



Capítulo I  
Antecedentes



UNIÓN EUROPEA



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO



**IDAE**  
Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER)

Economía Baja en Carbono  
Entidades Locales



## INDICE

1.	ANTECEDENTES.....	
1.1	MARCO ACTUAL DEL PMUS.....	
1.2	OBJETIVO .....	
1.2.1	Criterios básicos para la elaboración de PMUS. ....	
1.3	METODOLOGIA.....	
1.3.1	Fase 1. Organización y arranque del proceso:.....	
1.3.2	Fase 2. Pre-diagnóstico y avance objetivos generales:.....	
1.3.3	Fase 3. Análisis y diagnóstico de la información existente y toma de datos.....	
1.3.4	Fase 4. Elaboración del PMUS .....	
1.3.5	Fase 5. Participación y plan de acción .....	
1.3.6	Fase 6. Seguimiento y evaluación.....	
1.4	NORMATIVAS APLICABLES.....	
1.4.1	Marco Político.....	
1.4.2	Marco Estratégico.....	
1.4.3	Marco Jurídico. ....	
1.5	ESBOZO DE LOS OBJETIVOS GENERALES .....	



## 1. ANTECEDENTES

### 1.1 MARCO ACTUAL DEL PMUS

En los últimos años, todos los niveles de la administración y del gobierno han venido incorporando la sostenibilidad en sus estrategias y políticas, tanto generales como sectoriales. Desde los años noventa del siglo pasado, la Unión Europea ha venido introduciendo la movilidad sostenible en sus documentos de referencia y en sus programas de actuación, tanto en el campo del transporte interurbano, como en los desplazamientos en las ciudades. La integración de la sostenibilidad en las políticas de movilidad ha dejado de ser un elemento de debate para formar parte consustancial de las decisiones de la Unión Europea.

En este sentido numerosas políticas y estrategias del ámbito de la sostenibilidad vienen haciendo en los últimos años una referencia expresa a las medidas relacionadas con la movilidad, las cuales se estima que son coherentes e imprescindibles para alcanzar sus propios objetivos ambientales, sociales o económicos.

Por poner algunos ejemplos de estrategias temáticas que inciden en la necesidad de abordar la movilidad sostenible y la necesidad de cambiar el modelo de desplazamientos tenemos:

- **Plan de Acción en Movilidad Urbana**, publicado en 2009, la **Comisión Europea** anima a promover la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y, así, el Consejo de la UE, en junio de 2010, *“apoya el desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible para ciudades y áreas metropolitanas [...] e impulsa el desarrollo de incentivos como la asistencia técnica de expertos/as para la creación de estos planes”*.
- **Estrategia Española de Movilidad Sostenible** surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono. Presta especial atención al fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso del transporte público, utilización de combustibles más sostenibles, señalando la necesidad de tener en cuenta las implicaciones de la planificación urbanística e infraestructuras en la movilidad.
- **Ley 2/2011 de Economía Sostenible** aprobada por las Cortes Generales también establece objetivos en la política de movilidad basados en la mejora de la sostenibilidad y accesibilidad, y la promoción de la intermodalidad que giran en torno a dichos Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- **Estrategia Española de Desarrollo Sostenible**, identifica el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible como medida necesaria para la mejora de la movilidad en áreas urbanas y metropolitanas.



UNIÓN EUROPEA





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- **Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia**, forma parte de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible y tiene como objetivo principal el cumplimiento de los compromisos españoles en relación al cambio climático y, en particular, el Protocolo de Kyoto, a través de diversas medidas entre las que destacan las relativas a la reducción de emisiones en los sectores difusos como es el transporte.
- **En el ámbito andaluz**, la ley 2/2007 de **Fomento de las Energías Renovables y del Ahorro y Eficiencia Energética de Andalucía**, la reducción del consumo de energía asociada al transporte y la movilidad mediante el desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en las aglomeraciones urbanas y nuevos desarrollos urbanísticos.
- La **Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible** recoge entre sus líneas de actuación el desarrollo de un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamiento urbano incorporando estrategias integradas de transporte multimodal que contribuyan a la disminución del tráfico y que favorezcan la peatonalización, el uso de la bicicleta y el transporte público.
- El **Plan de Medio Ambiente Horizonte 2017** recoge en su programa de movilidad sostenible los objetivos de reducción de la dependencia del vehículo privado favoreciendo la movilidad urbana sostenible a través de la promoción del transporte público y los modos de transporte no motorizados.
- Por último el anteproyecto de **Ley Andaluza de Movilidad Sostenible** persigue paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público, la promoción extensiva de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta y el fomento de los desplazamientos peatonales.

