ambas exigencias.

En general, los tramos rectos se consideran más adecuados para vías urbanas de gran intensidad de circulación que no tienen control de accesos, es decir, las urbanas y distritales, mientras resultan menos adecuados para las vías de rango metropolitano, en las que no existen intersecciones a nivel para absorber los cambios de alineación, y la red local. Particularmente, una cierta adaptación a la topografía y la introducción de tramos curvos para reducir la velocidad en la red local se considera muy conveniente.

RADIOS MÍNIMOS DE GIRO EN BORDILLO INTERIOR DE INTERSECCIONES A NIVEL PARA LOS MOVIMIENTOS PERMITIDOS			
Tipos de vías			Radio mínimo en bordillo (m)
Vías Urbanas sin vía de servicio y Vía Distrital			10
Vías Locales Colectoras	Áreas residenciales:	un solo carril por sentido	10
		dos o más carriles por sentido	6
	Áreas industriales y comerciales		10
Vías Locales de Acceso	Áreas residenciales:	calzada con un solo carril	6
		calzada con dos o más carriles	4*
	Áreas industriales y comerciales		10

Imagen 8.3.2.1. - 1

Con respecto a la pendiente, sus efectos sobre la circulación automóvil en vías urbanas son similares a los que produce en las carreteras en campo abierto, aunque, en general, los manuales suelen aumentar los valores usualmente utilizados en carreteras, debido a la menor presencia de pesados y a la menor longitud de los tramos inclinados.

Sin embargo, la pendiente no sólo influye en la velocidad de la circulación rodada, sino que afecta directamente a la generación de ruido (por obligar a revolucionar los motores), a la estética urbana (dificultando la yuxtaposición de edificios de cierto tamaño, por ejemplo) y a la comodidad del movimiento de peatones, en general limitado a las aceras.

PENDIENTES MÁXIMAS (%)		
<i>Tipos de vías</i>	<i>Velocidad de referencia (Km/h)</i>	<i>Pendiente máxima (%)</i>
Vías Metropolitanas	100	6
	80	6 < 3.000 m 7 < 600 m 8 < 300 m
Vías Urbanas con vía de servicio	80	6 < 3.000 m 7 < 600 m 8 < 300 m
Vías Urbanas sin vía de servicio Vías Distritales	60	10
Vías Locales Colectoras y de Acceso		8 12*

\* Con construcción de sendas peatonales independientes, de pendiente inferior al 8% y que permitan el acceso de vehículos de bomberos que requieren pendientes <10% para acceder en buenas condiciones de servicio

Imagen 8.3.2.1 - 2

El conjunto de los parámetros geométricos de la vía y su regulación deben establecerse con arreglo a criterios tendentes a evitar que los vehículos sobrepasen las velocidades permitidas, y en concreto, en medio urbano, la de 50 Km/h. En particular, la distancia entre intersecciones y su diseño, así como el trazado de los tramos entre intersecciones, se utilizarán como instrumentos para evitar superar la citada velocidad. En cualquier caso, se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 50 metros, correspondiente a la velocidad de 50 Km/h.

Los acuerdos verticales se definirán de acuerdo con la Instrucción 3.1 - IC, Trazado, del MOPU.

Las vías locales colectoras tenderán a cruzarse en ángulo recto con las de la red principal.

### 8.3.2.2.- DESCRIPCIÓN POR ENTIDADES DE POBLACIÓN

En la siguiente descripción de las vías urbanas de cada población y debido a su importancia, se ha procedido a describir de manera más pormenorizada las vías de la entidad de Teror, siendo dicho análisis menos detallado para las demás poblaciones.

#### 8.3.2.2.1 TEROR.

La entidad de población de Teror, como principal entidad urbano del municipio ejerce un papel de vital importancia dentro del mismo, ya que en él se encuentran los principales órganos de gestión.

Debido a su céntrica posición dentro del municipio, Teror dispone de numerosas vías de entrada y salida estando conectada con todos los entidades próximos a través de las principales carreteras de la zona, como las carreteras GC-21, GC-42, GC-43, GC-213 y GC-432.

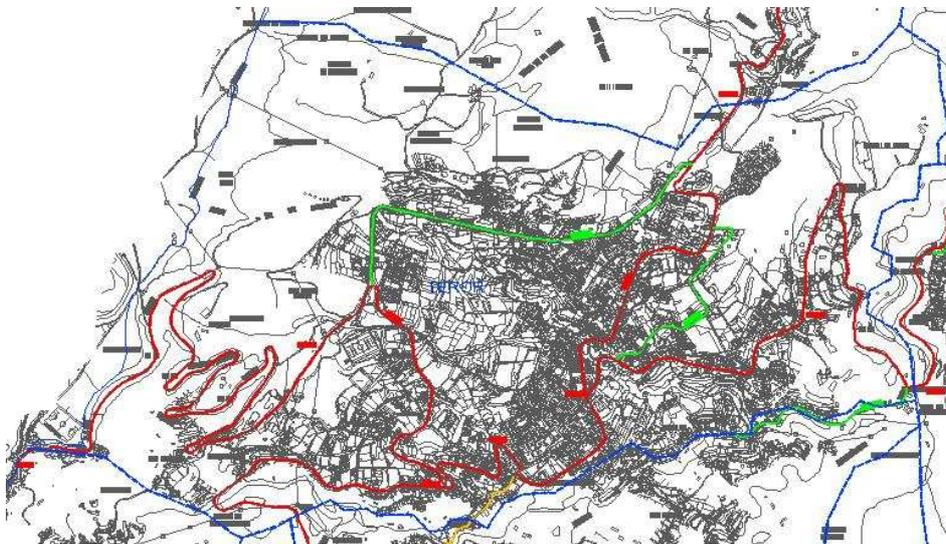


Imagen 8.3.2.2.1 - 1: Principales vías de acceso a la entidad de Teror. Elaboración Propia. Línea azul: delimitación entidades de población, línea roja: red principal. Línea verde: red local.

Teror se trata de una entidad predominantemente residencial, destacando los edificios aislados en el centro del pueblo y las edificaciones adosadas o pareadas en la zona periférica y en las nuevas urbanizaciones que se combinan con fincas aisladas en las zonas más alejadas de la entidad.

Como dotaciones y servicios disponibles en el centro urbano cabe destacar, la iglesia de la Virgen del Pino, las instalaciones del Ayuntamiento, así como la zona comercial. Esto genera que las principales vías de la entidad sean:

- Paseo González Díaz (línea verde)
- Calle Nueva y Calle Pérez Villanueva (línea magenta)
- Avenida Venezuela, Avenida Néstor Álamo, calle del Obispo Morán y Calle del Cementerio (línea cian)
- Avenida del Cabildo Insular (color naranja)

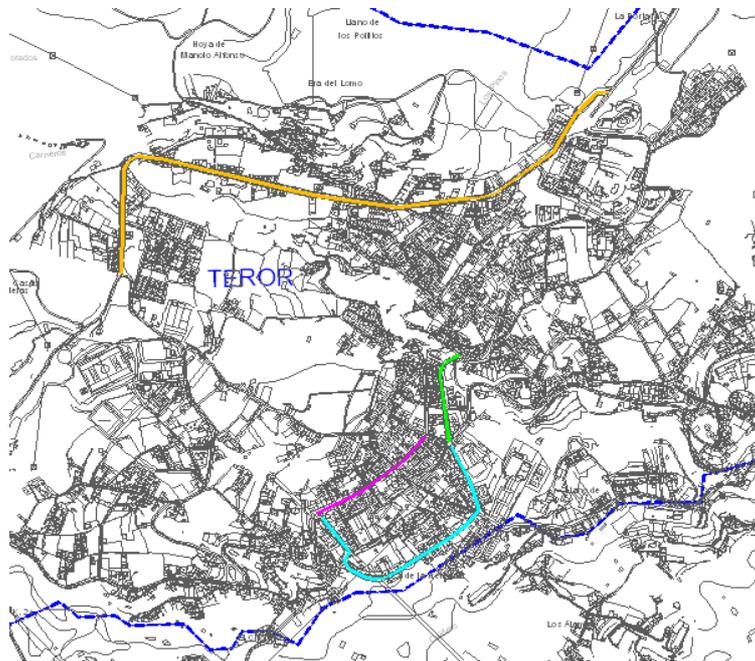


Imagen 8.3.2.2.1 –2: vías urbanas más concurridas del casco de Teror. Elaboración propia.

La combinación de estas calles hace que se pueda rodear, con vehículo rodado, el casco de Teror que se encuentra peatonalizado. La circulación interior de peatones y vehículos en el casco de Teror se detalla en el Apartado 11 de Análisis.

### **Paseo González Díaz.**



Imagen 8.3.2.2.1 - 3: Paseo González Díaz. Elaboración propia.

Es una de las calles que da acceso al casco de Teror, y es un tramo de la GC-43. El acceso que proporciona esta vía es directo al centro, donde se ubica la zona comercial y la iglesia de la Virgen del Pino.

La sección de la calle en este tramo es de 7 a 9 metros, en los que hay dos carriles: en el primer tramo hay un carril y una fila de aparcamientos y en el segundo tramo hay dos carriles en un solo sentido de circulación.

La señalización de la vía es óptima tanto vertical como horizontalmente.

#### **Calle Nueva y Calle Pérez Villanueva.**

Esta calle, dado el carácter de peatonalidad del casco de Teror es la vía que permite acceder a los vehículos rodados al centro de Teror, lo que implica el acceso a la zona del mercado donde se localizan los aparcamientos.

Al mismo tiempo es un alternita de calles que permite unir la GC-43 con la GC-21.

Estas calles poseen dos tipos de pavimentación diferentes, la Calle Nueva es de pavimento de adoquines y la Calle Pérez Villanueva es de asfalto.



Imagen 8.3.2.2.1 - 4: Calle Nueva y Calle Pérez Villanueva. Elaboración propia.

La sección de vía rodada en las calles es de 3 a 5 metros en la mayor parte del recorrido, lo cual teniendo en cuenta que es de un solo sentido de circulación, se hace suficiente para transitar en vehículo, aunque en algunos tramos de la Calle Nueva alcanza valores de los 5 a los 9 metros.



Imagen 8.3.2.2.1 - 5: Calle Nueva y Calle Pérez Villanueva. Secciones de vías rodadas: línea naranja valores de los 5 a los 9 metros, marrón oscuro: valores de los 3 a los 5 metros. Elaboración propia.

**Avenida Venezuela, Avenida Néstor Álamo, Calle del Obispo Morán y Calle del Cementerio.**

La combinación de estas cuatro calles, es fundamental dado que permiten rodear la zona del casco que está peatonalizada. También se hace importante esta combinación de calles porque la calle del Cementerio, calle del Obispo Morán y parte de la avenida Néstor Álamo, forman parte del trazado de la GC-21, a su paso por el entidad poblacional de Teror.

Cabe destacar que la única calle en doble sentido de circulación es la Avenida Venezuela, es resto de las calles poseen dos carriles en un solo sentido de circulación y la calle del Cementerio posee un carril más una zona de aparcamientos en línea.



Imagen 8.3.2.2.1 - 6: Avenida Venezuela, Avenida Néstor Álamo, Calle del Obispo Morán y Calle del Cementerio. Elaboración propia.

Las calles toman distintos valores de sección transversal a lo largo de su recorrido. La calle del Cementerio adquiere dos valores de secciones, uno de 5 a 7 metros, ubicado al comienzo y al final de la calle y otro de 3 a 5 metros en la zona central de la vía. La calle del Obispo Morán, toma valores comprendidos entre los 3 a 5 metros en todo el recorrido y dicha sección se ve aumentada a valores de 9

a 12 metros cuando se pasa a la avenida de Néstor Álamo. La avenida de Venezuela tiene valores de sección transversal comprendidos entre los 7 y los 9 metros.

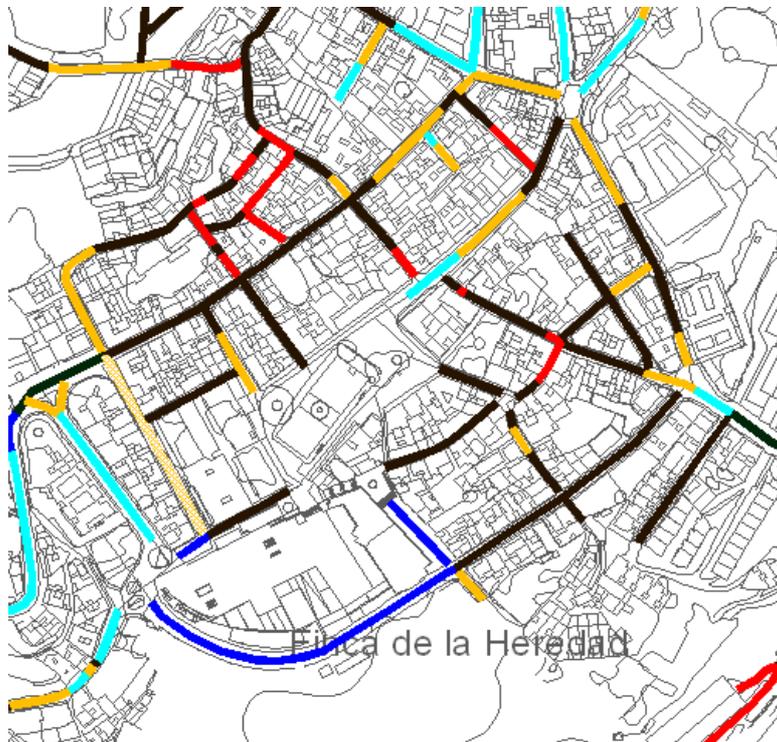


Imagen 8.3.2.2.1 - 7: Secciones de vías rodadas: Avenida Venezuela, Avenida Néstor Álamo, Calle del Obispo Morán y Calle del Cementerio. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

### **Avenida del Cabildo Insular.**

La Avenida del Cabildo Insular es en sí la GC-432. Esta vía es importante para el tráfico del entidad poblacional dado que permite a los usuarios pasar de la GC-43 a la GC-21, sin necesidad de adentrarse dentro lo que entidad, lo que hace que dicha vía funcione a modo de circunvalación de Teror.

La sección de la calle toma dos valores diferenciados. Al comienzo, por la GC-43, la sección de la vía alcanza valore comprendidos entre los 9 a los 12 metros, al igual que un pequeño tramo en el centro, de aproximadamente 121 metros de longitud. El resto de la avenida toma valores de sección transversal comprendidos entre los 7 y los 9 metros.



Imagen 8.3.2.2.1 - 8: Secciones de vías rodadas: Avenida del Cabildo Insular. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

#### 8.3.2.2.2 HUERTAS DEL PALMAR.

Dentro de la entidad de Huertas del Palmar, caben ser destacadas dos zonas: la zona de Huertas del Palmar y la zona ubicada entre Masapés, Cueva Morena y El Arco.

En la zona de huerta del Palmar, se localiza una calle como vía principal del eje de la movilidad. Dicha calle parte de la GC-43 y se adentra a la entidad de población. La sección transversal de la calle Huertas del Palmar, toma diversos valores siendo los más frecuentes entre los 5 y los siete metros y a mitad que se aleja de la GC-43, al final de la calle, los valores disminuyen hasta alcanzar datos comprendidos entre los 3 y 5 metros. Dicha vía es la única vía de acceso a esta entidad de urbano, lo que hace que la carretera tenga dos carriles con doble sentido de circulación y en algunos puntos se localicen vehículos aparcados en los extremos de la calle.

Hay que destacar que las vías transversales, en su mayoría, parten de la calle Huertas del Palmar, lo que reafirma que la calle Huertas del Palmar es una vía fundamental en la movilidad de esta entidad de habitantes.

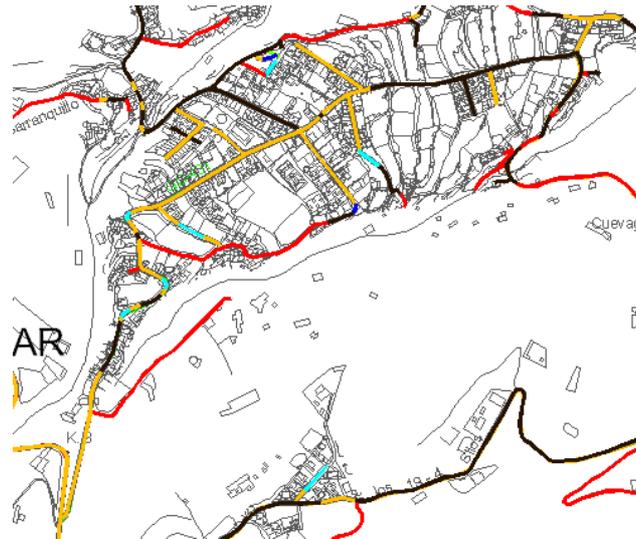


Imagen 8.3.2.2.2-1: Secciones de vías rodadas: Calle Huertas del Palmar. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

El otro núcleo de viviendas que se localiza, tiene a la calle El Escobonal como principal vía de circulación. Dicha calle parte, al igual que la vía anteriormente descrita, de la GC-43. La sección de la vía rodada toma valores dispares, pasando de secciones menores a los 3 metros hasta secciones de 7 metros. Los mayores valores de las secciones los toma la principio de la calle y a mitad que se aleja de la GC-43 los valores van en disminución.



Imagen 8.3.2.2.2-2: Secciones de vías rodadas: Calle El Escobonal. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

### 8.3.2.2.3

### ARBEJALES.

Los Arbejales es una zona donde las edificaciones se localizan alineadas a ambos lados de la carretera. Esto hace que las principales vías de la entidad de población sean la GC-42 y la GC-424. La vía donde se localizan viviendas y que está fuera de las carreteras del Cabildo de Gran Canaria es la calle Juan Quintana Quintana.



Imagen 8.3.2.2.3.-1: Calle Juan Quintana Quintana. Elaboración propia.

La calle Juan Quintana Quintana, ubicada en la zona de El Roque, tiene varias secciones de calles, tomando los datos de secciones más desfavorables con rangos menores a los tres metros hasta valores de 7 a 9 metros de sección transversal de calle.

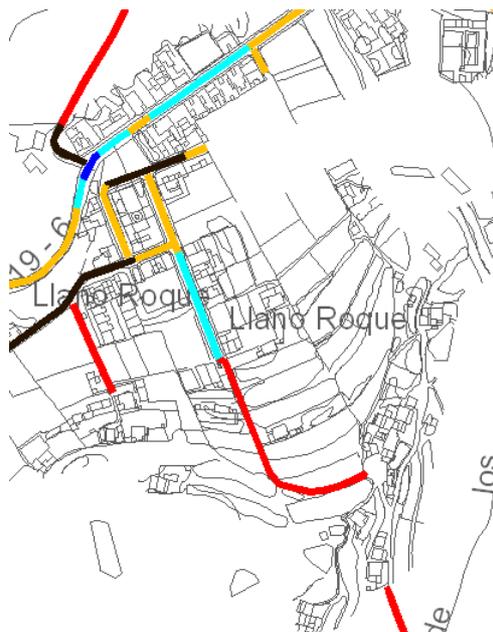


Imagen 8.3.2.2.3.-2: Secciones de vías rodadas: Calle Juan Quintana Quintana. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

#### 8.3.2.2.4 EL ÁLAMO.

La entidad de población de El Álamo, posee dos vías urbanas de importancia para la movilidad de la zona, dichas vías son: la vía que va de la zona EL Angosto a El Álamo (Calle del Chorrito y Paseo de



Florián).

Imagen 8.3.2.2.4.-1: Calle del Chorrito y Paseo de Florián. Elaboración propia.

Estas calles son importantes dado que las viviendas se sitúan en los márgenes de la calle, lo que implica que den acceso a los ciudadanos. Estas calles son de dos carriles con doble sentido de circulación y poseen secciones muy variadas que van desde los 3 a los 5 metros hasta valores mayores comprendidos entre los 7 y los 9 metros. En algunos puntos las secciones se hacen totalmente intransitables por dos vehículos de forma simultánea e incluso por un solo coche dado que las secciones en tramos de corta distancia toman valores de secciones menores a los 3 metros.

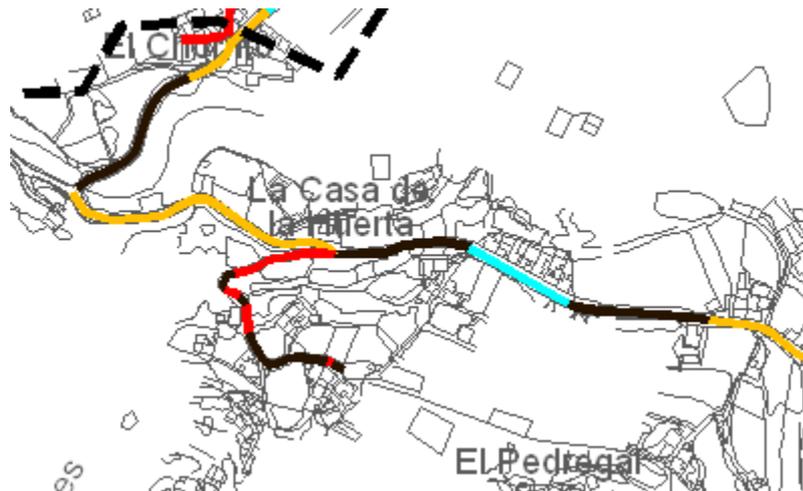


Imagen 8.3.2.2.4.-2: Secciones de vías rodadas: Calle del Chorrito y Paseo de Florián. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

También cabe destacar que estas vías parten en su origen de la zona de los aparcamientos municipales de la entidad de Teror, lo que hace que los habitantes de El Álamo se desplacen por estas calles para acceder a la principal entidad de población del municipio donde se localizan la mayoría de los servicios y de las administraciones.

Otra de las zonas a destacar en la zona es la vía que transcurre paralela a calle Pino Falcón, ya que es una de las principales calles de la entidad de El Álamo. Esta calle da acceso a varias viviendas y a instalaciones deportivas. Las secciones de las calles toman valores comprendidos entre los 3 y los 5 metros, lo que para una calle de doble sentido de circulación se hace insuficiente generando dificultades en la movilidad de los ciudadanos.