En el marco del nuevo periodo de programación 2014-2020 el **Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (POCS)** establece unos 506 Millones de € para proyectos que permitan el paso a una economía baja en carbono en el ámbito de las Entidades Locales con una población inferior a 20.000 habitantes. Con esta línea de ayudas, se facilitará el desarrollo de medidas que reduzcan las emisiones de CO2 como la implantación de planes de movilidad urbana sostenible.

Por su parte la Administración Autónoma de Andalucía a través del **Programa Operativo Regional de Andalucía 2014-2020** establece unos 446 Millones de € para proyectos en materia de





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

economía baja en carbono y que incluyen entre ellos la implantación de actuaciones en el marco de la movilidad urbana sostenible.

Con todo ello, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se presentan como el instrumento de planificación y decisión pública lógico capaz de hacer converger este marco normativo y conformar un cuerpo conjunto adaptado a las necesidades del municipio de estudio que evite duplicidades de esfuerzos o contradicciones en los planteamientos.

### 1.2 OBJETIVO

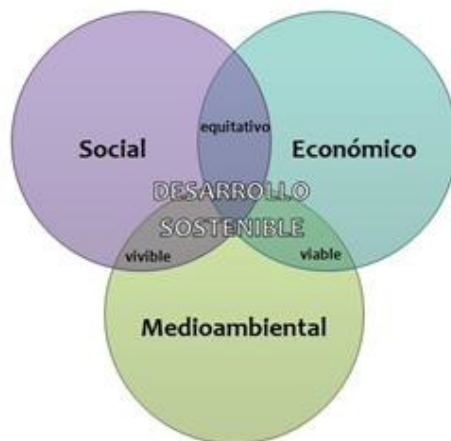
Se trata de llevar a cabo una política urbana, de utilizar otros modos de transporte que no sean el vehículo privado, evitando viajes innecesarios, para conseguir un uso urbano más eficiente con las cinco reglas fundamentales y básicas de la planificación urbanística: peatón, bicicleta, transporte público, vehículo privado (red viaria, circulación y tráfico y aparcamientos) y distribución urbana de mercancías; de tal forma que el diseño del PMUS ha de efectuarse con el máximo rigor considerando todos los modos en sus distintos aspectos, para así alcanzar las necesidades de satisfacción de los ciudadanos, además de minimizar los efectos negativos sobre el medio y aumentar la calidad de vida de las personas. (FEMP).

La sostenibilidad hace referencia a tres conceptos esenciales: que sea socialmente útil, medioambientalmente adecuado y económicamente sostenible. La razón principal por la que surgen este tipo de planes es para reducir la motorización en los núcleos urbanos, apoyándose sobre tres pilares fundamentales (FEMP):

- **Pilar Social:** Proporcionar las condiciones favorables de accesibilidad, en centros de trabajo y de servicios y en zonas residenciales, de forma equitativa social y territorialmente, recuperando el espacio público urbano, y con un uso adecuado de modos de transporte sostenibles, teniendo en cuenta la mejora sobre la seguridad vial y la calidad de vida de las personas.
- **Pilar Económico:** Alcanzar una movilidad sostenible en el cuadro del desarrollo económico, promoviendo la competitividad de las actividades económicas, de manera que se satisfagan las necesidades en relación con la movilidad. Buscando un desarrollo positivo económico minimizando los retrasos en los desplazamientos y garantizando la accesibilidad y la movilidad en los municipios.
- **Pilar Mediambiental:** Reducir las emisiones contaminantes para así proteger el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de las personas.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