Imagen 8.3.2.2.4.-3: Calle paralela de la Calle Pino Froilán. Elaboración propia.

#### 8.3.2.2.5

#### MIRAFLOR.

La gran parte de las vías de esta entidad corresponden con la red principal GC-21 y con la red local GC-211, teniendo un pequeño tramo de red perteneciente a otros caminos, según fuentes del Cabildo de Gran Canaria.

A ambos lados de la carretera se localizan la mayoría de las viviendas, lo que implica que el tránsito de los vehículos será por estas vías.

Las secciones de las calles en la gran parte del barrio poseen valores comprendidos entre los 5 a los 7 metros, lo que se hace insuficiente a la hora del tránsito simultáneo de dos vehículos.

La zona del barrio que posee calles es Lomo de Los Tunos, donde se localizan las calles de Los Cipreses, Las Mimosas, Los Claveles.



Imagen 8.3.2.2.5.-1: Calles de Los Cipreses, Las Mimosas, Los Claveles. Elaboración propia.

Estas calles poseen secciones transversales muy variadas que van desde valores menores a los tres metros hasta valores máximos entorno a los 8 metros. Esto genera que la movilidad tenga ciertas dificultades para producirse de forma fluida y con seguridad.



Imagen 8.3.2.2.5.-2: Calles de Los Cipreses, Las Mimosas, Los Claveles. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

8.3.2.2.6

**LO BLANCO.**

Es uno de las entidades con menor superficie del municipio. Las principales vías del mismo son dos carreteras de la red local que son la GC-211 y la GC-212 y que dan acceso a la gran parte de las viviendas.

La zona más destacada dentro de la entidad es la zona conocida como Lo Blanco, donde destacan las calles de; Juan Ramón Montesdeoca Hernández, De Los Blancos, De la Cruz y Del Estanque, ya que dan acceso a numerosas viviendas de la zona.



Imagen 8.3.2.2.6.-1: Calles de Juan Ramón Montesdeoca Hernández, De Los Blancos, De la Cruz y Del Estanque. Elaboración propia.

Las secciones transversales de las calles toman diferentes valores que van desde los más favorables de los 5 a los 7 metros hasta los más negativos con secciones menores a los tres metros.

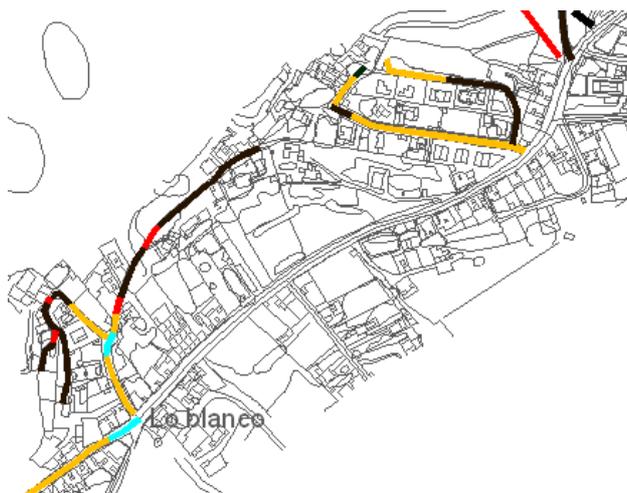


Imagen 8.3.2.2..6.-2: Calles de Juan Ramón Montesdeoca Hernández, De Los Blancos, De la Cruz y Del Estanque. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

### 8.3.2.2.7

### SAN JOSÉ DEL ÁLAMO.

Por San José del Álamo pasan dos carreteras que dan acceso a dicha zona. Las vías que pasan son la GC-21 y la GC-211.

Las calles que se localizan dentro de esta zona son: Risco de Jiménez, Casa del Cabildo, La Ermita, Los Álamos, El Llano, Santo Tomás Becket y María Manuela de Sánchez.



Imagen 8.3.2.2.7.-1: Calles de: Risco de Jiménez, Casa del Cabildo, La Ermita, Los Álamos, El Llano, Santo Tomás Becket y María Manuela de Sánchez. Elaboración propia.

Las secciones de las calles toman como valores de secciones transversales, las comprendidas entre los 5 y los 7 metros, siendo la calle Casa del Cabildo la de mayor sección transversal con valores entre los 9 y los 12 metros.

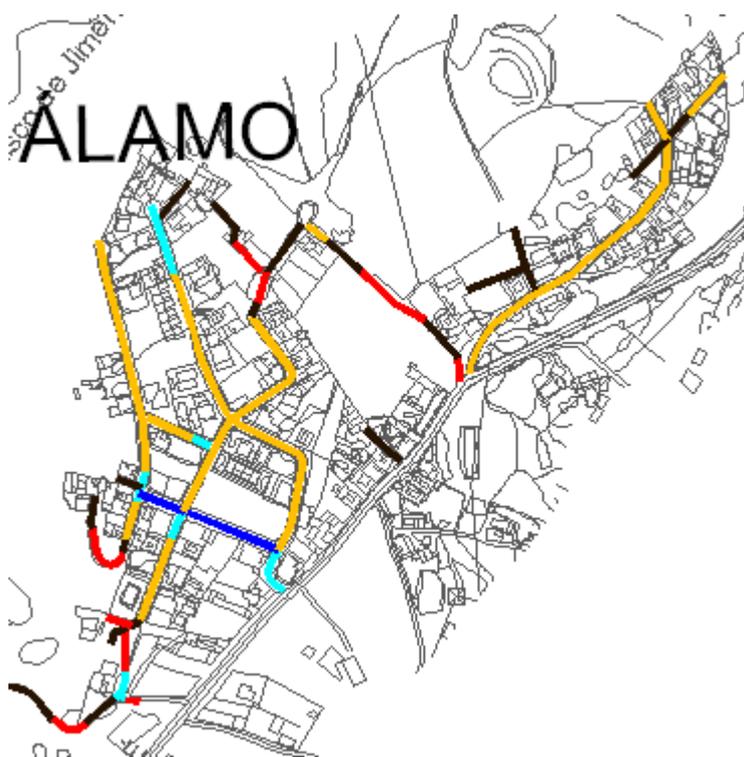


Imagen 8.3.2.2.7.-2: Calles de: Risco de Jiménez, Casa del Cabildo, La Ermita, Los Álamos, El Llano, Santo Tomás Becket y María Manuela de Sánchez. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

### 8.3.2.2.8

### ESPARTERO.

La entidad de Espartero posee una carretera de la red local que es la GC-212 y el resto de las vías pertenecen a otros caminos, según fuente del Cabildo de Gran Canaria. Dado el carácter diseminado de la población de Espartero, estas son las principales vías de movilidad de la zona.

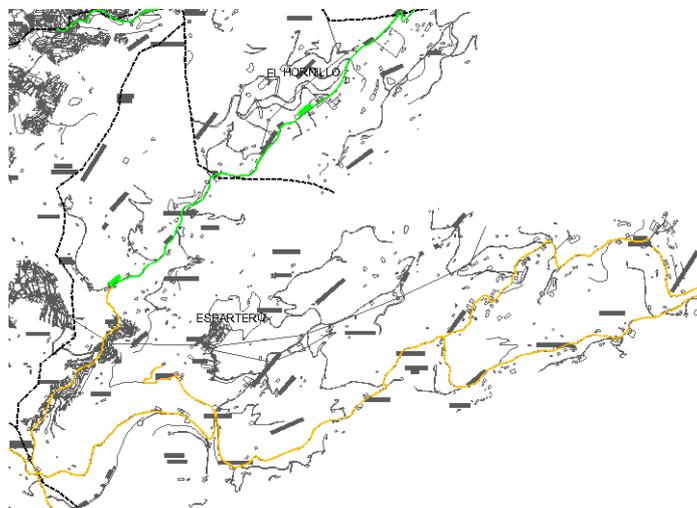


Imagen 8.3.2.2.8.-1: Jerarquización del viario del barrio de Espartero. Fuente: Cabildo de Gran Canaria, Obras Públicas. Elaboración propia.

En este barrio la circulación se hace dificultosa dado que la sección transversal de las vías, en su mayoría es de menos de tres metros, lo que genera que el paso simultáneo de dos vehículos se convierta en una maniobra compleja.

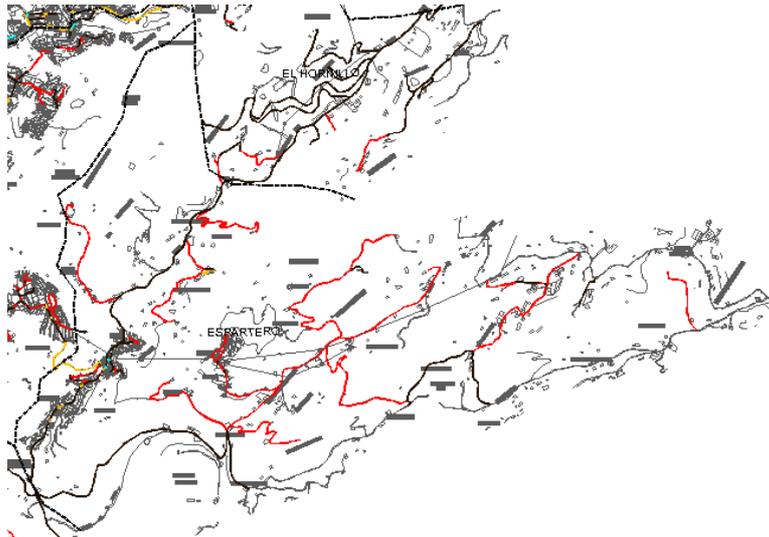


Imagen 8.3.2.2.8.-2: Viario del barrio de Espartero. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m. Elaboración propia.

### 8.3.2.2.9 EL HORNILLO.

La zona de El Hornillo, tiene dentro de sus límites las carreteras GC-21, la GC-211y la GC-212.

Las principales calles del lugar están dentro de Cuesta del Carmen y Llano Arévalo. Las calles que se localizan son: calle Vuelta de los Alambres, Los Rosales, Los Fariones, Guardia Antonio Ojeda, Los Geranios, Blas Herrera y Lomo del Hornillo.



Imagen 8.3.2.2.9.-1: calle Vuelta de los Alambres, Los Rosales, Los Fariones, Guardia Antonio Ojeda, Los Geranios, Blas Herrera y Lomo del Homillo. Elaboración propia.

Estas calles concentran en sus alrededores varias edificaciones, con secciones transversales de calles de valores muy dispares, ya que pasan de valores menores a los 3 metros a valores de hasta los 9 metros.

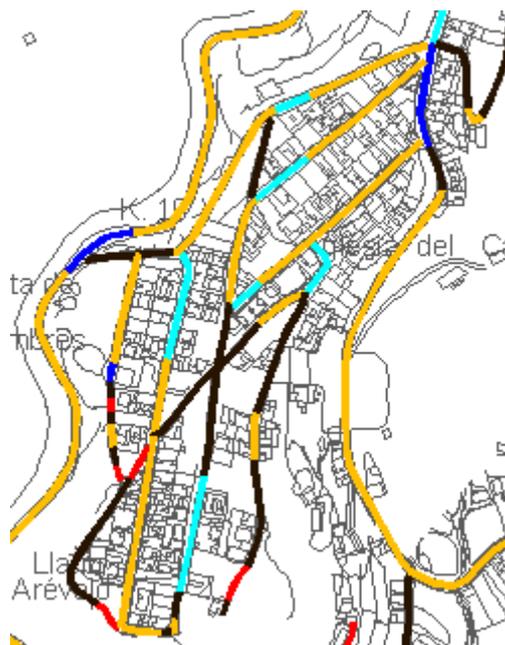


Imagen 8.3.2.2.9.-2: calle Vuelta de los Alambres, Los Rosales, Los Fariones, Guardia Antonio Ojeda, Los Geranios, Blas Herrera y Lomo del Homillo. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

### 8.3.2.2.10 **SAN ISIDRO.**

El barrio terorenses de San Isidro acoge dentro de sus límites la GC-42 y es la única vía que tiene su trazado dentro de esta entidad.

Las secciones de las vías en esta entidad, a excepción de la GC-42, toman valores de secciones transversales con rango inferior a los 5 metros. La única vía que ve incrementada su sección es la GC-42 con valores comprendidos entre los 5 y los 7 metros.

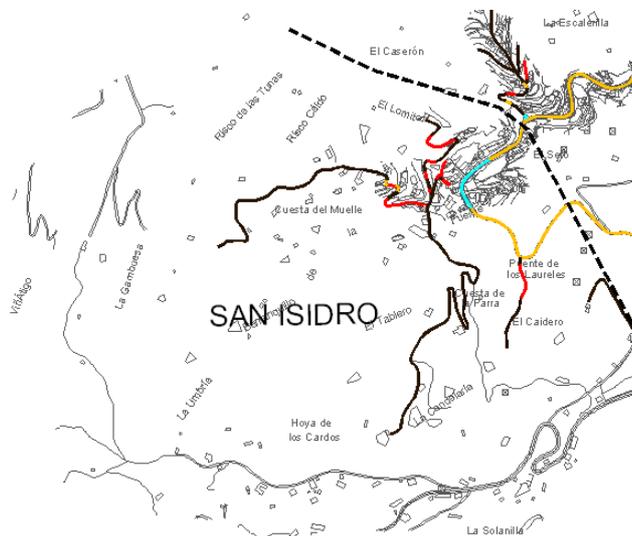


Imagen 8.3.2.2.10.-1: Barrio de San Isidro. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

### 8.3.2.2.11 **LAS ROSADAS.**

De esta entidad de población cabe destacar que por dentro de sus límites no discurre ninguna carretera de la red principal ni local, siendo los accesos a través de caminos. Las secciones transversales de estos caminos toman valores en su mayoría de rangos inferiores a los 5 metros, lo que genera que el tránsito de dos vehículos de forma simultánea sea en condiciones de dificultad.

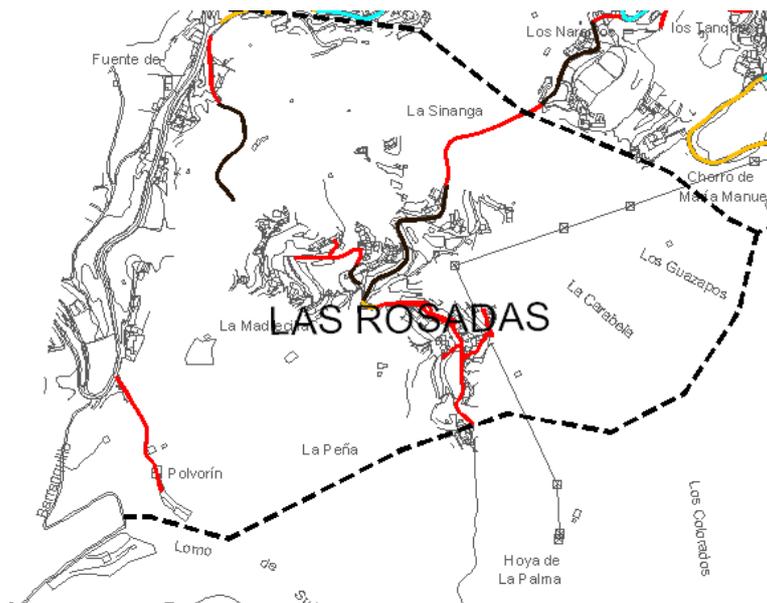


Imagen 8.3.2.2.11.-1: Barrio de Las Rosadas. Línea roja: menos de 3 m, línea marrón: entre los 3 a 5 m, línea naranja: entre los 5 a 7 m, línea cian: entre los 7 a 9 m, línea azul: entre los 9 a 12 m, línea verdes oscuro: entre los 12 a 15 m. Elaboración propia.

**PLANO DE VIAS**

**RODADAS. ESTADO**

**ACTUAL. A1**

#### **8.4.- RED DE APARCAMIENTOS.**

La función primaria del aparcamiento parece obvia “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 puede actuar positiva o negativamente, 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 y aun cuando se dispone de vehículo si no se dispone de aparcamiento genera que el tráfico dentro de las zonas urbanas aumente, ya que los vehículos circulan por los alrededores de los destinos en busca de un estacionamiento.

Conocida la función del aparcamiento y una primera introducción sobre el efecto que provocan los mismos en una ciudad, se debe tener una visión completa de la capacidad del sistema de estacionamiento que tiene el término municipal de Teror así como sus principales entidades urbanas. Además, también es muy importante el conocimiento del parque de vehículos municipal, pues son estos en mayor medida los que ocupan parte de la calzada para su estacionamiento.

##### **8.4.1.- TIPOLOGÍA.**

Atendiendo a la diferencia entre aparcamiento privado, público y entre aparcamiento temporal y permanente, en ambos casos podemos tener la siguiente caracterización:

###### **8.4.1.1.- LÍNEA.**

El estacionamiento en línea es aquél en que los vehículos realizan la maniobra de parada de forma paralela a la línea exterior de la calzada a ambos márgenes, según el caso, y los reglamentos de tráfico.



Imagen 8.4.1.1 – 1; Coches ubicados en línea. Calle Obispo Urquinaona en la entidad de Teror.

#### **8.4.1.2.- BATERÍA.**

De otra parte el estacionamiento en batería es aquél en el que los vehículos se van a ubicar de forma perpendicular al eje de la calzada o con una inclinación determinada que se va a establecer en 30° o 45°, para que el vehículo puede realizar la maniobra de entrada y salida a la plaza de aparcamiento en condiciones de seguridad y maniobrabilidad óptimas. Los vehículos se colocarán unos a la par de otros.



Imagen 8.4.1.2 – 1; Coches ubicados en batería. Calle Pérez Villanueva, en el casco de Teror.

#### **8.4.1.3.- BOLSA.**

Se definirá el aparcamiento en bolsa, como el aparcamiento que se va a suceder de forma conjunta entre línea y batería de forma que se produce en una superficie capaz de alcanzar la capacidad colectiva, asimismo se puede producir a cielo abierto o cerrado donde se puede localizar a distintos niveles.

Para el cálculo del número de vehículos que puede abarcar una superficie destinada al aparcamiento en bolsa, dotaremos una superficie de 25 m<sup>2</sup> por vehículo.



Imagen 8.4.1.3 – 1; Coches ubicados en una bolsa de aparcamiento. Calle del Hoyo (GC-21), en el casco de Teror.

#### **8.4.1.4.- VADOS**

Además de las tipologías anteriormente descritas, se ha tenido en cuenta el número de vados existente en el municipio de Teror, y el cual asciende a aproximadamente 300 vados, según información facilitada por el propio Ayuntamiento de Teror. Se ha tomado que, de media aparcan 3 vehículos en cada garaje o espacio similar destinado al aparcamiento privado.

#### **8.4.1.5.- APARCAMIENTOS PRIVADOS NO REGULADOS**

Dentro de esta tipología considerada se engloban aquellos garajes que tienen esta función pero que no poseen un vado para garantizar el acceso al mismo. Esto se debe, principalmente, a la característica

rústica de muchas entidades terorenses, que hace que entre los propios vecinos se procure dejar libre el acceso a los garajes de las viviendas.

Este número se ha estimado para cada entidad de población en función de un porcentaje aproximado de viviendas o inmuebles con garaje y acceso adecuado para que los vehículos puedan acceder al mismo, obtenido de la inspección visual.

#### **8.4.2.- DESCRIPCIÓN DE LA RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS POR ENTIDADES DE POBLACIÓN.**

Dentro del municipio de Teror se localizan diferentes formas de aparcamientos como son: aparcamientos en línea, en batería y bolsas de aparcamientos. Estos estacionamientos aportan al municipio una serie de plazas para ubicar los vehículos que son:

<b>APARCAMIENTOS DEL MUNICIPIO DE TEROR.</b>			
	<b>METROS</b>	<b>SUPERFICIE</b>	<b>Nº APARCAMIENTOS</b>
<b>LÍNEA</b>	13781,90	950,46	2756
<b>BATERÍA</b>	933,44	-	373
<b>BOLSA</b>	-	23761,41	950
<b>VADOS</b>	-	-	900
<b>PRIVADOS NO REGULADOS</b>			2532
<b>EVENTUALES</b>	-	84478,03	3379
<b>TOTAL</b>			<b>10891</b>

Tabla 8.4.2.-1: Aparcamientos en el T.M. de Teror. Elaboración propia.

De estos aparcamientos hay que tener en cuenta que un 40% de los mismos solo se habilitan para las fiestas de la Virgen del Pino, y el resto del año estos aparcamientos no están disponibles para los usuarios. Además hay que recalcar que los aparcamientos eventuales solo se producen en la zona de Teror y por una fiesta de interés a nivel de la isla de Gran Canaria.



Gráfico 8.4.2.-1: Aparcamientos totales en el T.M. de Teror. Elaboración propia.

Si se rechaza el valor de los aparcamientos eventuales, se tiene la cifra real de estacionamientos disponibles en todo el municipio, de donde se tiene que la mayoría de los aparcamientos, con un 55%, pertenecen a los aparcamientos en línea.

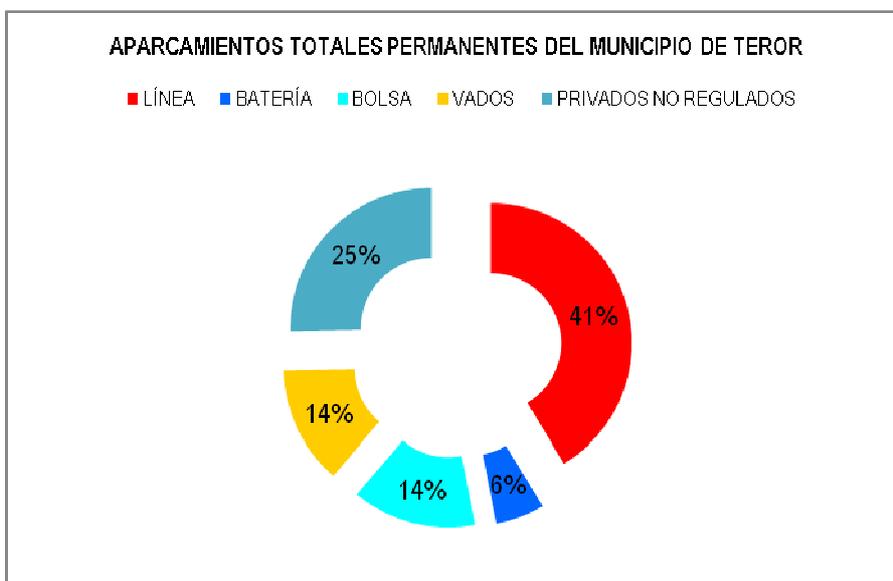


Gráfico 8.4.2.-2: Aparcamientos totales en el T.M. de Teror. Elaboración propia.

Si el número de vehículos del municipio se reparte por cada entidad de población nos queda el siguiente reparto de vehículos:

REPARTO DE VEHÍCULOS DENTRO DEL T.M. DE TEROR										
NÚCLEOS URBANOS	Nº VIV.	Nº HAB.	Nº VEHÍCULOS		APARCAMIENTOS					TOTAL APARCAMIENTOS NÚCLEO
			VEHICULOS PROPIOS	VEHICULOS EXTERNOS	LÍNEA	BATERÍA	BOLSA	VAZADOS	PRIVADOS SIN REGULAR	
TEROR	2270	6.810	3.764	800	2.131	195	891	474	341	4.031
HUERTAS DEL PALMAR	479	1.436	794	0	465	92	18	100	359	1.035
ARBEJALES	354	1.061	586	0	199	36	2	74	318	630
EL ALAMO	276	829	458	0	142	22	0	58	497	719
MIRAFLOR	228	684	378	0	63	46	39	48	137	333
LO BLANCO	195	584	323	0	141	0	0	41	234	415
SAN JOSE DEL ALAMO	186	558	308	0	237	9	0	39	223	508
ESPARTERO	123	368	203	0	12	2	0	26	221	260
EL HORNILLO	114	341	188	0	292	5	0	24	136	458
SAN ISIDRO	48	145	80	0	14	3	0	10	44	70
LAS ROSADAS	37	110	61	0	0	0	0	8	22	30
TOTAL TEROR	4309	12.926	7.145	800	3.695	411	950	900	2.532	
TOTAL VEHÍCULOS-APARCAMEINTOS MUNICIPIO			7.945		8.487					
APARCAMIENTOS DISPONIBLES			543							

Tabla 8.4.2.-2: Fuente ISTAC y Ayto. de Teror. Elaboración propia.

Para el este estudio de movilidad se va a considerar que en cada vado estacionan 3 vehículos, lo que deja unos 543 aparcamientos disponibles.

#### 8.4.2.1.- TEROR.

Dentro del casco de Teror, que es la entidad de población con más vehículos, 3.764 vehículos de los residentes y unos 800 vehículos que visitan la zona, lo que generan 4.564 vehículos, para solo 4.031 estacionamientos disponibles.

En la zona es de importancia para este estudio el número de vehículos que visiten el casco dado que en el mismo se encuentra la patrona de la isla de Gran Canaria y esto genera gran afluencia de gente al templo, bien por devoción o por turismo. Por este mismo motivo, el núcleo, en la época de las fiestas en Honor a la Virgen del Pino, que se celebran entre la segunda quincena de Agosto y la primera de Septiembre, se acondicionan varios terrenos para aumentar la oferta de aparcamiento. Estos aparcamientos eventuales representan el 53%, del total de aparcamientos, lo que indica que durante la época de las fiestas patronales la oferta de aparcamientos duplica su capacidad.

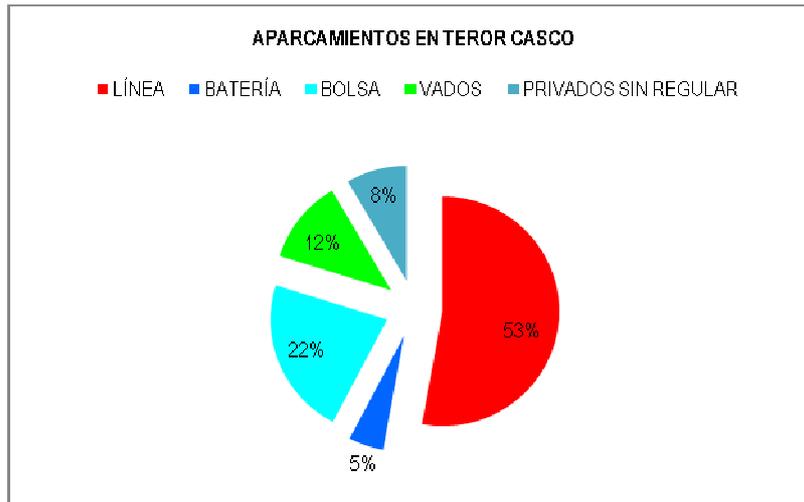


Gráfico 8.4.2.1.-1: Aparcamientos del casco de Teror por tipología. Elaboración propia.

Si no se tienen en cuenta los aparcamientos temporales la mayor oferta de aparcamientos los representan los estacionamientos en línea con un valor del 53%.

#### **8.4.2.2.- HUERTAS DEL PALMAR.**

El barrio de Huertas del Palmar, posee un total de 1.035 plazas de aparcamiento, de los cuales la mayoría de ellos pertenecen a la tipología de estacionamiento en línea seguido de los estacionamientos privados, bien sean los permitidos por el pago de vados, con una capacidad estimada de 100 vehículos, o bien los aparcamientos privados sin regular, que suponen unos 359 plazas.

Con los números totales de vehículos de la entidad, 794, y plazas de aparcamiento, 1.035, se llega a la conclusión de que en El Palmar el estacionamiento del vehículo privado no supone una gran complicación, al ser la disponibilidad de plazas de aparcamiento de aproximadamente 241.

A este barrio le ocurre lo mismo que al casco de Teror. La presencia de zonas diseminadas de viviendas genera que los vehículos estacionen en terrenos o espacios colindantes a viviendas o negocios, lo que conlleva que las plazas de aparcamientos se consideren óptimas, aunque con un margen de oferta de bajo rango.

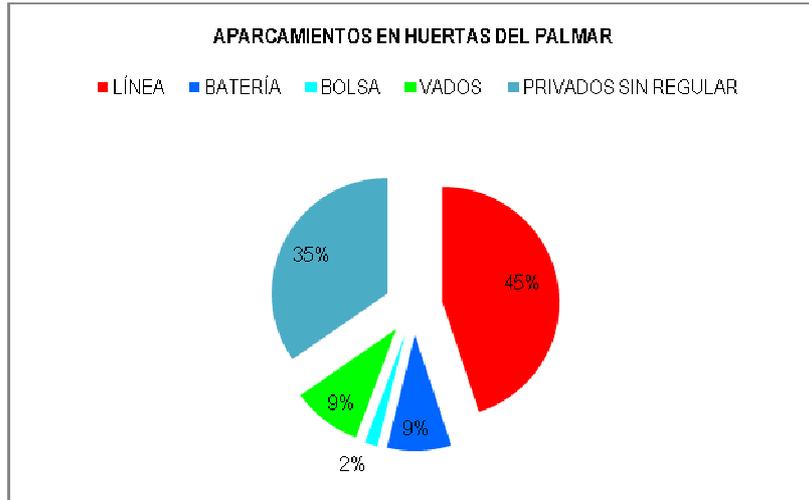


Gráfico 8.4.2.2.-1: Aparcamientos del barrio de Huertas del Palmar por tipología. Elaboración propia.

#### **8.4.2.3.- ARBEJALES.**

Arbejales, posee un total de 630 plazas de aparcamientos, de los cuales la mayoría de ellos pertenecen a la tipología de aparcamientos privados sin regular, con 318 plazas, seguidos de aparcamientos en línea, con 199 plazas.

Este barrio, no posee estacionamientos eventuales, lo que genera que la demanda de aparcamientos de los 586 vehículos que se han asignado a la entidad quede cubierta con el total de 630 plazas de estacionamiento.

#### **8.4.2.4.- EL ÁLAMO.**

La entidad de población con 829 habitantes y una carga de 458 vehículos, posee 719 plazas de aparcamiento, la mayoría de ellos de carácter privado sin regular, los cuales suponen unos 497 aparcamientos.

Éste elevado número se justifica dado que en la entidad hay gran presencia de zona diseminada de viviendas terreras, que cuentan con un espacio para el estacionamiento ya dentro de la propia finca o vivienda.

#### **8.4.2.5.- MIRAFLOR.**

Este barrio posee 137 aparcamientos, repartidos como sigue: 63 plazas en línea, 46 en batería, 39 en bolsas, 48 en vados y 137 en aparcamientos privados no regulados, siendo esta última la que mayor cantidad de vehículos abarca.

La diferencia que hay entre vehículos y aparcamientos es de 45, que se ve justificado con que los vehículos no se localizan de forma simultánea dentro del barrio y con que muchos de los vehículos estacionan en terrenos que no estando habilitados para tal fin, cumple con la función de aparcamiento.

#### **8.4.2.6.- LO BLANCO.**

Dentro de la entidad de población se estiman 391 vehículos y 159 estacionamientos, lo que da una diferencia de 232 plazas. Esta diferencia no es elevada si se tiene en cuenta que los coches nunca están simultáneamente dentro del barrio ya que parte de los mismos permanecen en movimiento, esto sumado a la dispersión de las casas dentro de la superficie del barrio hace que los aparcamientos cubran de demanda de la población.

La mayoría de los estacionamientos son de la tipología de aparcamientos en línea con un valor de 119 plazas y los otros estacionamientos son los correspondientes a vados, valorados en 41 plazas.

#### **8.4.2.7.- SAN JOSÉ DEL ÁLAMO.**

En la entidad teroreña de San José del Álamo no se localizan bolsas de aparcamiento, siendo el número total de plazas disponibles, sumando las demás categorías, de 508.

A diferencia de otros núcleos, la tipología con un mayor peso es la de aparcamientos en línea, con 237 plazas totales, lo cual supone 46,6 % de los aparcamientos de la entidad. Le siguen los aparcamientos de carácter privados sin regular, con 223 plazas, un 43,9 %.

#### **8.4.2.8.- ESPARTERO.**

En la entidad teroreña de Espartero, al igual que en San José del Álamo, no se localizan bolsas de aparcamiento, siendo el número total de plazas disponibles, sumando las demás categorías, de 260.

La tipología con una mayor proporción la constituye sin duda los aparcamientos de carácter privado sin regular, que suman 221 plazas de estacionamiento, lo cual supone un 85% del total de la entidad. El resto lo componen 12 aparcamientos en línea, 2 en batería y 26 en vados.

#### 8.4.2.9.- EL HORNILLO.

El Hornillo, con 188 vehículos, cuenta con 458 plazas de aparcamiento, la mayoría de ellas en la tipología de aparcamientos en línea, con un peso del 73,7%. Otra tipología que tiene una carga importante son los aparcamientos privados sin regular, que como ya se ha especificado anteriormente, incluye aquellos garajes en viviendas que no tienen un vado en el acceso pero que se emplean para el estacionamiento habitual de vehículos.

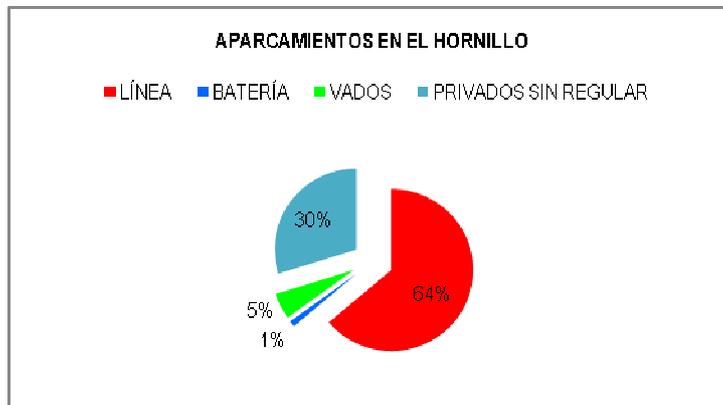


Gráfico 8.4.2.9.-1: Aparcamientos del barrio de El Hornillo por tipología. Elaboración propia.

#### 8.4.2.10.- SAN ISIDRO.

Este barrio con 80 vehículos posee 70 plazas de aparcamiento, lo que lleva a un excedente de demanda de 10 estacionamientos, que teniendo en cuenta que los vehículos aparcan en cualquier espacio que encuentren o en los terrenos de las viviendas, hace que no haya falta aumentar el número de aparcamientos en el barrio.

#### 8.4.2.11.- LAS ROSADAS.

El barrio de Las Rosadas, tiene una carga de 61 vehículos y únicamente 30 estacionamientos contabilizados en el presente estudio de movilidad, lo que se explica ya que los coches aparcan en los espacios colindantes a las fincas o viviendas o en los propios terrenos privados asociados a las casas terreras, muy habituales en la zona.

# **PLANO DE APARCAMIENTOS. ESTADO ACTUAL.**

## **8.5.- SENDAS PEATONALES**

La finalidad de una red peatonal es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, equipamientos 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, los 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. Además, los itinerarios a pie son recorridos que tienen unas exigencias ambientales y de diseños específicos 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 el casco del municipio y siguiendo la tendencia de la práctica totalidad de ciudades europeas y mundiales, existe una importante zona peatonalizada bien mediante calles completamente peatonales o bien mediante rodonales, que se entienden como aquellas calles que son preferentemente peatonales aunque pueden circular vehículos por ellas, siendo también usual que se diferencien en cuanto al pavimento. Esta conversión en rodonal disminuye significativamente el tráfico de las mismas, ya que el tipo de pavimento y la presencia de peatones lleva implícita una reducción considerable de la velocidad.

Los objetivos principales de la peatonalización del casco, y los cuales tienen una importante probabilidad de éxito, suelen ser resolver los problemas de congestión circulatoria y devolver la ciudad a los peatones, aunque también existen otra serie de objetivos de tipo ambiental (disminución del ruido y de la contaminación), de seguridad (reducción de la accidentabilidad) y de tipo comercial (creación de un espacio propicio para el comercio, incluso capaz de competir con grandes áreas comerciales periféricas).

El parámetro más relevante a la hora de diseñar una red peatonal es aquel que hace referencia al tránsito por la red de los usuarios de movilidad reducida y es la sección transversal de la senda. Por ello, se detallan a continuación algunos de los puntos de mayor relevancia de 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.

### 8.5.1.- USUARIOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

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. De esto se deriva que todo el mobiliario, jardinería y elementos presentes en los recorridos de las sendas peatonales han de cumplir con dicha Ley y que los recorridos tienen que ser, en la medida de lo posible, lo más homogéneos posibles, cosa que en el municipio de Teror resulta difícil de conseguir por la orografía y características particulares del mismo.

En resumen, la planificación, trazado y realización de la red viaria, en particular de los itinerarios públicos se harán de forma que éstos resulten accesibles para las personas con limitaciones, movilidad o comunicación reducida, es decir para los U.M.R. que son Usuarios de Movilidad Reducida.

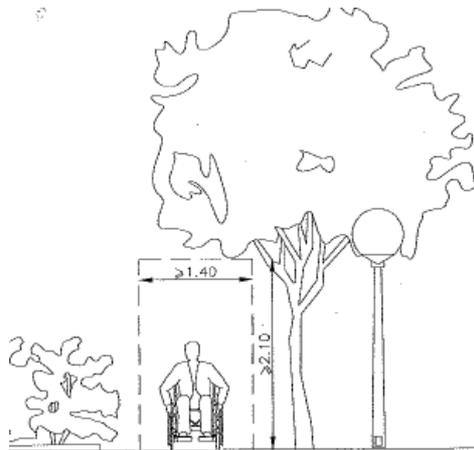


Imagen 8.5.1 - 1

*Senda libre pasa permitir el paso de un UMR; Reglamento Ley 8/1995*

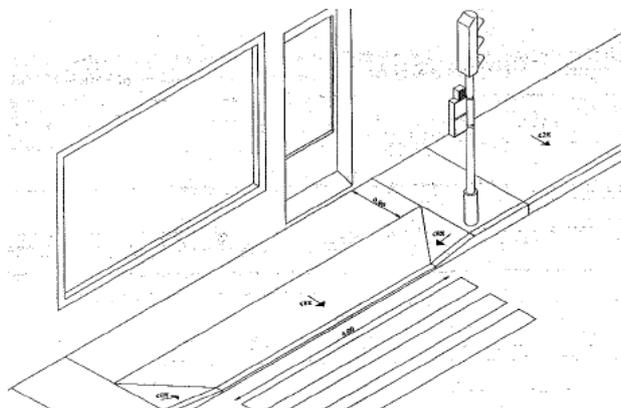


Imagen 8.5.1 – 2; Vado Adaptado; Reglamento Ley 8/1995

ZONAS DE SALUD	TOTAL	NO PADECE MINUSVALÍA	CLASE DE MINUSVALÍA			
			Total	Física	Mental	Física y mental
<b>CANARIAS</b>	<b>1.599.507</b>	<b>1.564.296</b>	<b>35.211</b>	<b>27.226</b>	<b>4.193</b>	<b>3.792</b>
<b>GRAN CANARIA</b>	<b>710.214</b>	<b>693.263</b>	<b>16.951</b>	<b>12.836</b>	<b>2.271</b>	<b>1.844</b>
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
SAN NICOLAS DE TOLENTINO	8.082	8.055	27	15	4	8
AGAETE	6.025	5.711	314	289	9	16
GALDAR	20.492	20.278	214	146	30	38
CAIDERS-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
<b>TEROR</b>	<b>11.183</b>	<b>10.953</b>	<b>230</b>	<b>183</b>	<b>32</b>	<b>15</b>
VALLESECO	4.383	4.304	79	49	20	10

Tabla 8.5.1 - 1; Fuente: ISTAC – Año 1.996

En relación a los distintos tipos de minusvalías y según los datos del ISTAC recogidos en la tabla anterior, en Teror padece algún tipo de minusvalía aproximadamente el 2,06 % de la población, estando así por debajo de la media insular, situada en torno al 2,39%.

Además de estas personas con movilidad reducida, hay que tener en consideración que la adaptación de los centros urbanos a los mismos facilita indirectamente el tránsito a otros colectivos, al ser menor la exigencia física de los recorridos, como son personas mayores, mujeres embarazadas, personas con carritos de bebé, etc. Por ello, el cumplimiento en la medida de lo posible de la Ley de Accesibilidad y Supresión de Físicas y de la Comunicación facilita considerablemente la potenciación de los entidades urbanas como zonas donde los peatones, y ciudadanos de a pie en general, son los protagonistas.

### **8.5.2.- CARACTERÍSTICAS GLOBALES DE LA RED PEATONAL DEL MUNICIPIO DE TEROR.**

La red peatonal del municipio de Teror se compone de varias categorías:

- Caminos Reales
- Rodonales
- Peatonales
- Escaleras
- Aceras

Estas últimas, al contar con un mayor peso, se subdividen en tres tipos en función del ancho disponible contabilizándose por separado la longitud de aceras con anchos inferiores a 0,9 metros, aceras entre 0,9 y 1,4 metros y, por último, las aceras con anchos superiores a 1,4 metros.

Los resultados obtenidos en el estudio de estas sendas peatonales son los que siguen:

<b>SENDAS PEATONALES EN TEROR</b>			
<b>Tipo</b>		<b>Longitud</b>	<b>%</b>
Caminos Reales		26.125,93	35,62%
Rodonales		5.600,07	7,64%
Peatonales		807,82	1,10%
Escaleras		242,50	0,33%
Aceras	< 0,9 m.	16.783,32	22,88%
	0,9 - 1,4 m.	12.295,40	16,77%
	> 1,4 m.	11.483,12	15,66%
<b>TOTAL</b>		<b>73.338,16</b>	

Tabla 8.5.2 - 1; Proporción de tipos de sendas peatonales en Teror. Elaboración propia.

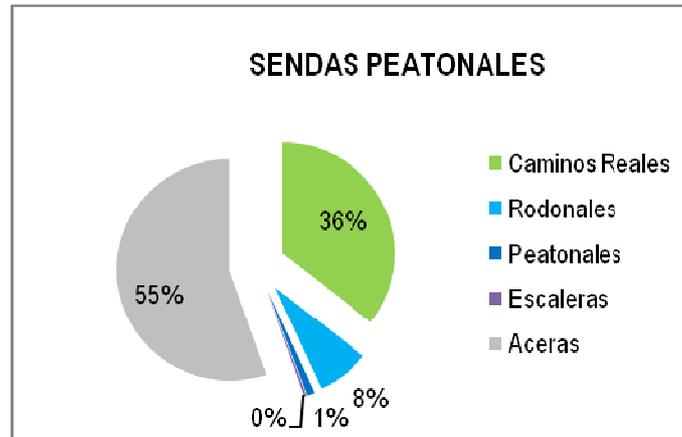


Gráfico 8.5.2 - 1; Proporción de tipos de sendas peatonales en Teror. Elaboración propia.

### 8.5.3.- SENDAS PEATONALES URBANAS

Sin considerar los caminos reales, debido a que no tienen un carácter urbano, el término municipal de Teror cuenta aproximadamente con algo más de 47.200 metros de sendas peatonales. En esta red urbana, se han contabilizado tanto las aceras como las peatonalizadas, en mayor o menor medida (calles peatonales, rodonaes, escaleras, etc.), teniendo estas últimas un peso importante en una población con tanta importancia y tradición en la historia de Gran Canaria y Canarias.

Al ser complicada la conexión peatonal entre la mayoría de las entidades terorenses, en el estudio y análisis de la red peatonal se ha dado prioridad a los tramos de ésta localizados en entidades urbanas.