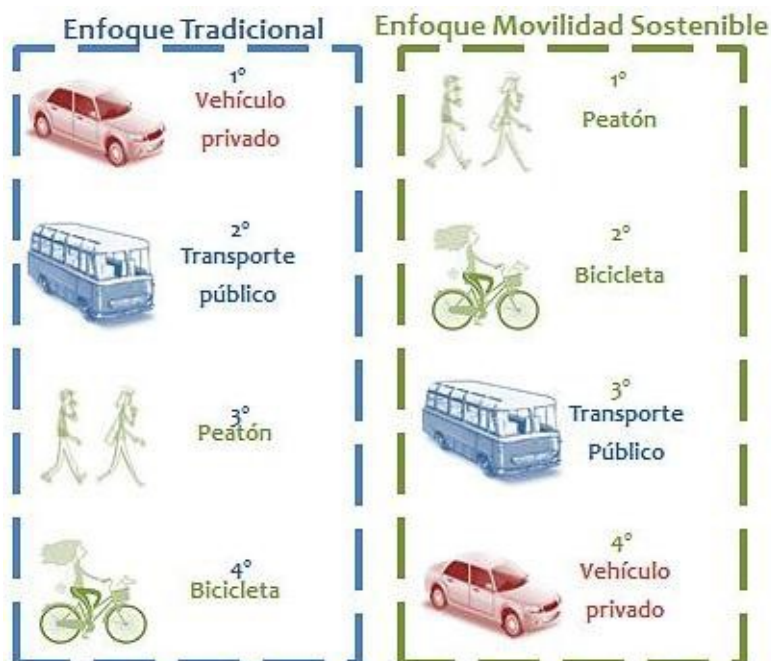
Pilares fundamentales del desarrollo sostenible, PMUS. Fuente: (FEMP)

### 1.2.1 Criterios básicos para la elaboración de PMUS.

- ❖ Combinar propuestas a corto y largo plazo, siempre con una visión de futuro pero sobre las que se puedan percibir desde la situación actual, como reordenar la red de autobuses urbanos con sus respectivas paradas actuales y prever los futuros cambios; hacer campañas para fomentar el uso de otros modos de transporte que no sean el vehículo particular como el transporte público y la bicicleta y concienciar a la población sobre la seguridad vial; mejorar la accesibilidad creando itinerarios adaptados a peatones.
- ❖ Plantear la estrategia de movilidad sostenible de acuerdo al modelo de ciudad y territorio (Sastre), ya que “urbanismo y movilidad” y “territorio y transporte” son considerados binomios inseparables. El objetivo es desplazar a las personas bajo las condiciones más respetuosas con el medio ambiente, evitando la mayor contaminación atmosférica, acústica, visual, etc. posible.
- ❖ Hacer una visión exhaustiva modal, de tal manera que se integren todos los modos de transporte bajo la perspectiva de sostenibilidad, tal y como se indica en la siguiente imagen:



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



Enfoque movilidad. Fuente: (Sastre)

- Destacar la importancia de la intermodalidad, ya que busca la complementariedad entre los diferentes modos de transporte persiguiendo dos objetivos: reparto del espacio urbano y uso del modo de transporte más adecuado.
- Destacar la importancia de la intermodalidad, ya que busca la complementariedad entre los diferentes modos de transporte persiguiendo dos objetivos: reparto del espacio urbano y uso del modo de transporte más adecuado.
- Satisfacer las necesidades de los ciudadanos, comerciantes, operadores, etc. ya que son los que van a usar este Plan; el ciudadano, es el eje principal de un PMUS.
- Mostrar al usuario los efectos a los que conlleva el PMUS: ahorro en tiempo, reducción de accidentes, minoración de contaminantes, disminución de efectos en la salud, impactos económicos de las peatonalizaciones...Comparando para ellos el escenario actual y el escenario objetivo.



### 1.3 METODOLOGIA

El PMUS de Canena se ha desarrollado siguiendo la metodología establecida en la “Guía práctica de elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible” redactada por IDAE, el Ministerio de Medio Ambiente, y Ministerio de Fomento. Esta guía se elaboró a raíz de la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4) 2004-2012, y establece una veintena de medidas en relación a la movilidad, el transporte o los PMUS.

De igual modo se ha tenido en cuenta la Guía ELTIS “Guidelines. Developing an Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” redactada por la Comisión Europea ([www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)) en enero de 2014, que frente a la anterior guía se centra en los tres aspectos claves de un PMUS: integración, participación y evaluación, destacando, entre otras aportaciones, la realización de auditorías y seguimiento del Plan.

También se han tenido en cuenta las consideraciones incluidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, en La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y en el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la UE (2009).

Con todo ello se ha organizado un proceso que cuenta con las siguientes fases:

#### 1.3.1 Fase 1. Organización y arranque del proceso:

- ⇒ Constitución de los grupos de trabajo municipales: comisión ejecutiva y comisión técnica.
- ⇒ Establecimiento de un plan de trabajo donde reflejar las tareas previstas y su duración.
- ⇒ Acciones informativas.

#### 1.3.2 Fase 2. Pre-diagnóstico y avance objetivos generales:

- ⇒ Pre-diagnóstico cualitativo, donde se establecieron entrevistas con todos los agentes municipales implicados desde un punto de vista técnico en la movilidad.
- ⇒ Definición de los objetivos generales. Una vez que se dispuso de todos los elementos de pre-diagnóstico, se completó un análisis DAFO del sistema de movilidad municipal, se procedió a definir los objetivos generales y deseables de cumplimiento en el PMUS.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



Ilustración 3. Esquema de fases del PMUS.

### 1.3.3 Fase 3. Análisis y diagnóstico de la información existente y toma de datos.

- ⇒ Recogida de datos de los aspectos de movilidad, tráfico, red viaria, aparcamiento, transporte público, mercancías, etc. sobre un soporte SIG.
- ⇒ Diagnóstico del sistema de movilidad, donde se procedió a la redacción del documento de diagnóstico y se describieron los problemas y oportunidades del sistema de manera cuantitativa.

### 1.3.4 Fase 4. Elaboración del PMUS

- ⇒ Programas de actuación donde se proponen las medidas concretas, agrupadas en líneas de actuación.
- ⇒ Definición de indicadores para evaluar el cumplimiento de los objetivos del plan.
- ⇒ Definición de escenarios que permita comparar las diferentes evoluciones de la movilidad según las medidas establecidas.
- ⇒ Búsqueda de financiación que posibilite la financiación de cada una de las medidas.



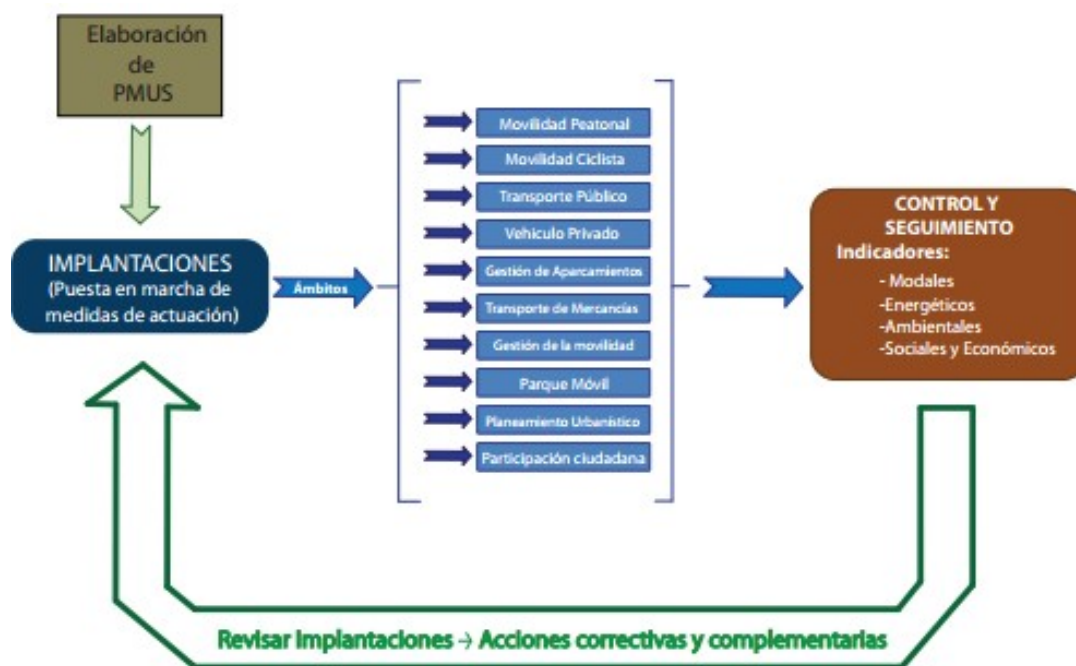
## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 1.3.5 Fase 5. Participación y plan de acción

- ⇒ Participación pública
- ⇒ Puesta en marcha del plan de acción

### 1.3.6 Fase 6. Seguimiento y evaluación

- ⇒ Definición y plan de trabajo de la Comisión de Seguimiento
- ⇒ Evaluación de los resultados de las medidas adoptadas



Esquema general de seguimiento y evaluación de actuaciones. Fuente: (FEMP)

## 1.4 NORMATIVAS APLICABLES

### 1.4.1 Marco Político.

Las principales directivas europeas de marco político europeo relacionadas con los aspectos a tener en cuenta en el PMUS son:



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- Calidad del aire

- ⇒ Directiva 199/30/CE: Relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire.
- ⇒ Directiva 2000/69/CE: sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire.
- ⇒ Directiva 2002/03/CE: Relativa a los valores límite de las partículas en condiciones ambientales.