En este sentido, un aspecto fundamental para comprobar el estado actual de la red peatonal es inventariar las aceras existentes y sus características. Para ello, se ha estudiado el ancho de sección disponible en los tramos en los que existe acera, recogiendo los siguientes datos:

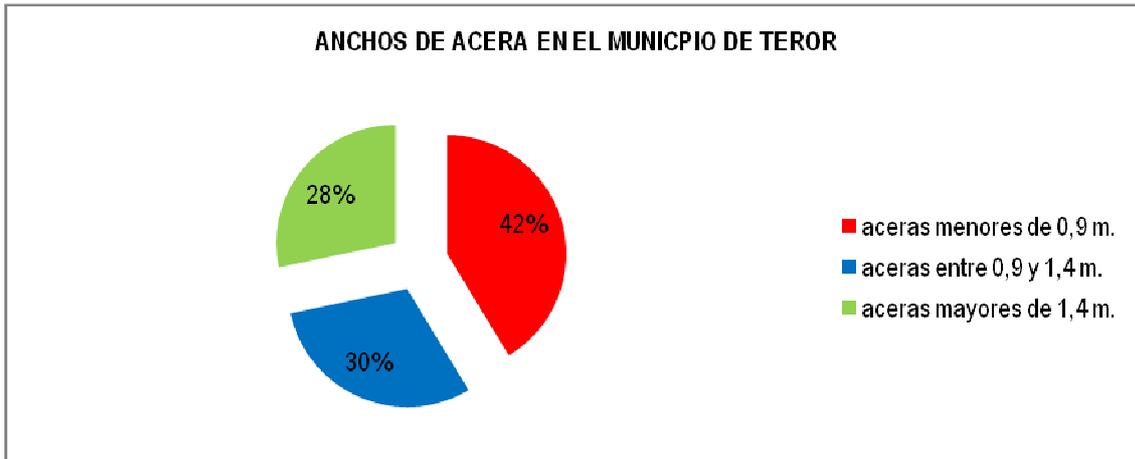


Gráfico 8.5.3 - 1; Anchos de aceras existentes. Elaboración propia

Como se puede observar y con respecto a la Ley 8/1995, de, 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, apenas un 28 % de la longitud total tiene una sección superior a 1,4 metros de ancho, lo cual además no garantiza que se cumple lo establecido en la mencionada ley, ya que este ancho tiene que estar totalmente libre de cualquier tipo de elementos típicos en entidades urbanas como papeleras, señalización viaria, arboles, etc.

El resto de las aceras cuentan con secciones bastante inferiores a las recomendadas para fomentar la movilidad a pie para recorridos cortos, siendo preocupante que más del 42% de las aceras, casi 17 kilómetros, tengan anchos menores a 90 centímetros.

De manera pormenorizada, se analizará por un lado el propio núcleo urbano de Teror, al contar éste con más del 82 % de las sendas peatonales, y por otro lado el resto de entidades, de forma agrupada, ya que las características de la red son muy similares.

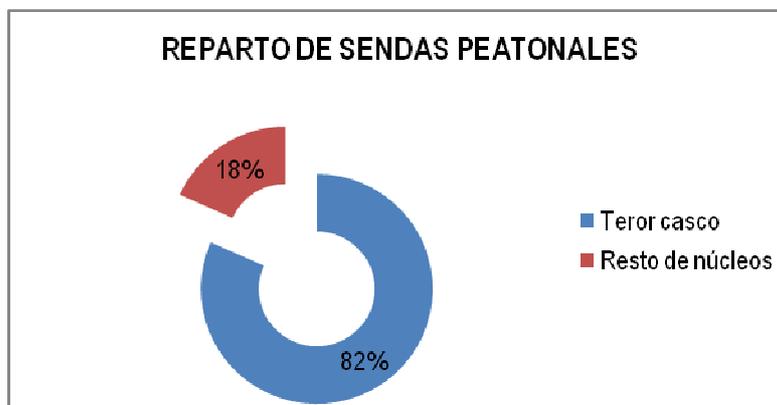


Gráfico 8.5.3 - 2; Reparto de la red peatonal en el municipio. Elaboración propia.

### 8.5.3.1.- SENDAS PEATONALES EN LA ENTIDAD DE TEROR

Fundamentalmente debido a su casco histórico, la entidad de Teror cuenta con más del 81 % de red peatonal contabilizada en el municipio, siendo la longitud algo superior a los 38,5 km. La tipología de las sendas peatonales en la entidad es la misma que la descrita en relación a la red global del municipio, y cuya distribución se recoge a continuación de forma gráfica.

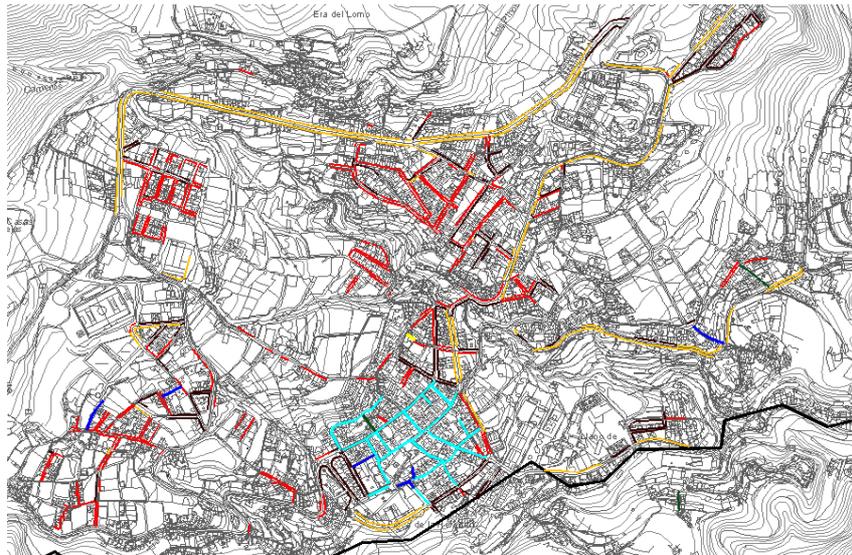


Imagen 8.5.3.1 - 1; Red peatonal en Teror casco. Elaboración propia.

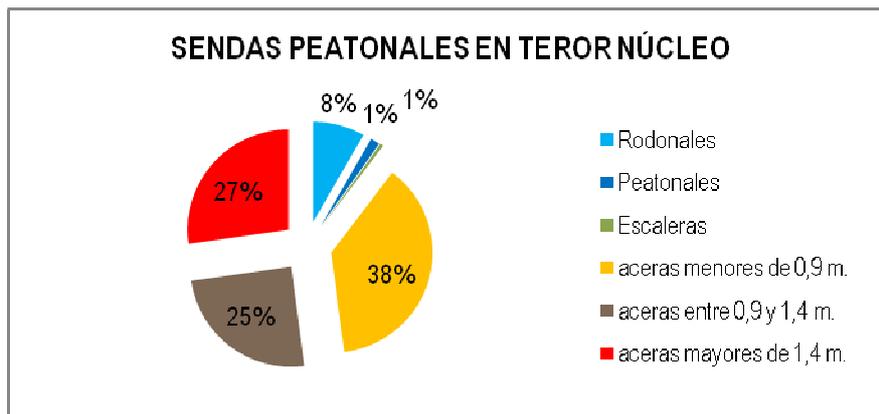


Gráfico 8.5.3.1 - 1; Distribución por tipología de la red peatonal en Teror casco. Elaboración propia.

Como ya se describió en referencia al global del municipio, la mayor parte de lo que se ha considerado en este estudio de movilidad como sendas peatonales, lo componen las aceras, las cuales, en sus distintos anchos, suponen el 90 % del total.

**8.5.3.2.- SENDAS PEATONALES EN EL RESTO DE ENTIDADES DE POBLACIÓN**

Tal y como ya se ha detallado en apartados anteriores, la red peatonal del término municipal de Teror se sitúa en su gran mayoría en el propio casco urbano, suponiendo la suma del resto de entidades apenas un 18% de la red. Esto se debe a las propias características del municipio, con poblaciones diseminadas y de escaso tamaño, que hacen poco atractivos los recorridos a pie fuera del casco histórico, siendo muy común el uso del vehículo privado aunque los desplazamientos sean de escasa longitud.

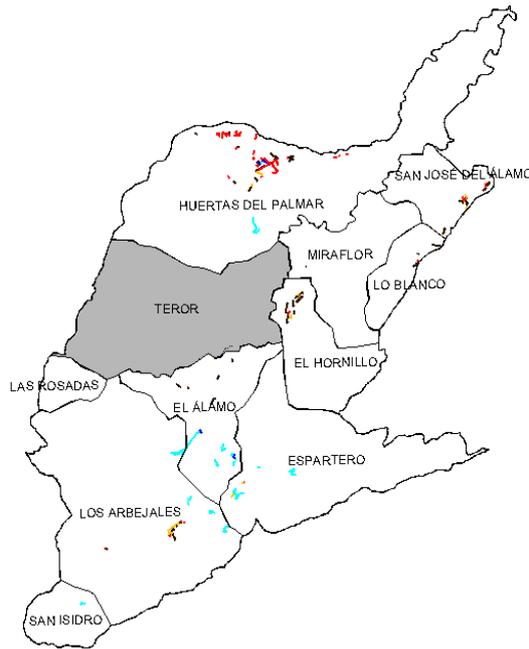


Imagen 8.5.3.2 - 1; Red peatonal urbana en el resto de entidades. Elaboración propia.

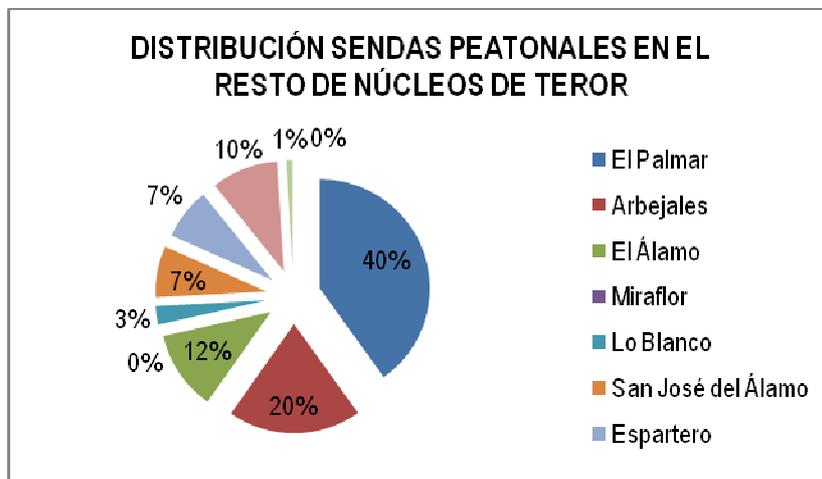


Gráfico 8.5.3.2 - 1; Distribución de la Red peatonal urbana en el resto de entidades. Elaboración propia.

En la imagen y el gráfico anteriores, puede observarse como, después del propio casco urbano de Teror, los entidades con una mayor longitud de vía destinada al tránsito de peatones coincide con aquellos más poblados y de más reciente expansión, dado que hoy en día, cuando se procede a la urbanización de un suelo se incluye en ésta la dotación del mismo de aceras.

En cuanto al análisis por tipología de sendas peatonales, indudablemente la de mayor proporción la constituyen las aceras, con sus diferentes anchos de sección, destacando principalmente aquellas aceras con secciones situadas entre los 0,9 y 1,4 metros de ancho, que suponen un 32% sobre el total de las sendas peatonales urbanas. También es de considerar el 28% de rodonaes.

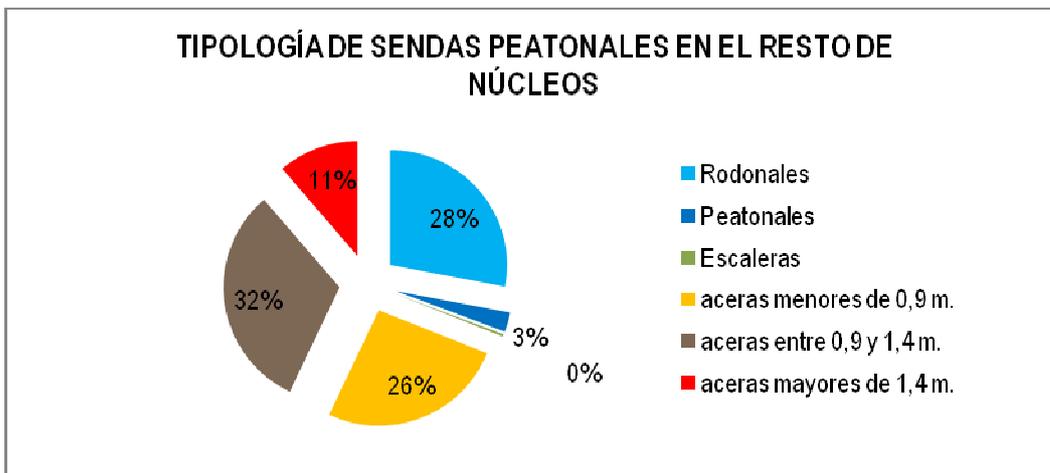


Gráfico 8.5.3.2 – 2; Distribución de la Red peatonal urbana en el resto de entidades según su tipología. Elaboración propia.

#### 8.5.4.- SENDAS PEATONALES INTERURBANAS

Debido a las características orográficas y de estructura del municipio, con numerosas poblaciones pero diseminadas y de escaso tamaño, el tránsito peatonal entre entidades solo resulta viable en unos pocos casos. Por ello, en este Estudio de Movilidad como vías peatonales interurbanas se ha estudiado básicamente la red de Caminos y Senderos. Además, hay que tener en cuenta que en el municipio teroreño tiene un considerable peso el turismo, ya sea este rural o como punto de interés a visitar

durante la estancia en la isla, debido a los importantes bienes naturales y típicos de la cultura canaria con que cuenta.



Imagen 8.5.4 – 1; Red de Caminos y Senderos existente en el Término Municipal de Teror. Elaboración propia.

Estos caminos rurales suponen más de 26.125 metros de longitud del total de la red peatonal, superando el 35 % de la misma.



Imagen 8.5.4 – 2; Camino Real de Teror a Las Palmas.  
Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC); Cabildo de Gran Canaria

Sin considerar estos caminos rurales que no son los más idóneos para el tránsito diario de ciudadanos dado que estos no están constituido hoy día para ello, no existen sendas peatonales que comuniquen los

núcleos toda vez que la intercomunicación entre entidades quedan remitida a las vías rodadas que normalmente presenta una sección transversal que difícilmente permitirían dotar a esta de acera. Los caminos reales o históricos no son recomendados para un tránsito diario al no estar dotados de un pavimento que así lo facilite (usuarios de movilidad reducida) así como infraestructuras de mobiliario urbano o alumbrado que eviten situaciones incómodos de inseguridad y otros.

**PLANO SENDAS**

**PEATONALES.**

**ESTADO ACTUAL.**

**A1**

## **8.6.- SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS**

En este apartado se describen los servicios de transporte público a los que tienen acceso los usuarios y los habitantes de la isla. Al analizar los servicios de transporte público, bien sea en guagua o taxi, se debe tener en cuenta que el movimiento producido por los usuarios no es solo local, sino que también usuarios de otros municipios de la isla de Gran Canaria llegan al municipio de Teror a través de la guagua.

### **8.6.1.- TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS**

En este apartado se describen los servicios de transporte público colectivo a los que tienen acceso los usuarios. Al analizar este tipo de transporte, se debe tener en cuenta que el movimiento producido por los usuarios no es solo local, sino que también usuarios de otros municipios de la isla de Gran Canaria llegan a Teror mediante el uso del transporte colectivo de la guagua.

Actualmente el municipio terorense cuenta únicamente con el servicio de transporte colectivo de pasajeros que ofrece GLOBAL S.U., no existiendo ninguna compañía comarcal o municipal con líneas de recorrido interno en el municipio. Por tanto, el servicio prestado por GLOBAL S.U. lleva a cabo tanto la función de medio de transporte entre los distintos barrios o entidades poblacionales del municipio como la de conectar Teror con los municipios aledaños.

Por el T.M. de Teror discurren en la actualidad seis líneas de guagua de la empresa citada, siendo dichas líneas las siguientes:

- Línea 214: Teror – San Mateo.
- Línea 215: Teror – Cruce de San Felipe.
- Línea 216: Las Palmas de Gran Canaria – Teror.
- Línea 220: Las Palmas de Gran Canaria – Artenara.
- Línea 229: Las Palmas de Gran Canaria – San José del Álamo – Teror.
- Línea 235: Arucas – Teror.

Entre todas cuentan en total con más de una veintena de paradas de guagua distribuidas a lo largo del municipio. Con estas paradas, de los 25.79 km<sup>2</sup> que posee de superficie el municipio, se cubren 9.22 km<sup>2</sup>, lo que supone que solo queda cubierto el 35.75 %, de la superficie del municipio. Esto implica que queden entidades urbanas sin servicio de transporte colectivo.

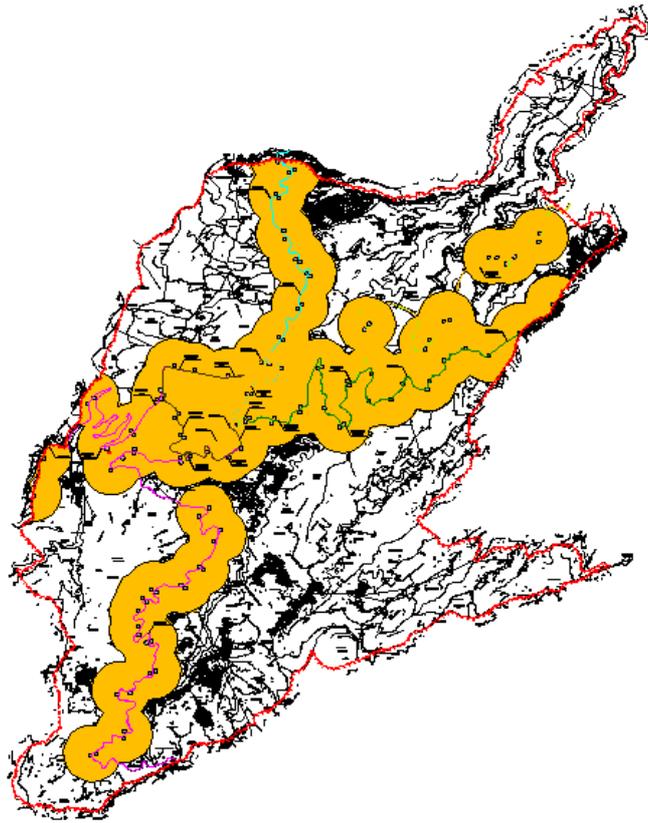


Imagen 8.6.1.-1: Cobertura de transporte colectivo. Elaboración propia.

Las líneas de guaguas, con sus recorridos, horarios y con las frecuencias se muestran a continuación:

Línea 214: Teror – San Mateo.

### 214 Teror - San Mateo

HORAS / HOURS	06	08	10	12	14	16	18	19
	minutos/minutes:							
Lunes a viernes / From monday to friday / Von Montag bis Freitag	55	00	00	00	15	30	45	00
Sábado / Saturday / Samstag	55	00	00	00	15	30		00
Festivos / Bank holiday / Feiertagen	00	00	00	15	30			00

- Desde Utiaca.
- Hasta Cruce de Arifez.
- Por Los Arbejales.

**Recorrido.**

Teror, Camino al Rincón, Avd. Cabildo, Avd. Cabildo, Avd. Cabildo, El Rincón, Cruce de San Mateo, Los Nueces, Barranco de La Madre del Agua, El Pedregal, Recta de los Corrales, Los Corrales, Cruce de los Arbejales, Colegio del Ojero, El Ojero, Bar Violín, Lomatero, Taimaño, Puente Los Guindos, Parada de Taxis, El Solapón, San Isidro, Cruce Cruz del Hemero, Lomo Carbonero, Utiaca, Subida a Yedra, Bar Guiniguada, Recta de Utiaca, Lomo Lucas, Lomo Caballo, San Mateo.

### 214 San Mateo - Teror

HORAS / HOURS	07	08	11	13	15	17	18	19
	minutos/minutes:							
Lunes a viernes / From monday to friday / Von Montag bis Freitag	25	45	00	00	30	30	45	
Sábado / Saturday / Samstag	25	45	00	00	30			45
Festivos / Bank holiday / Feiertagen	45	00	00	00	30			45

- Desde Cruce de Arifez. Por Los Arbejales.
- Hasta Utiaca.
- Por Arifez.
- Por Los Arbejales.

**Recorrido.**

Estación de San Mateo (jardín 4), El Retiro, Lomo Caballo, Lomo Lucas, Recta Utiaca, Recta de Utiaca, Bar Guiniguada, Subida a Yedra, Utiaca, San Isidro, El Solapón, El Llanillo, Parada de Taxis, Puente Los Guindos, Taimaño, Lomatero, Bar Violín, El Ojero, Colegio del Ojero, Cruce Los Arbejales, Recta de los Corrales, El Pedregal, Barranco de la Madre del Agua, Cruce de San Mateo, Los Nueces, Mercado, Teror.

Imagen 8.6.1.-2: Fuente: Empresa Global, S.U.

Línea 215: Teror – Cruce de San Felipe.

215	Teror - Cruce San Felipe																	
	Cruce de San Felipe - Teror																	
	hora																	
	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunas a viernes época escolar / School season from monday to friday / Schultzei von Montag bis Freitag	minutos																	
	Teror - Cruce San Felipe																	
	Cruce de San Felipe - Teror																	
Sábados y festivos / Saturday and bank holidays / Samstag und Feiertag	minutos																	
	Teror - Cruce San Felipe																	
	Cruce de San Felipe - Teror																	
Lunas a viernes época no escolar / School holidays from monday to friday / Schulferien von Montag bis Freitag	minutos																	
	Teror - Cruce San Felipe																	
	Cruce de San Felipe - Teror																	

Teror - Cruce San Felipe	Cruce de San Felipe - Teror
Hasta Arucas.	Desde San Felipe. Por Arucas.
Desde Arucas. Hasta San Felipe.	Desde Cruce San Felipe. Hasta Arucas.
Desde Arucas.	Desde Arucas.
Por Altabacales.	Por Altabacales.

Consulta de servicios para Personas con Movilidad Reducida

RECORRIDO-VUELTA

Cruce de San Felipe, Cruce de San Felipe, El Añillo, San Andrés, La Barca, Recta de San Andrés, Quintanilla, Surtidor de Bañaderos, Barranco de Bañaderos, El Cardonal, Tres Barrios, Cruz de Pinada, El Hinojal, La Marquesa, Estación de Arucas (andén 4), Club Pensionista, La Charca, Virgen del Pino, Farmacia de Vivique, Vivique, Santa Flora, Urb. B Caserio, Carpintería, Bajada Los Portales, Los Portales, Surtidor Los Portales, Los Portales Altos, Los Portales Altos, Surtidor Los Castillos, Los Portales, Los Portales, Los Peñones, Los Castillos, El Molino, Las Paredes, Los Báz, El Palmar, Cementerio Tres Cruces, Guanchita, Finca de Osorio, San Matías, Camino al Rincón, Teror

RECORRIDO-IDA

Teror, Camino al Rincón, San Matías, Finca de Osorio, El Palmar, Cementerio Tres Cruces, El Palmar, Los Báz, Las Paredes, El Molino, Los Castillos, Los Peñones, Los Peñones, Los Portales, Surtidor Los Castillos, Los Portales Altos, Los Portales Altos, Los Portales, Los Portales, Subida Los Portales, Carpintería, Urb. El Caserio, Santa Flora, Vivique, Farmacia de Vivique, Virgen del Pino, La Charca, Estación de Arucas (andén 5), Club Pensionista, La Marquesa, El Hinojal, Cruz de Pinada, Tres Barrios, El Cardonal, Barranco de Bañaderos, Iglesia de Bañaderos, Cruce de Bañaderos, Quintanilla, Recta de San Andrés, La Barca, San Andrés, El Añillo, Cruce de San Felipe

Imagen 8.6.1.-3: Fuente: Empresa Global, S.U.

Línea 216: Las Palmas de Gran Canaria – Teror.

216	Las Palmas de G.C. - El Toscón - Teror	
	Teror - El Toscón - Las Palmas de G.C.	
Lunes a viernes / From monday to friday / Von Montag bis Freitag	<b>Horas</b>	06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
		minutos
	Las Palmas de G.C. - El Toscón - Teror	00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00
	Teror - El Toscón - Las Palmas de G.C.	15 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00
Sábados y festivos / Saturday and bank holidays / Samstag und Feiertag	<b>Horas</b>	06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
		minutos
	Las Palmas de G.C. - El Toscón - Teror	00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00
	Teror - El Toscón - Las Palmas de G.C.	15 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00

Consulta servicios para Personas con Movilidad Reducida

Teror - El Toscón - Las Palmas de G.C.  
Desde Teror: Por Tamaraceite - Circunvalación - Rtda. Almadricha.

**RECORRIDO-IDA**  
Estación San Telmo (andén 18), Subida de Mata, Las Rahoyas, Cruz de Piedra, Las Palmas de G.C. (CC La Ballena), La Palma, Cruce Los Tarrales, Los Tarrales, Colegio Anas, CC Siete Palmas, Cruce de Almadricha, Lomo Cuesta Blanca, Hoya Andrea, Cruce Las Torres, Barranco de Tamaraceite, Iglesia de Tamaraceite, Recta de Tamaraceite, Tamaraceite, La Suerte, Rieta, Rotonda Ciudad del Campo, Toscón Bajo, Toscón Alto, Casa Camineros, El Chaparral, Barranco Zapalero, Parada del Francés, Casa Vieja, Mirafior, Llano de Arowalo, Vuelta de Los Alambres, Fuente Molino, Entrada Roque Nublo, Fábrica de Donuts, El Hoyo, Casa Juanero, Teror

**RECORRIDO-VUELTA**  
Teror, El Hoyo, Fábrica de Donuts, Entrada Roque Nublo, Vuelta del Roque, Fuente Molino, Vuelta de Los Alambres, Llano de Arowalo, Mirafior, Casa Vieja, Parada del Francés, Barranco Zapalero, El Chaparral, Toscón, Toscón Alto, Toscón Bajo, Campo de Fútbol, Rotonda Ciudad del Campo, Rieta, La Suerte, Tamaraceite, Recta de Tamaraceite, Cueva de Tamaraceite, Surtidor de Tamaraceite, Barranco de Tamaraceite, Cruce Las Torres, Hoya Andrea, Lomo Cuesta Blanca, Cruce de Almadricha, Siete Palmas, Colegio Anas, Recta de Los Tarrales, Cruce Los Tarrales, La Palma, La Ballena, Cruce Cruz de Piedra, Cruz de Piedra, Las Rahoyas, Bajada de Mata, Buena Aíres, Las Palmas de G.C. (San Telmo)

Imagen 8.6.1-4: Fuente: Empresa Global, S.U.



**Línea 229: Las Palmas de Gran Canaria – San José del Álamo – Teror.**

<b>229</b>	<b>Las Palmas de G. C. - San José del Álamo - Teror</b>																																																															
	<b>Teror - San José del Álamo - Las Palmas de G.C.</b>																																																															
	<b>Horas</b>	<b>minutos</b>																																																														
Diario / Daily / Täglich	Las Palmas de G. C. - San José del Álamo - Teror	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 2.5%;">00</td><td>01</td><td>02</td><td>03</td><td>04</td><td>05</td><td>06</td><td>07</td><td>08</td><td>09</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>00</td><td>00</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td> </tr> </table>	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								00	00	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																		
							00	00	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30																																		
	Teror - San José del Álamo - Las Palmas de G.C.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 2.5%;">00</td><td>01</td><td>02</td><td>03</td><td>04</td><td>05</td><td>06</td><td>07</td><td>08</td><td>09</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>00</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td> </tr> </table>	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								00	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																		
							00	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30																																		

Consulta de servicios para Personas con Movilidad Reducida

**RECORRIDO-IDA**  
 Estación San Taimo (andén 18), Subida de Mata, Las Riehojas, Cruz de Piedra, Las Palmas de G.C. (CC La Ballena), La Palma, Cruce Los Tarahalos, Los Tarahalos, Colegio Arenas, CC Sieta Palmas, Cruce de Almatricho, Lomo Cuesta Blanca, Hoya Andrea, Cruce Las Torres, Barranco de Tamaraceite, Iglesia de Tamaraceite, Recta de Tamaraceite, Tamaraceite, La Suerta, Rieita, Rolonda, Ciudad del Campo, Cruce San José del Álamo, Amigos de Lourdes, Área Recreativa, C/ El Parque, San José del Álamo, AAVV Santo Ángel, Cruce Loblanco, El Paso, Colegio Mirador, C/ Mújica, Barranco La Culata, C/ Mújica, C/ Mújica, C/ Los Eucaliptos, C/ Los Eucaliptos, Vuelta de Los Alambres, Fuente Molino, Entrada Roque Nublo, Fábrica de Donuts, El Hoyo, Casa Juanaro, Teror

**RECORRIDO-VUELTA**  
 Teror, El Hoyo, Fábrica de Donuts, Entrada Roque Nublo, Vuelta del Roque, Fuente Molino, Vuelta de Los Alambres, C/ Los Eucaliptos, C/ Los Eucaliptos, C/ Mújica, C/ Mújica, Barranco La Culata, C/ Mújica, Colegio Mirador, El Paso, Cruce Loblanco, AAVV Santo Ángel, San José del Álamo, C/ El Parque, Área Recreativa, Amigos de Lourdes, Cruce San José del Álamo, Campo de Fútbol, Rolonda, Ciudad del Campo, Rieita, La Suerta, Tamaraceite, Recta de Tamaraceite, Curva de Tamaraceite, Surtidor de Tamaraceite, Cruce de Almatricho, Sieta Palmas, Colegio Arenas, Recta de Los Tarahalos, Cruce Los Tarahalos, La Palma, La Ballena, Cruce Cruz de Piedra, Cruz de Piedra, Las Riehojas, Bajada de Mata, Buenos Aires, Las Palmas de G.C. (San Taimo)

Imagen 8.6.1.-6: Fuente: Empresa Global, S.U.

**Línea 235: Arucas – Teror.**

<b>235</b>	<b>Arucas - Teror</b>																																																																
	<b>Teror - Arucas</b>																																																																
	<b>Horas</b>	<b>minutos</b>																																																															
Lunas a viernes época escolar / School season from Monday to Friday / Schultzeit von Montag bis Freitag	Arucas - Teror	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 2.5%;">00</td><td>01</td><td>02</td><td>03</td><td>04</td><td>05</td><td>06</td><td>07</td><td>08</td><td>09</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																
00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																			
	Teror - Arucas	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 2.5%;">00</td><td>01</td><td>02</td><td>03</td><td>04</td><td>05</td><td>06</td><td>07</td><td>08</td><td>09</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																
00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																			

Consulta de servicios para Personas con Movilidad Reducida

**RECORRIDO-IDA**  
 Arucas, Club Pensionista, La Montañeta, Los Palmitos, Cambalud, Cambalud, Cambalud, El Cortijo, Subida a Padilla, Buen Lugar, Barranco de Buen Lugar, La Presa, Los Duplex, Las Casas Baratas, Las Casas Baratas, Estación de Fingás (andén 1), Los Chomos, La Laguna, Cruce de la Laguna, Entrada Hipódromo, Entrada Las Rosas, Las Rosadas, Los Llanos, Los Llanos, Cruce de San Mateo, Los Nuocos, Mercado, Teror

**RECORRIDO-VUELTA**  
 Teror, Avd. Cabildo, Avd. Cabildo, Avd. Cabildo, El Rincón, Avd. Cabildo, El Rincón, Las Rosadas, Entrada Las Rosadas, La Granja, Entrada Hipódromo, Cruce de la Laguna, La Laguna, Los Chomos, Estación de Fingás, Las Casas Baratas, Las Casas Baratas, Los Duplex, La Presa, Barranco de Buen Lugar, Buen Lugar, Subida a Padilla, El Cortijo, Cambalud, Cambalud, Cambalud, Los Palmitos, La Montañeta, Arucas

Imagen 8.6.1.-7: Fuente: Empresa Global, S.U.

# **PLANO DE TRANSPORTE COLECTIVO.**

**PLANO COBERTURA**

**TRANSPORTE**

**COLECTIVO**



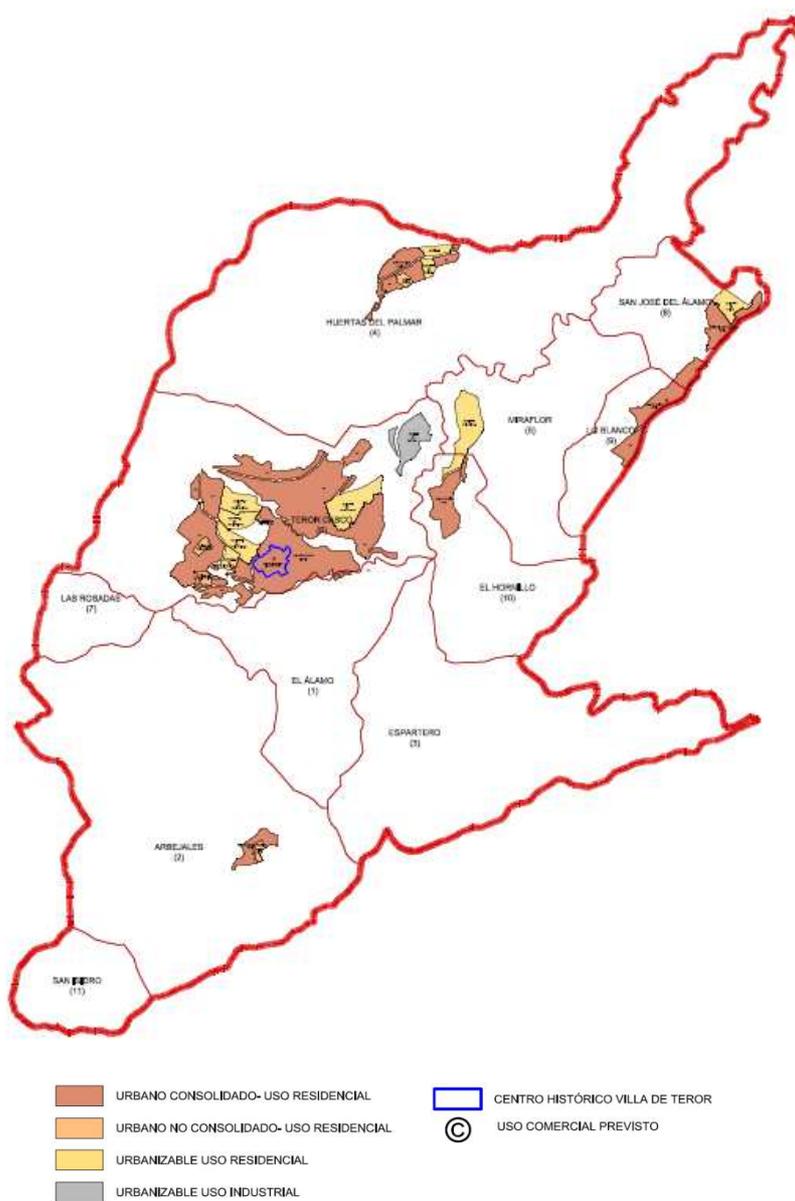
## **9. ESCENARIO FUTURO**

El documento del cual forma parte este Anexo I, se encuentra en fase de Avance y cuenta con los siguientes objetivos y criterios generales desde el punto de vista de la movilidad:

- Implantar una Estrategia de Transformación Territorial, que bajo las pautas de la Estrategia de Transformación Territorial establecida por el PLOGC desarrolle los criterios fijados por la DOG 55. La citada Estrategia de Transformación estará orientada a la consecución de un modelo territorial sostenible, social, económico y ambiental.
- Conservación de recursos naturales y suelos de interés agrario y paisajísticos, elementos estos que se manifiestan excepcionalmente en el Municipio Teror, ya que posee suelos de elevada calidad para el cultivo, lo que confiere al municipio un marcado carácter agrícola, que unido a la gran calidad paisajística hacen imprescindible la integración de la ordenación ambiental y territorial.
- Fomentar el desarrollo del sector primario, favoreciendo la viabilidad de las actuaciones que den respuesta a las demandas de este sector, con el fin de no impedirle su posicionamiento en el mercado actual.
- Diversificación de la economía asumiendo turismos especializados, sostenibles y viales, asumiendo las características ambientales y culturales del territorio en el que se implantan, tal y como nos resaltan las Directrices de Ordenación del Turismo en Canarias al referirse al turismo sostenible.

### 9.1.- NUEVOS SUELOS EN DESARROLLO POR EL PGO

Los nuevos suelos a incorporar en el sistema territorial se distribuyen de la manera que sigue en el municipio:



Todo ellos estas recogidos por vías existentes o propuestas dentro de este estudio.

## 9.2.- VÍAS PROYECTADAS Y EN EJECUCIÓN.

### 9.2.1.- ACONDICIONAMIENTO Y VARIANTE DE LA GC-21

El acondicionamiento de la GC-21 es una de la mayor de financiación pública ejecuta en la historia del municipio por lo que se deduce su importancia para las conexiones del municipio con la capital. Esta obra está dividida en tres fases, la primera de las cuales se encuentra en ejecución desde el año 2.006.

La mejora de la vía supone un salto cualitativo en la transitabilidad por la GC-21, pues esta vía es la principal arteria de comunicación con Las Palmas de Gran Canaria y consecuentemente soporta el mayor tráfico del municipio. A partir de entonces se han proyecto importantes mejoras geométricas en planta y alzado así como en la sección transversal por lo que el tránsito pasará a ser más agradable y seguro.

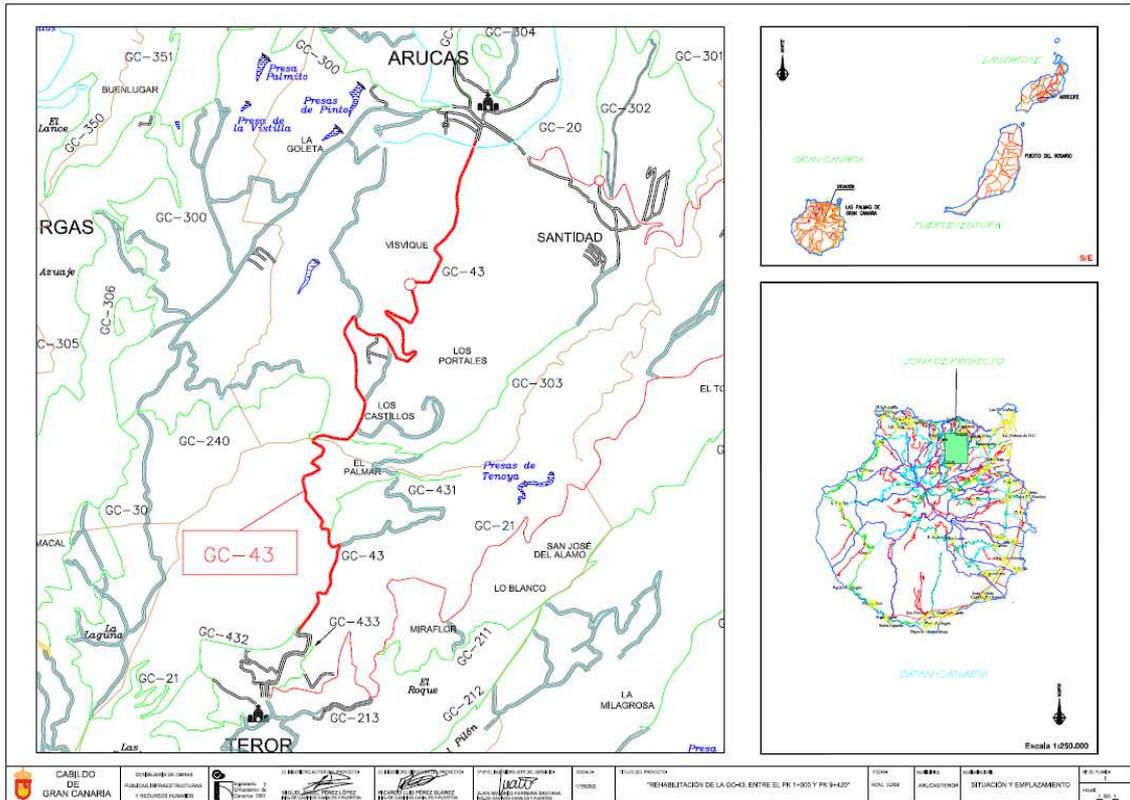
El trazado de la carretera quedará compuesto de una calzada con dos carriles de 3,5 m., arcenes y carriles adicionales para vehículos lentos en función a las pendientes. La longitud final del trazado será de 8,5 Km. frente a los casi 21 Km. que tiene actualmente, y contará con 3 viaductos, 2 glorietas, 1 enlace, 3 pasos inferiores y 2 superiores.

Se estima que el coste total de la obra sea de unos 23,5 millones de euros, dividido en cuatro fases para llevar a cabo en un periodo de cinco años.



Imagen 9.1.1.-1: Obras de acondicionamiento y variante de la GC-21.





## **10. TENDENCIA.**

Se pretende evolucionar de manera paulatina hacia un municipio respetuoso con el medio ambiente a la vez que agradable en el tránsito por el mismo bajo cualquier medio de transporte, en donde los principales atractivos del lugar se vean reforzados.

El fomento del transporte alternativo debe de considerarse como la principal actuación que pretende este EM y para lo cual se propondrán medidas que logren alcanzar éste objetivo. Valorando el estado actual del sistema viario de Teror y el crecimiento del mismo al año horizonte, se han diseñado una batería de medidas correctoras que en el escenario espacio-tiempo deberían de lograr que el municipio alcance la categoría de sostenible a la par que sea de tránsito fluido y eficaz para las infraestructuras de sus medios de transporte.

Para poder alcanzar ésta tendencia se deben de cumplir unos objetivos detallados en el Apartado 3 del presente documento toda vez que previo a ello y como paso anterior se han introducido una serie de micro objetivos o estrategias destinadas a facilitar el control de los objetivos.



## 11. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Sin perjuicio de las reflexiones que se realizan en las secciones anteriores, a continuación se desarrolla un apartado más de la movilidad municipal que trata de inventariar, localizar y analizar la problemática presente en todo el sistema viario.

Este apartado se secciona en varios puntos para una mejor comprensión y detalle de la problemática existente. Los parámetros en los que se analiza la movilidad son:

- Accesibilidad.
- Transitabilidad.
- Calidad del Servicio.
- Intermodalidad.

### **11.1.- ACCESIBILIDAD.**

La accesibilidad al sistema de transporte es una medida de la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro, del municipio o fuera de este, y tiene formas de medición que pueden llegar a ser muy complejas y de costoso estudio, para lo cual se utilizan variables como:

- El tiempo de desplazamiento entre entidades de población.
- El espacio que es posible recorrer
- La oportunidad de realizar desplazamientos a diferentes horas del día, 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. Consecuentemente se puede alcanzar un acercamiento al concepto de accesibilidad mediante la consideración de una serie de aspectos del sistema, para lo que se va a seguir una aproximación sistemática:

- Red de Vías Rodadas Urbanas e Interurbanas
- Red de Sendas Peatonales
- Red de Aparcamientos
- Transporte Colectivo de Pasajeros.

#### **11.1.1.- RED DE CARRETERAS**

No cabe una medida de la accesibilidad a la red viaria sin una investigación específica que, en tiempos de viaje, pudiera proporcionar una explotación de una encuesta que no ha sido elaborada para este Estudio de Movilidad.

Debido a la amplia presencia de viviendas en los márgenes de las vías del municipio de Teror, la accesibilidad a esta red depende del caso particular que se analice, aunque es evidente que hileras de viviendas en los márgenes de carreteras de titularidad insular no son situaciones ni mucho menos positivas. Por otro lado, muchas incorporaciones al sistema viario se realizan en caminos de tierra dada la importancia que tiene éste pavimento en los viales de fincas privadas cuyo uso tiene un carácter que va desde el residencial hasta el agrícola.

### 11.1.2.- CONEXIONES ENTRE ENTIDADES

Tal y como ya se ha mencionado anteriormente, el T.M. de Teror cuenta con varios núcleos entre los cuales, a pesar de estar a distancias en línea recta relativamente cortas, los recorridos reales son bastante largos y precisan un tiempo de desplazamiento importante.

Con objeto de proporcionar un dato que se ajuste más a la realidad de estas “distancias” entre entidades, se han efectuado unos cálculos del tiempo de desplazamiento necesario entre el casco urbano de Teror y el resto de entidades, basándose en las siguientes hipótesis:

- El tiempo obtenido es el correspondiente entre “centros” de entidades
- El desplazamiento se realiza en vehículo privado
- La velocidad media de las vías es de 25 km/h, reduciendo así los 40 km/h permitidos por diversos motivos: frenadas en curvas, posibles intersecciones, etc.

Además, a aquellas carreteras donde la presencia de curvas cerradas es significativa, se le ha aplicado un coeficiente corrector del tiempo, generalmente 1,3 al tiempo obtenido inicialmente.

Los tiempos obtenidos, en minutos, mediante la aplicación de lo anterior a las distancias son:

NÚCLEOS	HUERTAS DEL PALMAR	ARBEJALES	EL ÁLAMO	MIRAFLOR	LO BLANCO
TEROR	9,2	19,7	4,7	9,5	12,7
	SAN JOSÉ DEL ÁLAMO	ESPARTERO	EL HORNILLO	SAN ISIDRO	LAS ROSADAS
	15,8	29,6	5,8	25,6	10,9

Tabla 11.1.2.-1: Tiempos de desplazamientos entre entidades, en minutos.

Con todo esto y de forma esquemática, la distancia entre el casco de Teror y las distintas entidades queda de la siguiente forma:

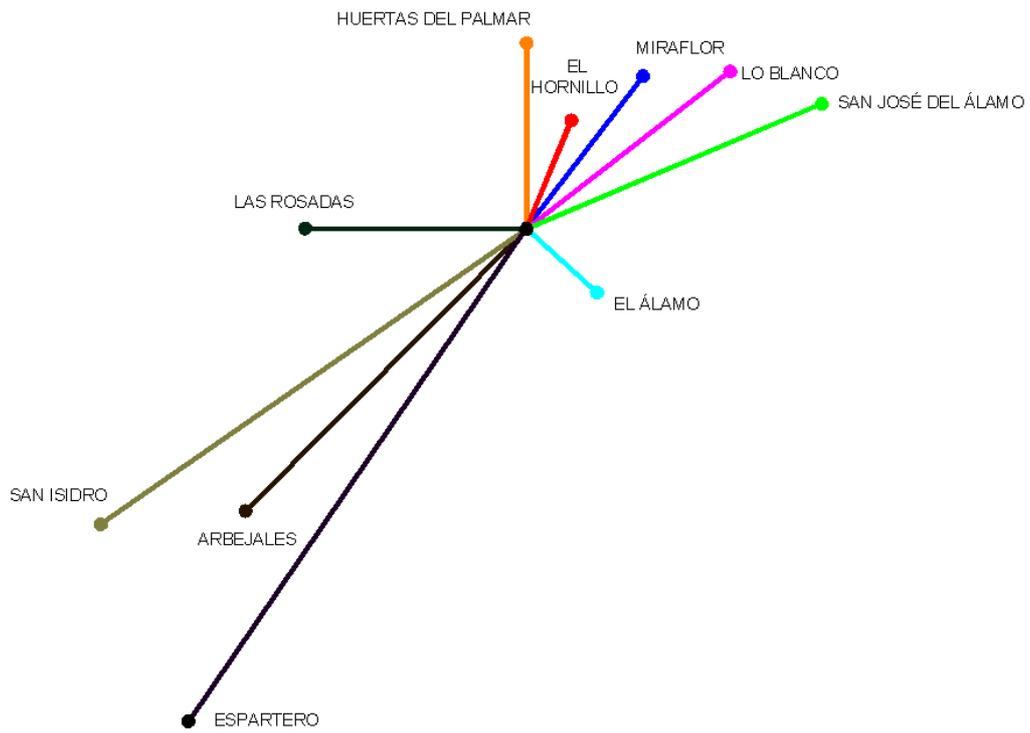


Imagen-gráfico 11.1.2.-1: Distancias en tiempo de desplazamientos entre entidades.

**PLANO DE TIEMPOS**

**DE**

**DESPLAZAMIENTO Y**

**DISTANCIAS**

#### **11.1.1.- RED PEATONAL**

Las sendas peatonales existentes en el municipio terorense presentan graves deficiencias en cuanto a accesibilidad se refiere. A excepción del casco de Teror, donde presenta un entramado más o menos continuo, el resto del municipio cuenta con tramos aislados y sin conexión entre sí, no llegando a existir, en el sentido estricto, una red peatonal. Esta situación hace que la accesibilidad de los usuarios a esta red, una de las principales ya que sirve tanto para desplazamientos como para dar acceso a otras redes, sea poco adecuada

#### **11.1.2.- RED DE APARCAMIENTOS**

El actual sistema del viario rodado de Teror cuenta aproximadamente con unos 157 km de vías rodadas urbanas e interurbanas. Por lo tanto, se hace patente la necesidad de plazas de aparcamientos para la correcta ubicación de los vehículos en el municipio, en aquellos barrios de mayor parque de vehículos.

Se pueden contabilizar plazas de aparcamientos en gran parte de los barrios que conforman el municipio, quedando exentos aquellos donde la población se distribuye de manera muy dispersa o con una población muy escasa como por ejemplo Las Rosadas y San Isidro, localizados principalmente en las zonas más alejadas del centro del municipio. A su vez también podemos decir que gran número de los aparcamientos contabilizados se ubican en espacios reservados en la propia calzada para tal fin, a excepción del caso de Teror, donde la mayoría de los aparcamientos se centran en bolsas de aparcamientos.

Cabe destacar que la gran mayoría de los aparcamientos realizados en línea o batería, el aparcamiento invade el espacio reservado para la propia circulación de los vehículos.

La mayoría de las plazas de aparcamientos se van a contabilizar en zonas centrales de los barrios, y las urbanizaciones que se localicen dentro de las entidades de población debido a la gran presencia de viviendas, dotaciones y servicios. En el casco de Teror, que conforman el casco urbano central del

municipio, es donde se concentra gran parte de la actividad económica y administrativa del municipio, lo que genera que la mayor parte de los aparcamientos estén en este barrio.

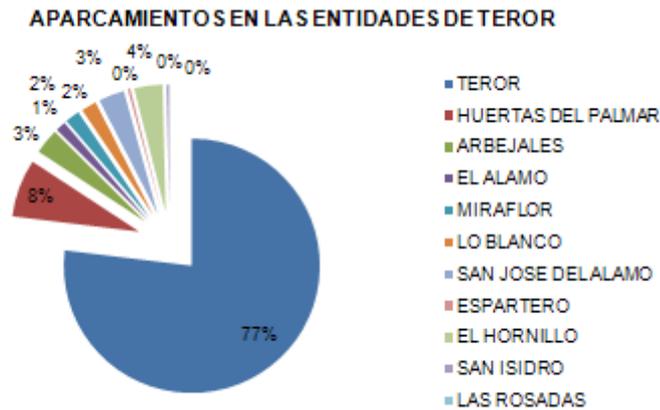


Gráfico 11.1.2.-1: aparcamientos totales dentro del municipio repartidos por barrio. Elaboración propia.

Por otra parte, destacar que en el municipio de Teror, la única zona que tiene aparcamientos tarifados se localiza dentro del casco de Teror en las inmediaciones del mercado municipal y la iglesia de la Virgen del Pino, así como el aparcamiento municipal que en la zona del mercado con acceso controlado.

Analizando los aparcamientos en función de su tipología, en el municipio de Teror nos encontramos aparcamientos de los cuatro tipos que se han tenido en cuenta en este estudio, lineal, en batería, en bolsa y vados. Si bien es verdad que los aparcamientos en batería apenas suponen un 5% del total de plazas disponibles en el municipio, los aparcamientos en bolsa abarcan un 41 %, seguido de cerca por los aparcamientos en línea con un 33 %. Hay que tener en cuenta que los aparcamientos eventuales se producen dentro del centro de Teror, para en épocas de fines de semana y festivos, la demanda quede cubierta.

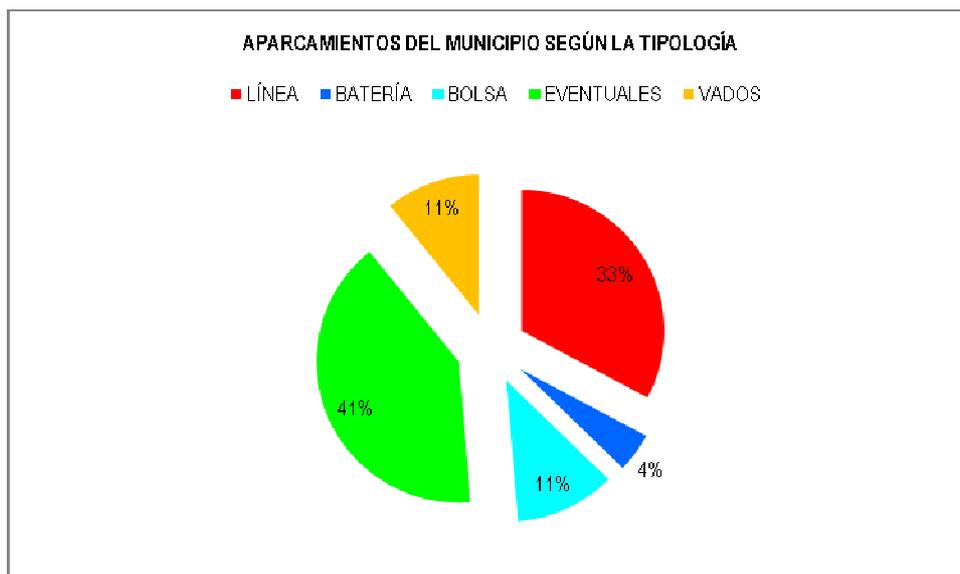


Gráfico 11.1.2.-2: Tipología de aparcamientos en la totalidad del municipio. Elaboración propia.

Las zonas de aparcamiento en bolsa se encuentran bastante repartidas en todo el municipio, aunque las más significativas se encuentran dentro del casco de Teror y en la zona centro del mismo, debido principalmente a importantes dotaciones que suelen ubicarse también en zonas un poco más alejadas, como colegios, mercado, centros religiosos, grandes instalaciones deportivas, etc. Por último, mencionar que algunas de las zonas de aparcamientos colectivos contempladas en este apartado se encuentran en terreno que no está específicamente destinado a tal fin, sino que responde más bien a cuestiones de necesidad de disponer de aparcamiento en determinadas zonas.

Los aparcamientos de tipo lineal, y en menor medida los de batería, se sitúan de forma mucho más repartida en las calles del municipio y quedan supeditados a la cercanía del destino que pretenda el usuario del vehículo. Sin lugar a dudas la accesibilidad a este tipo de aparcamientos es muy relativa, tanto en cuanto que la posibilidad de paso o de encontrar una plaza libre en la cercanía del destino depende del azar.

Para terminar, la accesibilidad a las plazas de aparcamientos dentro del casco queda condicionada por la fluidez del tráfico, puesto que un tráfico ligero facilita el acceso a las plazas de aparcamiento de uso colectivo a una velocidad aceptable y en condiciones de seguridad. Mientras que si el tráfico es denso y con continuas retenciones el tiempo para acceder a la plaza es mayor con el consiguiente riesgo de encontrarse con el aparcamiento saturado y en muchos casos que no exista plaza alguna. La zona de estudio no presenta un tráfico denso en la zona donde se ubica los aparcamientos de forma colectiva,

exceptuando las horas punta, y es por ello por lo que corroboramos lo anteriormente dicho, desde el punto de vista de la accesibilidad son los más representativos.

### 11.1.3.- SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

La accesibilidad del servicio público de guaguas puede interpretarse desde varios puntos de vista dependiendo del lado de usuario que se tenga.

- Usuarios de Transporte Público.
- Conductores de los vehículos de Transporte Público.



Imagen 11.1.3.-1; Bus que opera en Teror

Por otra parte, según se desprende de la información facilitada por la compañía GLOBAL S.U. y según diversos estudios, el usuario se plantea el transporte en guagua cuando la distancia desde su origen hasta la parada más próxima no supera los 300 metros. De este modo, es importante analizar qué zonas de población no quedan englobadas en las áreas de 300 metros a la redonda de las paradas de guagua, puesto que es ahí donde los usuarios tendrán problemas de accesibilidad al transporte colectivo de viajeros.

Para el análisis de la accesibilidad del transporte colectivo de viajeros, las paradas de guagua del municipio de Teror se han agrupado en dos grandes apartados:

- las paradas de guaguas que se ubican dentro de los barrios forman parte del entidad urbano o los más próximos a este;
- las paradas localizadas en los barrios externos a la entidad urbana.

Las paradas que se localizan dentro del primero de estos grupos presentan una accesibilidad aceptable. Asimismo es conveniente recalcar que en estos barrios, la casi totalidad de las viviendas y dotaciones disponen de al menos una parada de guagua a menos de 300 metros de distancia.

Cabe destacar que gran parte del territorio de las entidades que queda sin cobertura de transporte colectivo, ya que solo la entidad de Teror alcanza una cobertura del 96.50 % del terreno. Otros barrios

que obtiene una óptima, pero mejorable, cobertura son las entidades de: Lo Blanco con un 71.42 %, Mirafior con un 66.07 % y las Rosadas con un 65.11 %.

Una de las entidades que posee una deficiente cobertura de transporte colectivo es Huertas del Palmar con solo un 20.25 % del terreno, lo que dado que es la segunda entidad más poblada del municipio se hace insuficiente, quedando habitantes sin esta posibilidad de transporte y haciendo que se tenga que recurrir al vehículo privado para realizar los desplazamientos.

ENTIDADES DE POBLACIÓN	COBERTURA TRANSPORTE COLECTIVO m <sup>2</sup>	SUPERFICIE ENTIDAD m <sup>2</sup>	% TERRENO CUBIERTO POR TTE. COLEC.
Teror	3.527.182,31	3.655.020,50	96,50
Huertas del Palmar	1.148.193,40	5.669.364,25	20,25
Arbejales	1.683.021,37	5.292.930,12	31,80
El Álamo	593.375,95	1.809.219,46	32,80
Mirafior	1.187.870,31	1.797.791,92	66,07
Lo Blanco	450.390,56	630.643,03	71,42
San José del Álamo	501.959,12	930.540,96	53,94
Espartero	10.492,96	3.429.195,16	0,31
El Homillo	491.737,94	1.432.849,31	34,32
San Isidro	199.467,17	706.449,36	28,24
Las Rosadas	282.865,10	434.418,90	65,11
<b>TOTALES</b>	<b>10.076.556,19</b>	<b>25.788.422,97</b>	

Gráfico 11.1.3.-1 Elaboración propia. Cobertura del transporte colectivo.

En cuanto a los barrios más alejados del casco urbano, disminuye considerablemente la accesibilidad de los usuarios al servicio de transporte colectivo. Las paradas de guagua están separadas mayores distancias y además las zonas de viviendas y dotaciones alejadas más de 300 metros de las mismas aumentan también, quedando incluso algunas zonas de barrios, a distancias mayores de 500 metros de la parada más cercana.

Por último, destacar la deficiencia de prácticamente la totalidad de paradas del municipio en cuanto a mobiliario urbano, ya que la mayoría únicamente disponen de un poste con el cartel informativo de las líneas que pasan por la parada en cuestión.

### 11.1.3.1.- NUEVA ESTACION DE GUAGUAS

A través de la sesión de los terrenos reseñados a continuación por parte del Ayuntamiento de Teror a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria se ha colocado la primera piedra para la construcción de la parada preferente-intercambiador de Teror. Esta nueva estación de guaguas pretende solventar los problemas de capacidad y accesibilidad a la estación actual, sin embargo en base a la localización de la nueva estación se considera lo siguiente:

### **VIAS RODADAS Y APARCAMIENTOS**

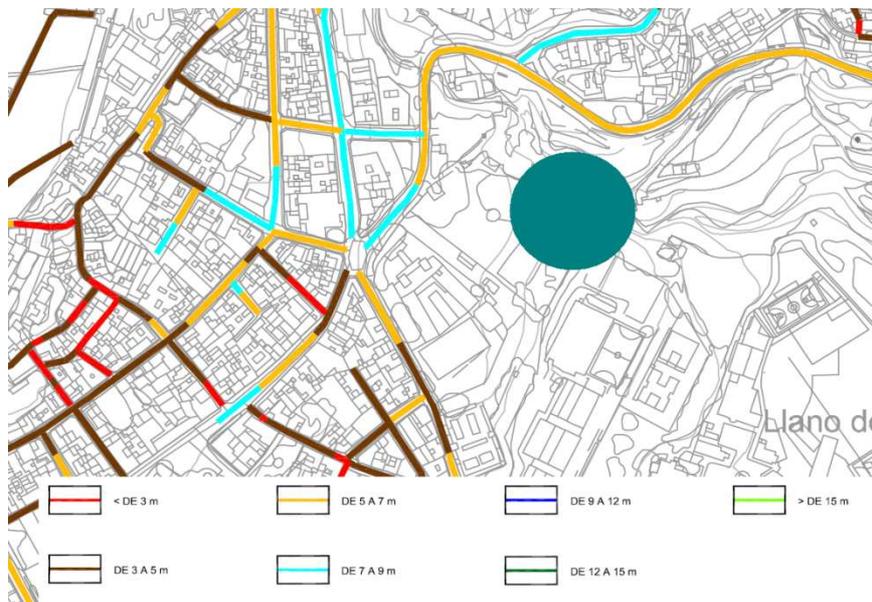


Imagen 11.1.3.1.-1: Secciones de vías rodadas y el círculo indica donde se está llevando a cabo las obras de la nueva estación de guaguas.

Se puede apreciar que las vías que darían acceso a la instalación (sin incluir los nuevos viales que se proyecten) poseen secciones siempre inferiores a los 7 metros por lo que los radios de giro dentro del entramado urbano en el cual se encontrará la nueva estación suponen un fuerte hándicap en la accesibilidad de los vehículos. Por consiguiente el tráfico de vehículos de largas dimensiones que acceden al nuevo equipamiento desde la GC-43, podrían presentar problemas de acceso y tránsito.

Se ha previsto a su vez dotar la zona de estacionamiento los cuales no han sido considerados como disuasorios al no estar estos previstos para la intermodalidad entre transportes (transporte público – vehículo privado es el que se considera en este municipio o transporte público intermunicipal – transporte público municipal).

### **SENDAS PEATONALES**

Sin hacer alusión a los nuevos viales que se proyecten en el entorno de la estación, las aceras cuentan con anchos que son suficientes para el paso peatonal tanto del usuario estándar como de los usuarios de movilidad reducida. Las conexiones con la zona de la Basílica del Pino y otros equipamientos atractores presenta buena conectividad en planta y sección transversal.

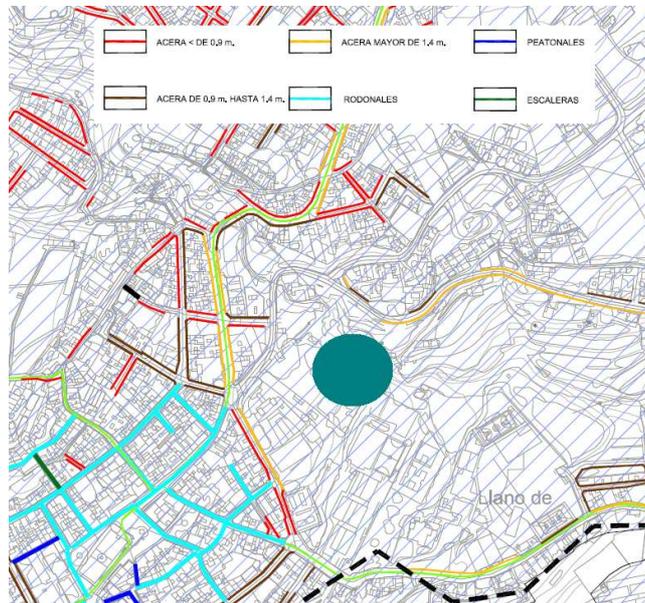


Imagen 11.1.3.1.-2: Secciones de aceras disponibles y el círculo indica donde se está llevando a cabo las obras de la nueva estación de guaguas.

Sin embargo el acceso queda en evidencia en lo que refiere al alzado, ya que presentar pendientes superiores al 20%, ante lo cual y a la vista de la inminente culminación de las obras y la imposibilidad de presentar variantes a la misma se deberá proponer medidas que salven tales desniveles como ascensores u otros medios.

## **11.2.- TRANSITABILIDAD.**

La transitabilidad es una de las variables más importantes del sistema de transporte. En ella se desarrolla la aptitud de cada red para su tránsito por la misma, si bien existen muchas variables que en su conjunto darán una mejor o peor transitabilidad. Entre estas variables se pueden distinguir:

- 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.

### **11.2.1.- VÍAS RODADAS.**

La movilidad municipal en Teror a través de los vehículos de tracción mecánica presenta ciertos inconvenientes pero es muy destacable el tránsito de vehículos pesados por el municipio al ser zona de paso a las principales cooperativas agrícolas o ganaderas del lugar, así como de la presencia de actividad industrial por la ubicación de la industria de Aguas de Teror, Aguas de Roque Nublo y Eidetesa, y zona de paso entre cumbre y costa. Por consiguiente es de prever que en un entramado urbano las intersecciones y viales no estén diseñados para soportar este tipo de tráfico lo que conlleva asientos en el firme y a frecuentes problemas en la conducción. Esto es un factor importante para que se multipliquen en el municipio los casos de fondos de saco no permitiendo un mallado del sistema viario; este hecho ocurre principalmente en las zonas de las laderas.

Este punto se analiza de manera más exhaustiva en el análisis de las vías rodadas urbanas, en el apartado 11.3.1. del presente documento.

#### **11.2.1.1.- INTERSECCIONES.**

La problemática referida a las intersecciones entre dos o más vías de vehículos, ya sean privados o públicos, engloba casos de retenciones, colisiones y problemas importantes de seguridad vial.

Para la diagnosis del estado actual de las intersecciones, no se ha podido contar con la colaboración de la Policía Local del municipio dado que es ésta la que tiene un amplio conocimiento de la problemática.

Aún así se han localizado algunas intersecciones que presentan importantes problemas de seguridad y confort al tráfico rodado; éstas son las que siguen.

También cabe destacar que las intersecciones de la red de carreteras se encuentran con secciones de plataforma de valores comprendidos entre los 5 y los 7 metros o con cifra de menor valor, lo que implica que el acceso a las vías rodadas no se haga en condiciones de seguridad, dado que los radios de giro para vehículos de longitud mayor a los 12 metros no serán suficientes.

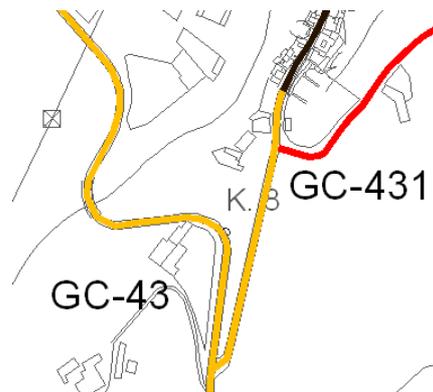


Imagen 11.2.1.1.-1: Cruce de la GC-43 con la GC-431. Sección de plataforma disponible entre los 5 y los 7 metros.

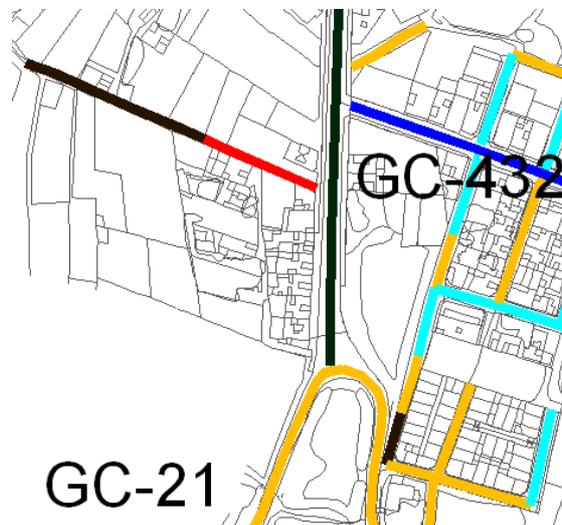


Imagen 11.2.1.1.-2: Cruce de la GC-21 con la GC-432. Sección de plataforma disponible entre los 5 y los 7 metros para la GC-21 y entre los 12 y 15 metros la GC-432.

También se produce de forma frecuente que las incorporaciones a las distintas vías de la red viaria, se produzcan en condiciones pésimas de visibilidad lo que genera que la accesibilidad de la red rodada se vea disminuida.

### 11.2.2.- SENDAS PEATONALES

La red de sendas peatonales del municipio terorense presenta graves problemas de discontinuidad, hecho que queda claramente reflejado en el inventario de longitud de la red peatonal por entidades de población, donde más del 80% de la red se sitúa únicamente en el propio casco urbano. Esta comparativa trata de reflejarse en el siguiente gráfico, donde se recogen las longitudes de cada tipología de senda peatonal para Teror casco en tonos rojizos mientras que la suma del resto de entidades está representada en color azul.

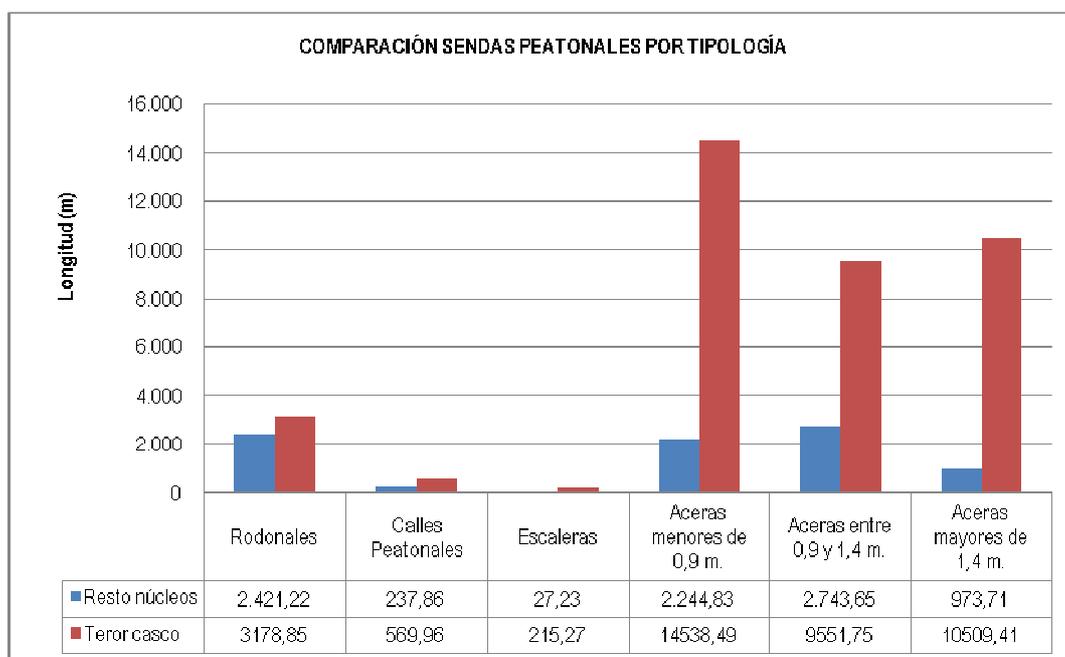


Gráfico 11.2.2.-1: Comparación de tipologías de sendas peatonales entre Teror casco y el resto de entidades. Elaboración propia.

También resulta un punto importante a tratar de solventar los escasos anchos de acera disponible, siendo en el casco de Teror las aceras con un ancho inferior a 0,9 metros las más abundantes. Además, si tenemos en cuenta la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, se hace referencia a anchura mínima de la banda peatonal, que debería superar la anchura de 1,40 metros, pero siendo esta sección no la total existente sino aquella libre de cualquier tipo de obstáculos, entre los cuales se encuentra el mobiliario urbano, jardinería, etc. Esto significa que los casi 11,5 km. de aceras

con anchos superiores no tienen porqué cumplir necesariamente la citada ley, sino que se precisa de un estudio más pormenorizado en el que se analice el ancho útil disponible, y lo cual queda fuera del nivel de análisis del presente E.M.

### **11.3.- NIVEL DE SERVICIO DE LA RED**

Este apartado se dedica al cálculo y expresión del nivel de servicio de la red de infraestructuras del área de estudio y se ordena diferenciando entre tráfico urbano e interurbano.

Debido a que no se poseen datos de niveles de servicio de sendas peatonales, no se puede valorar éste apartado.

### 11.3.1.- RED DE CARRETERAS.

En cuanto al nivel de servicio de las vías rodadas, se han analizado por un lado, los principales accesos a los diferentes núcleos de población, y por otro, los principales corredores que posibilitan los distintos movimientos de conexión entre el municipio de Teror y los colindantes al mismo.

#### 11.3.1.1.- ACCESOS A TEROR

Como ya se ha descrito anteriormente, los principales accesos a Teror los constituyen las carreteras GC-21, GC-42 y GC-43, todas ellas pertenecientes a la Red de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria.

Las intensidades medias diarias de dichas carreteras se han tomado de los datos de Aforo de 2.008 facilitados por el Área de Carreteras del Cabildo, calculándose a partir de éstos el nivel de servicio de cada vía utilizando el método descrito por el Manual de Capacidad de Carreteras, siendo estos los posibles resultados:

Nivel de servicio	Descripción
<b>A</b>	La velocidad de los vehículos es la que elige libremente cada conductor. Cuando un vehículo alcanza a otro más lento puede adelantarle sin sufrir demora Condiciones de circulación libre y fluida
<b>B</b>	La velocidad de los vehículos más rápidos se ve influenciada por otros vehículos Pequeñas demoras en ciertos tramos, aunque sin llegar a formarse colas Circulación estable a alta velocidad
<b>C</b>	La velocidad y la libertad de maniobra se hallan más reducidas, formándose grupos Aumento de demoras de adelantamiento Formación de colas poco consistentes Nivel de circulación estable
<b>D</b>	Velocidad reducida y regulada en función de la de los vehículos precedentes Formación de colas en puntos localizados Dificultad para efectuar adelantamientos

Nivel de servicio	Descripción
	Condiciones inestables de circulación
E	<p>Velocidad reducida y uniforme para todos los vehículos, del orden de 40-50 km/h</p> <p>Formación de largas colas de vehículos</p> <p>Imposible efectuar adelantamientos</p> <p>Define la capacidad de una carretera</p>
F	<p>Formación de largas y densas colas</p> <p>circulación intermitente mediante parones y arrancadas sucesivas</p> <p>La circulación se realiza de forma forzada</p>

Tabla 11.3.1.1.-1. Descripción de los niveles de servicio para vías interurbanas.

Aplicando la formulación del Manual de Capacidad de carreteras para las vías estudiadas se han obtenido los siguientes resultados:

Carretera		IMD (veh./día)	Nivel de Servicio	Nivel de servicio considerado en este EM
GC-21	Las Palmas	6.174	C	D
GC-21	Valleseco	1.350	B	D
GC-42	San Mateo	2.418	B	B
GC-43	Arucas	2.340	B	B

Tabla 11.3.1.1.-2. Intensidades medias diarias y niveles de servicio de las principales vías de Teror.

Como puede observarse de los resultados, la vía que soporta una mayor intensidad de tráfico es la que une Teror con Las Palmas y otros municipios como Valleseco, siendo por ello la carretera utilizada por la mayoría de vehículos que acceden desde el interior de la isla hasta la capital grancanaria y también en sentido contrario. También cabe destacar que aunque el nivel de servicios de la GC-21, en el tramo de Valleseco, arroja un valor de nivel de servicio B, se considera de cara a este estudio de movilidad un nivel C, dado que es habitual localizar en esta carretera vehículos pesados, lo que sumado a la poca

presencia de zonas aptas para el adelantamiento hacen que en ciertos momentos el nivel de la vía pase a ser de tipo D.

Las demás vías que dan acceso a Teror, la GC-42 que une Teror con San Mateo y la GC-43 que conecta con Arucas, tienen unos niveles de servicio adecuados, produciéndose quizás mayor tránsito los fines de semana o festivo por el carácter turístico del municipio terorense.

Destacar además, que parte importante del trazado de la GC-21, y también de la GC-43, discurre por el propio núcleo urbano de Teror, colapsando de manera innecesaria el casco con tráfico únicamente de paso, aunque este apartado se analizará con mayor detalle en el apartado de vías urbanas.

### **11.3.1.2.- VÍAS URBANAS**

Haciendo una aproximación de los vehículos que acceden a Teror por distintos motivos y en función de las capacidades de los servicios e instalaciones que allí se encuentran (centros educativos, sanitarios, administrativos, etc.) se ha calculado que aproximadamente unos 2.000 vehículos acceden a explícitamente a Teror, suponiendo el resto del tráfico obtenido de los datos de aforo de las principales vías de acceso como tráfico de paso, y que circula por el núcleo terorense únicamente por la configuración del viario en la zona.

A partir de las intensidades medias diarias de las vías de acceso a Teror, al cual se deducen los 2.000 vehículos/día que acceden a Teror, se han efectuado unas hipótesis para ver cuál sería el itinerario más razonable a escoger por los vehículos que atraviesan Teror de camino a sus respectivos destinos. Con esta distribución del tráfico, se ha procedido al cálculo de los niveles de servicio de las principales vías urbanas de Teror y que se muestran en la siguiente imagen:

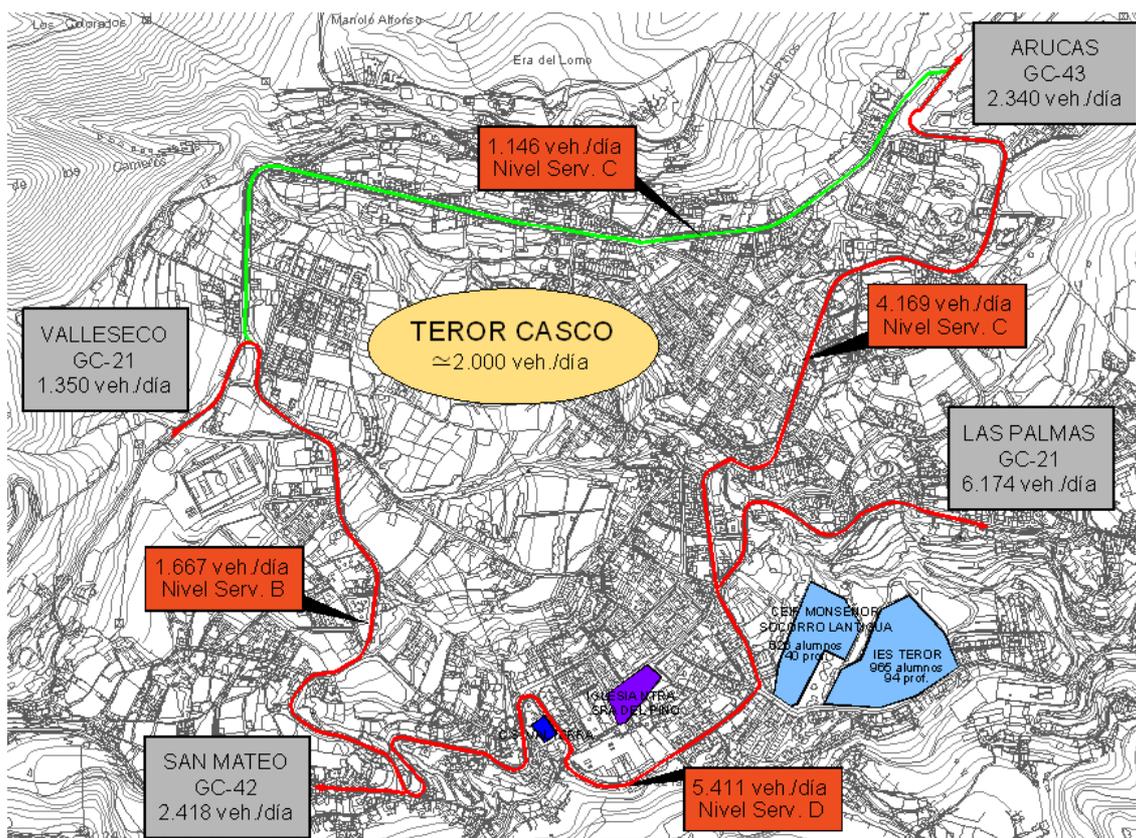


Imagen 11.3.1.2.-1. Intensidades medias diarias y niveles de servicio de las principales vías de Teror.

### 11.3.2.- RED DE APARCAMIENTOS

Los vehículos motorizados no solo circulan, sino que una buena parte de su tiempo estarán estacionados. El municipio de Teror cuenta actualmente con un parque de vehículos de 8.660 y 1.293 vehículos externos que visitan el municipio. Para alojar estos vehículos el Ayuntamiento 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.

REPARTO DE VEHÍCULOS DENTRO DEL T.M. DE TEROR										
NÚCLEOS URBANOS	Nº VIVIENDAS	Nº HABITANTES	Nº VEHÍCULOS		APARCAMIENTOS					TOTAL APARCAMIENTOS NÚCLEO
			VEHICULOS PROPIOS	VEHICULOS EXTERNOS	LÍNEA	BATERÍA	BOLSA	VADOS	PRIVADOS SIN REGULAR	
TEROR	2270	6.810	3.764	800	2.131	195	891	474	341	4.031
HUERTAS DEL PALMAR	479	1.436	794	0	465	92	18	100	359	1.035
ARBEJALES	354	1.061	586	0	199	36	2	74	318	630
EL ALAMO	276	829	458	0	142	22	0	58	497	719

REPARTO DE VEHÍCULOS DENTRO DEL T.M. DE TEROR										
NÚCLEOS URBANOS	Nº VIVIENDAS	Nº HABITANTES	Nº VEHÍCULOS		APARCAMIENTOS					TOTAL APARCAMIENTOS NÚCLEO
			VEHICULOS PROPIOS	VEHICULOS EXTERNOS	LÍNEA	BATERÍA	BOLSA	VADOS	PRIVADOS SIN REGULAR	
MIRAFLORES	228	684	378	0	63	46	39	48	137	333
LO BLANCO	195	584	323	0	141	0	0	41	234	415
SAN JOSE DEL ALAMO	186	558	308	0	237	9	0	39	223	508
ESPARTERO	123	368	203	0	12	2	0	26	221	260
EL HORNILLO	114	341	188	0	292	5	0	24	136	458
SAN ISIDRO	48	145	80	0	14	3	0	10	44	70
LAS ROSADAS	37	110	61	0	0	0	0	8	22	30
<b>TOTAL TEROR</b>	<b>4309</b>	<b>12.926</b>	<b>7.145</b>	<b>800</b>	<b>3.695</b>	<b>411</b>	<b>950</b>	<b>900</b>	<b>2.532</b>	
<b>TOTAL VEHÍCULOS-APARCAMIENTOS MUNICIPIO</b>			<b>7.945</b>		<b>8.487</b>					
<b>APARCAMIENTOS DISPONIBLES</b>			<b>543</b>							

Tabla 11.3.2.-1: Fuente ISTAC y Ayuntamiento de Teror. Elaboración propia.

Como se puede observar, la tabla arroja como dato que en el total del término municipal de Teror existe un excedente de 543 plazas de aparcamiento. A este respecto, cabe puntualizar que estas no están repartidas uniformemente, existiendo entidades con mayor concentración de equipamientos atractores, como puede ser el casco urbano de Teror, donde, sobre todo en determinadas franjas horarias, la demanda de plazas de aparcamiento supere significativamente la oferta de las mismas, produciéndose la consiguiente congestión de las vías urbanas por los vehículos que circulan buscando un lugar de estacionamiento.

En los momentos donde se producen picos de demanda, como son festividades importantes del municipio entre las que destacan la celebración de la Virgen del Pino, se acondiciona terrenos para estacionar vehículos, lo que garantiza que el número de aparcamientos necesarios quede cubierto.

El estudio de la ampliación de aparcamientos es un dato estimativo que no se puede calcular, dado que no se puede cuantificar el número de aparcamientos en línea o batería que se van a crear en un futuro y cómo evolucionará de forma exacta el parque de vehículos de Teror. Sin embargo, haciendo una extrapolación del crecimiento, se puede aproximar que en el año horizonte, el número total de vehículos, tanto de residentes del municipio como procedentes de otros municipios de la isla, asciende a 8.757 vehículos, habiendo experimentado un crecimiento aproximado al 10%. El estacionamiento de estos más de ochocientos vehículos más que se prevé que circulen por Teror debe ser cubierto con las nuevas plazas de aparcamiento que se creen.

#### **11.4.- CALIDAD DEL SERVICIO.**

La calidad del servicio es un concepto que presenta, sin duda, una cierta ambigüedad, al estar definido por el conjunto de factores sin que se haya establecido una relación matemática entre los parámetros que lo definen. Los conceptos o 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 de manera diferente a la calidad de servicio según se emplee en los movimientos de aproximación y dispersión a pie hasta/desde el lugar del desplazamiento principal o en la espera al vehículo en el que se realice éste. El viajero penaliza estos tiempos, en especial el de espera, que llega a percibir como el doble o más del real, del que constata cuando está en el interior del vehículo y este se mueve.

##### **11.4.1.- TRANSPORTE COLECTIVO**

En el tiempo de espera también influye que el pasajero o usuario esté informado de, cuánto tiempo tiene que esperar, que el lugar de la parada sea agradable y esté adaptado, así como que el mobiliario sea el adecuado para agradar al usuario, todos estos factores influyen, bien positivamente o negativamente en la calidad del servicio. En Teror, los factores anteriormente mencionados, no están presentes en la mayoría de los lugares destinados al transporte público, ya que muchos de ellos no poseen mobiliario como papeleras, bancos, marquesinas, paneles informativos que indiquen el tiempo de espera o den información sobre el transporte a emplear, así como, adaptación para minusválidos, la presencia de vegetación u otros elementos que creen una zona agradable al usuario y le den la sensación, de que el tiempo de espera es menor.

En el tiempo durante el trayecto, cabe puntualizar, que el trazado de las vías por las que discurra el transporte, tiene que ser el idóneo, para que la estancia del pasajero sea agradable. En este factor influye el tipo de vía del recorrido, su estado, es decir, el mantenimiento de las vías, sus secciones, su trazado, la ausencia de puntos conflictivos que puedan afectar a la travesía,..., etc. En cuanto a este aspecto, la situación en el municipio no es tan deficiente como en el apartado anterior, ya que las líneas que atraviesan el mismo lo hacen por vías de una importancia relativa, pertenecientes a la red principal y local

del Cabildo de Gran Canaria, la cual implica que cumple en su mayoría con los factores anteriormente descritos.

Además del tiempo, para los viajeros, tiene importancia la frecuencia ya que, definiendo el intervalo entre dos servicios, establece pautas para la determinación del tiempo de espera. En el caso del vehículo privado, la espera es la establecida por el propio usuario, salvo para los acompañantes, y la variabilidad de movimiento es casi ilimitada. En los movimientos de transporte colectivo, al ser la frecuencia en este municipio bastante óptima, los servicios se suceden aproximadamente cada 1 ó 1.5 horas, los usuarios que deseen hacer uso de este tipo de transporte conocen o se informan del horario de paso de las guaguas con anterioridad a hacer uso del mismo, ya que si no los tiempos de espera pueden llegar a superar las 2 horas.

El precio constituye para el viajero otro factor de la calidad que se muestra inversamente a su valor absoluto. Resulta menos determinante que el tiempo en los desplazamientos urbanos, y va adquiriendo mayor importancia a medida que se alarga la longitud de los viajes. Así se tienen los siguientes precios:

Origen	Destino	Línea	Precio Billete (1 viaje)	Tarjeta Insular (1 viaje)	Tarjeta AB (10 viajes)	Tarjeta FNG (10 viajes)	Tarjeta FNE (10 viajes)	Bono Cabildo (50 viajes)
TEROR	SAN MATEO	<a href="#">214 TEROR-SAN MATEO</a>	1.8	1.45	14.4	14.4	9	47.9
Origen	Destino	Línea	Precio Billete (1 viaje)	Tarjeta Insular (1 viaje)	Tarjeta AB (10 viajes)	Tarjeta FNG (10 viajes)	Tarjeta FNE (10 viajes)	Bono Cabildo (50 viajes)
LAS PALMAS (SAN TELMO)	TEROR	<a href="#">220 LAS PALMAS - ARTENARA</a>	2.1	1.7	16.8	16.8	10.5	55.9
LAS PALMAS (SAN TELMO)	TEROR	<a href="#">229 LAS PALMAS-SAN JOSE DEL ALAMO-TEROR</a>	2.1	1.7	16.8	16.8	10.5	55.9
LAS PALMAS (SAN TELMO)	TEROR	<a href="#">216 LAS PALMAS-TEROR</a>	2.1	1.7	16.8	16.8	10.5	55.9
Origen	Destino	Línea	Precio Billete (1 viaje)	Tarjeta Insular (1 viaje)	Tarjeta AB (10 viajes)	Tarjeta FNG (10 viajes)	Tarjeta FNE (10 viajes)	Bono Cabildo (50 viajes)
ARUCAS	TEROR	<a href="#">215 TEROR-CRUCES SAN FELIPE</a>	1.2	0.96	9.6	9.6	6	—
ARUCAS	TEROR	<a href="#">235 ARUCAS-TEROR</a>	2.4	1.9	19.2	19.2	12	63.85

Imagen 11.4.1-1; Precios de Viajes a Teror; Fuente: Global SU

De apartados anteriores se ha detectado que:

- Un 85.13% de la población ocupada (4.015) trabaja fuera del municipio y que de estos el 7.07% va en guagua a trabajar (284)
- Un 94.05 % de los estudiantes (909) mayores de 16 años estudia en la isla de gran Canaria y de estos un 55.11% lo hace fuera del municipio de Teror. De los estudiantes que se mueve a su centro de estudios, el 40.77% va a su centro punto estudio en guagua (338).

- Por tanto se mueven en día laborable por motivos de trabajo o estudios un total de 622 personas.

Estos 622 usuarios del transporte colectivo deben de hacer un desembolso considerables de dinero para ir a sus centros de estudio o trabajo, lo cual se convierte en una carga económica importante para un servicio que tarda una media de 45 minutos en llegar a Arucas y a Las Palmas de Gran Canaria.

	Teror		
	Trayecto	Diario	Anual
Centros Educativos Las Palmas de GC	3,30	6,60	1.254
Universidad LPGC Campus Tafira	3,30	6,60	1.254
Universidad LPGC Campus San Cristóbal	3,30	6,60	1.254
Universidad LPGC Campus Obelisco	2,10	4,20	798

Tabla 11.4.1 -1. Gasto Medio por estudiante

## **11.5.- INTERMODALIDAD.**

La intermodalidad viene definida como la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Para que un EM pueda cumplir los objetivos marcados debe establecerse la disminución del uso del transporte privado en vehículo y fomentar medios colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar. Es por éste argumento que es el Transporte Colectivo el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte; por lo tanto se entiende que pueden relacionarse los siguientes modos de transporte entre sí:

### **11.5.1.- SENDAS PEATONALES – TRANSPORTE COLECTIVO**

Respecto al análisis de la intermodalidad entre las distintas redes, la conexión entre sendas peatonales y transporte colectivo es una de las más delicadas ya que una gran mayoría de usuarios del transporte público se desplaza hasta las paradas del mismo a pie. Además, hay que tener en cuenta que el fomento del uso del transporte público es una de las tendencias a nivel mundial y que también se pretende potenciar en el presente estudio de movilidad

Una red peatonal con discontinuidades y que no permita acceder de forma rápida, cómoda y, sobre todo, segura hasta los puntos de conexión con otros medios de transporte, en este caso el transporte colectivo, supone que la red está incompleta, reduciendo además los usuarios potenciales de esta otra red.

En el caso de Teror, este es un problema existente a lo largo y ancho de todo el municipio ya que numerosas paradas de guagua se encuentran en los márgenes de las carreteras más importantes y de mayor tráfico, no estando éstas demasiado adaptadas a los peatones.

Como se puede observar en la imagen que se muestra a continuación, existe un importante número de paradas de guagua en la propia entidad de Teror que no cuenta ni con un adecuado sistema de vías peatonales para acceder a las mismas ni con un espacio acondicionado para la espera de los usuarios hasta el siguiente servicio.

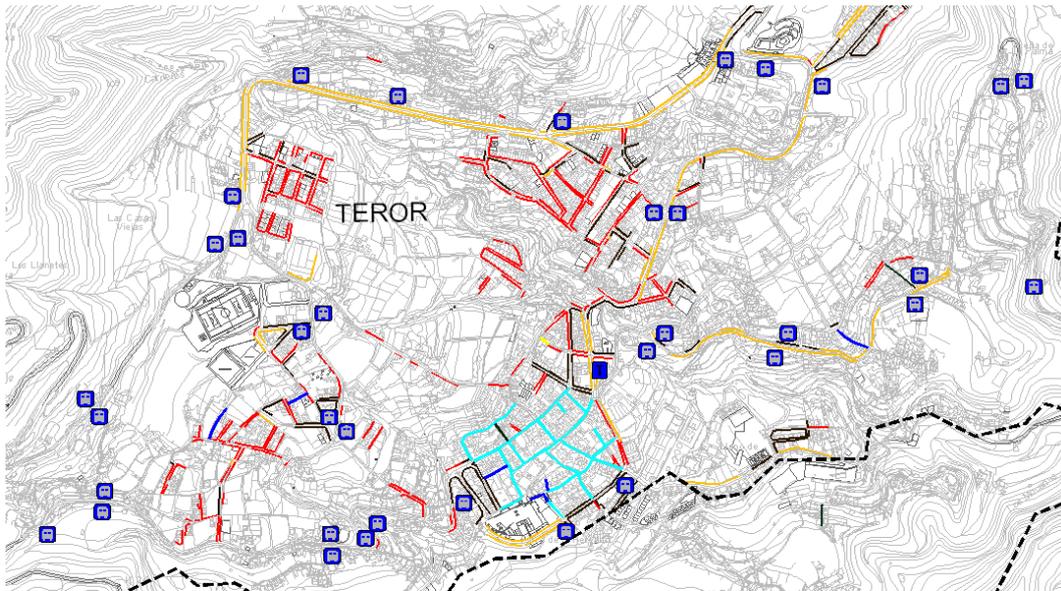


Imagen 11.5.1.-1: Problemas de intermodalidad entre la red peatonal y el transporte colectivo. Elaboración propia.



Imagen 11.5.1.-2: Ejemplo de red peatonal discontinua en la GC-42 dificultando la intermodalidad entre sendas peatonales y transporte colectivo.

En este apartado cabe destacar lo analizado en el Apartado de Accesibilidad y lo referente a la nueva parada preferente-intercambiador en donde se observa que la intermodalidad es compleja.



## 12. PROPUESTAS

### 12.1.- NOMENCLATURA

Las propuestas se estudiarán desde el punto de vista de la accesibilidad, la transitabilidad, el nivel de servicio, la calidad del servicio y la intermodalidad. Cada uno de los criterios será de aplicación a las vías rodadas, las sendas peatonales, la red de aparcamientos y el transporte colectivo.

Cuando una propuesta esté definida mediante una ficha la nomenclatura, según lo expuesto en el párrafo anterior, será del siguiente modo:

Concepto:

- Accesibilidad **(A)**
- Transitabilidad **(T)**
- Nivel de servicio **(NS)**
- Calidad del servicio **(CS)**
- Intermodalidad **(I)**

Tipología del medio de transporte:

- Vías rodadas **(VR)**
- Sendas peatonales **(SP)**
- Red de aparcamientos **(RA)**
- Transporte colectivo **(TC)**

Numeración de la propuesta con el número correspondiente.

De esta forma la nomenclatura establecida es:

**concepto + tipologías del medio de transporte + número XX**

## 12.2.- ACCESIBILIDAD.

### 12.2.1.- VÍAS RODADAS.

Ficha → **AVR01:** Viales de penetración.

**AVR02:** Nueva conexión Casco de Teror con GC-21.

**AVR03:** Acceso al casco de Teror.

**AVR04:** Nuevo acceso a El Palmar.

**AVR05:** Nuevo camino a Los Álamos.

### 12.2.2.- RED DE APARCAMIENTOS.

#### 12.2.2.1.- SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS NUEVOS Y EXISTENTES

Se propone un programa de señalización de los aparcamientos existentes así como de los aparcamientos de nueva ejecución, buscando:

- Señalizar las zonas destinadas a los aparcamientos para informar al usuario de su existencia.
- Marcar el recorrido para localizar su ubicación y realizar el menor recorrido, lo que conlleva menor tráfico dentro de los cascos.
- Delimitar las zonas destinadas a estacionamiento de vehículos, tanto para batería como para línea.

Ficha → **ARA01:** Señalización de aparcamientos nuevos y existentes.

### 12.2.3.- SENDAS PEATONALES.

#### 12.2.3.1.- PROGRAMA DE ADAPTACIÓN A LA LEY DE ACCESIBILIDAD.

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 Adaptado<sup>2</sup> a los viales del Municipio de Teror, allí donde fuese posible. Este programa parte con el problema de la fuerte orografía municipal, ya que Teror se encuentra en un terreno verdaderamente accidentado donde se pueden localizar pendientes que generen complejidad a los usuarios y también complicaciones para aplicar la normativa, debido a que no se podrá adaptar al U.M.R. más desfavorecido. La aplicación de éste programa debe ser estudiada detalladamente, puesto que la adaptación no será exacta a la norma, pero se tendrá que realizar dicha adaptación en la medida en que sea posible.

En Teror existen un total de 230 personas de movilidad reducida, sin conocerse su distribución, aunque a la vista del dato y según la sección de éste texto, es un municipio con considerada presencia de U.M.R., por los que se precisa de una red peatonal adaptada a las solicitudes que la Ley requiere. Tener en cuenta que de esos 230 U.M.R., 183 son por disminución de su capacidad física, así que los restantes son por capacidad mental. Con esto justificamos que se adapten los itinerarios aunque sea de manera parcial y condicionados por las pendientes.

Se han seleccionado una serie de itinerarios, recorridos de los cascos y las zonas donde hay gran presencia de viviendas a nivel general en cada entidad, los cuales deben ser adaptados en la mayor medida posible, y aunque las pendientes longitudinales no estén a favor, ya que consideraremos que por ellos no circulará el U.M.R. más desfavorecido. Estos itinerarios tienen como fin el tránsito a través de las sendas más representativas para alcanzar equipamientos que son importantes para éste tipo de usuarios; tales puntos son entre otros, los Centros de Salud, los puntos de localización de los transportes públicos, los Centros de Administración Municipal, los Centros de Enseñanza y los Centros Sociales.

El Programa incluye todas las actuaciones referentes para lograr itinerarios adaptados en las zonas seleccionadas, actuaciones que serían:

- Adaptar los itinerarios a las condiciones geométricas exigidas por la norma, prestando especial atención en el ancho de la acera y radios de giro, que condicionan el tránsito de las personas en mayor medida, ya que la pendiente, factor condicionante, estará vinculado a la topografía del lugar.
- A las condiciones geométricas, hay que destacar que todo el mobiliario urbano esté colocado de forma que las respete.
- El pavimento será el adecuado, tal que, indique modificaciones en el trazado de la senda peatonal, bien sea por cambios de textura o por color, o ambos, es decir, "Pavimento Especial

---

<sup>2</sup> "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."

- Señalizador". También será adecuado para evitar deslizamientos que puedan provocar caídas. Se dotará a las sendas con bordillos o pequeñas barandillas para identificar su fin.
- En las zonas de árboles, setos y jardinería que lo requieran se dispondrán alcorques o tapas de rejillas.
  - Las escaleras que se encuentren los recorridos peatonales serán adaptadas, sobre todo en cuanto al equipamiento con barandillas de protección y pasamanos.
  - La señalización viaria será adecuada, pasos de peatones adaptados y dotados de señalización luminosa si fuese necesario.
  - El mobiliario urbano cumplirá las condiciones requeridas por la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.

### **12.2.3.1.1 NORMAS DE DISEÑO Y TRAZADO DE RECORRIDOS PÚBLICOS.**

#### **12.2.3.1.1.1 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.

#### **12.2.3.1.1.2 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.

#### **12.2.3.1.2 NORMA DE LOS ELEMENTOS URBANÍSTICOS.**

##### **12.2.3.1.2.1 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.

##### **12.2.3.1.2.2 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.

##### **12.2.3.1.2.3 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.

### 12.2.3.2.- CORREDOR PEATONAL DEL CASCO DE TEROR.

Dado que dentro de la entidad de Teror se localizan 6.810 habitantes, lo que supone que el 52.68 % de la población del municipio está en esta entidad.

Las sendas peatonales del Casco de Teror alcanzan un valor de 38.563,73 metros, lo que supone que el 81.68 % del total.

Sin embargo, solo el 36,97 %, corresponde a aceras mayores a los 1.40 metros, calles peatonales y rodonales, que son las que posiblemente cumplen con la Ley de Accesibilidad. Estos datos arrojan un resultado de una red peatonal adecuada insuficiente, por lo que se presenta la necesidad de crear un corredor peatonal en el Casco de Teror.

Ficha → ASP01: Corredor peatonal del Casco de Teror.

### 12.2.3.3.- CONEXIÓN PEATONAL SAN JOSÉ DEL ÁLAMO – LO BLANCO

Muchas de las entidades terorenses se encuentran a poca distancia unas de otras, apenas unos cientos de metros. Sin embargo, son pocas las conexiones peatonales que existen entre ellas. En el caso concreto de las entidades de San José del Álamo y Lo Blanco, la distancia entre ellos de unos 300 metros aproximadamente.

Por ello, se considera conveniente que exista una conexión peatonal entre ambas entidades, que permita que los peatones puedan desplazarse de manera segura y cómoda, con sendas acondicionadas a tal efecto y separadas del tráfico vehicular.

Ficha → ASP02: Conexión peatonal San José del Álamo – Lo Blanco

## 12.2.4.- TRANSPORTE COLECTIVO

### 12.2.4.1.- LANZADERA ENTRE EL CASCO DE TEROR Y HUERTAS DEL PALMAR

La zona urbana de Huerto del Palmar no posee cobertura de transporte colectivo, dado que su extensión solo está cubierta en un 20.25% y lo más destacado es que la zona que no posee servicio es la zona clasificada como urbana, que es donde se concentra la gran parte de la población de la entidad.

Otro de los motivos de esta lanzadera es que en Teror habitan 6.810 personas, y en Huertas del Palmar 1436, lo que implica que un 63.78 % de la población del municipio se concentra en estas entidades, lo que lleva a que implantar esta lanzadera supone la disminución del uso del vehículo privado.

**Ficha → ATC01:** Lanzadera entre el Casco de Teror y Huertas del Palmar.

#### **12.2.4.2.- ESTACIONAMIENTO DE TRANSPORTE COLECTIVO TURÍSTICO Y DE EXCURSIONES.**

Dado las características del casco de Teror, donde se localiza un casco histórico, así como la ubicación del templo de la Virgen del Pino, hace que la presencia de guaguas con turistas o las propias excursiones se a elevada y que al no disponer un lugar de estacionamiento, aparquen en zonas donde hay las condiciones adecuadas.

Para solventar el aparcamiento de las guaguas, lo que facilita el accesos de las mismas al centro de Teror, se destinar una zona de los aparcamientos disuasorios para el estacionamiento temporal de este tipo de guaguas, de forma que los vehículos bajen al centro de Teror, descarguen a los peatones y estacionen, de forma que cuándo la visita al lugar finalice, regresen a por los turistas o excursionistas.

El estacionamiento de guaguas de turistas está vinculado a la propuesta **TRA01:** Zonas de aparcamientos disuasorios.

### 12.3.- TRANSITABILIDAD.

#### 12.3.1.- VÍAS RODADAS.

##### 12.3.1.1.- ACONDICIONAMIENTO DE VÍAS.

Dado que las vías de la red principal del municipio son de elevada importancia para la movilidad del municipio de Teror, cabe hacer mención a la presencia de dificultades para transitar de forma adecuada y cómoda para los usuarios. Estas dificultades tienen sus orígenes en una sección transversal insuficiente, dado que la sección mínima de las vías es de arcén de 0.5 metros y carril de 3.50 metros dando una sección de 7.50 metros, ya que todas las vías están clasificadas como de clase C-40 y con una IMD > 2000 vehículos día. La sección transversal mínima, unida al sobre ancho de curva, genera una óptima o pésima transitabilidad por las vías.

Otro de los factores que favorece el tránsito por las vías es la señalización, tanto vertical como horizontal, y las vías del municipio carecen en muchos de sus tramos de ellas o son insuficientes.

También hay que hacer un estudio especial de la señalización de los destinos desde/hacia las distintas zonas de estudio para acceder a los servicios y dotaciones así como a las instalaciones alojativas 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 sus destinos haciendo el menor recorrido posible.

#### Fichas →

**TVR01:** Acondicionamiento de la GC-43.

**TVR02:** Acondicionamiento de la GC-42.

**TVR03:** Acondicionamiento de la GC-21.

**TVR05:** Acondicionamiento de la GC-211 Lo Blanco – El Hornillo.

##### 12.3.1.2.- MEJORA DE LAS INTERSECCIONES.

Como consecuencia del apartado anterior de acondicionamiento de las vías, la variación de la sección transversal, la mejora de la visibilidad en los cruces y la implantación de la señalización, favorecería el tránsito de los usuarios de las carreteras.

La mejora de las intersecciones también pasaría por ver cuál es el tipo de intersección más idónea, teniendo en cuenta la ubicación de la intersección así como un detallado estudio de la intensidad y tipo de tráfico que la regenta, que no es objeto de este EM.

**Fichas → TVR04:** mejora de las intersecciones. Glorietas.

### **12.3.1.3.- MICROACTUACIONES EN 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 EM 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 EM.

#### **12.3.1.3.1 TRATAMIENTOS PARA EVITAR LOS EXCESOS DE VELOCIDAD.**

Coordinación con la Policía Municipal para el control de las zonas con mayor accidentabilidad, y estudio de tratamiento de dichas zonas para disminuir la velocidad de los vehículos. Estos entornos no pretenden crear entornos similares a zonas 30, 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 sobre elevados en cruces, lomos trapezoidales en los pasos de peatones e incluso bandas sonoras de señalización de velocidad.

No se considera ni se debiese salvo casos obvios, la reducción de la velocidad actual de cualquier tramo por argumentos medioambientales, puesto que no existen estudios que así lo avalen en casos de reducciones hasta los 80 km/h.

### **12.3.2.- RED DE APARCAMIENTOS.**

#### **12.3.2.1.- APARCAMIENTOS DISUASORIOS**

Debido al estado actual de casco de Teror así como a su posible expansión de aquí al año horizonte, se propone la creación de dos grandes aparcamientos disuasorios, con lo que se persigue:

- Refuerzo de la intermodalidad.
- Aumento del nivel de servicio de la red de aparcamientos del sistema actual.
- Dar cabida al elevado nivel de usuarios de la zona

A todo ello hay que sumar que en la actualidad, muchas de las zonas empleadas para estacionar vehículos, no constituye una plaza de aparcamiento propiamente dicha, ya que se emplean solares y terrenos que en un futuro próximo se prevé que se edifiquen, reduciéndose así en gran medida el número de plazas de aparcamiento disponibles.

**Ficha → TRA01:** Zonas de aparcamientos disuasorios.

### **12.3.3.- SENDAS PEATONALES.**

Uno de los factores importantes para el tránsito de los peatones es que las aceras existentes cumplan con lo dispuesto en la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, para lo que es de vital importancia que el ancho disponible para la circulación de peatones sea 1.40 metros y esté exento de elementos urbanos como bancos, papeleras, árboles, etc., puesto que la presencia de dichos elementos en la zona de recorrido genera choques entre los usuarios así como situaciones incómodas e incluso algún que otro golpe con el mobiliario urbano.

Lograr las pautas anteriores es importante en zonas muy transitadas por los peatones como son los centros de los núcleos urbanos, las inmediaciones de colegios e institutos, así como zonas administrativas.

**Ficha → TSP01:** Recuperación de sección útil de aceras.

#### **12.4.- NIVEL DE SERVICIO.**

##### **12.4.1.- SENDAS PEATONALES.**

###### **12.4.1.1.- RECUPERACIÓN DE SECCIÓN ÚTIL DE ACERA**

No se realizan propuestas al respecto. Sin embargo, coincide con la propuesta realizada de TSP01: recuperación de sección útil de aceras.

## **12.5.- CALIDAD DEL SERVICIO.**

### **12.5.1.- TRANSPORTE COLECTIVO**

#### **12.5.1.1.- ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DE GUAGUA**

Gran parte de las paradas que localizamos a lo largo del recorrido de las distintas líneas de guaguas que prestan servicio dentro del municipio, no presenta las condiciones óptimas para realizar con eficiencia la función para la que han sido pensadas.

Cuando el recorrido está dotado con apartaderos se da las circunstancias que el ancho no es el suficiente o que ponen en peligro al resto de la circulación, ya sea a la salida de la vía o a la incorporación de la misma, por lo que se precisa una mejora de las misma así como una correcta señalización.

**Ficha → CST01:** Acondicionamiento de paradas de guagua

## 12.6.- INTERMODALIDAD.

### 12.6.1.- SENDAS PEATONALES.

#### 12.6.1.1.- APARATO ELEVADOR EN LA ESTACIÓN DE GUAGUAS PARA SOLVENTAR LAS PENDIENTES.

Dentro de la intermodalidad entre transporte colectivo y el uso de las sendas peatonales, la obra proyectada de la estación de guaguas, que se está llevando a cabo, no está debidamente conectado, dado que la zona de la estación de guaguas posee pendientes mayores al 10%, lo que implica que dichas pendientes dificulten el tránsito de los peatones, al mismo tiempo que son pendientes inadecuadas para solventarlas un peatón.

Lo anterior, sumado a la necesidad de promocionar el uso de transporte colectivo como medio principal de transporte y que la mayoría de los usuarios de este medio de transporte se desplazan hasta el lugar caminando, fuerza la necesidad de que la estación esté conectada peatonalmente de forma adecuada.

Para solventar la presencia de fuertes pendientes, se propone disponer de un aparato elevador, que facilite, a los usuarios el acceso a la estación o la salida de la misma. El aparato elevador deberá cumplir con la Ley de Accesibilidad.