- Emisiones de gases de efecto invernadero

- ⇒ Directiva 2003/87/CE: Por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI en la Comunidad.
- ⇒ Decisión 2004/280/CE: Relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kyoto.

- Evaluación Ambiental

- ⇒ Directiva 1985/337/CEE: Relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente. Regula la amplitud con que deben realizarse los estudios de evaluación de impacto ambiental (EIA) de ciertas obras.
- ⇒ Directiva 2001/42/CE: Relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Pretende que se integren aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas.

- Ruido

- ⇒ Directiva 2001/43/CE: Relativa a los neumáticos de los vehículos.
- ⇒ Directiva 2002/49/CE: Sobre la evaluación y gestión del ruido.

- Suministro y utilización de la energía

- ⇒ Directiva 2001/77/CE: Relativa a la promoción de electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.

- Transporte

- ⇒ Directiva 2003/30/CE: Relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 1.4.2 Marco Estratégico.

Y en cuanto al marco estratégico en los que se refleja son:

- Libro Verde de la Energía: “Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético” (2000)
- Libro Blanco del Transporte: “La política de transportes cara al 2010: La hora de la verdad”. (2001)
- Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: “Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible” (2001)
- VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente (2002).

Todas estas estrategias y marcos mencionados son Europeos, y en España concretamente se configuran un conjunto de planes y estrategias para la integración de la sostenibilidad en el transporte, como son:

- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España, (Ministerio de Industria Turismo y Comercio, 2003)
- Plan Nacional de asignación de derechos de emisión (Ministerio de Medio Ambiente, 2005-2007)
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (Ministerio de Fomento, 2005)
- Red de ciudades por el clima 2005

### 1.4.3 Marco Jurídico.

Y en relación al marco jurídico:

- Ley 11/1999, de 21 de Abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Ley 19/2001, de 19 de Diciembre, Reforma de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

En el transcurso de elaboración de un PMUS, la principal autoridad implicada es la autoridad local del municipio, junto con otros agentes involucrados de más alto nivel, ya sea regional, nacional y/o europeo. Estas autoridades municipales reciben subvención y apoyo de los organismos Unión Europea, gobierno nacional y gobierno regional.



Autoridades implicadas en el PUMS.

### 1.5 ESBOZO DE LOS OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos principales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de CANENA se encuentran en línea con los señalados en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. En el caso específico de CANENA estos se han enunciado como:

#### OG1. Contribuir a una mayor calidad de vida de la ciudadanía.

Una correcta planificación de la movilidad urbana contribuye sin ninguna duda a hacer una ciudad más segura, más amable y más competitiva para sus habitantes y por tanto a mejorar la calidad de vida de los mismos. La movilidad que forma parte del proceso productivo de la ciudad y por tanto contribuye a su dinamismo económico y social, no puede ser al mismo tiempo un factor de discriminación. Por ello debemos trabajar para conseguir un municipio más adaptado y más seguro para los colectivos más vulnerables mediante operaciones de mejora del espacio urbano y de fortalecimiento de la implicación ciudadana.



### **OG2. Contribuir a una correcta gestión de la movilidad en el municipio diversificando las formas de transporte.**

La importancia del vehículo privado con respecto a otras formas de movilidad en el ámbito urbano de CANENA, siempre ha sido muy favorable al primero. El hecho de que el vehículo privado sea la primera opción de movilidad tanto para los desplazamientos urbanos como interurbanos ha tenido hasta ahora un impacto directo tanto en la configuración física del núcleo urbano, como en la calidad de vida de sus ciudadanos y ciudadanas.

### **OG3. Reducir el impacto del vehículo privado en el espacio urbano.**

El espacio público urbano representa uno de los principales logros de nuestra sociedad y es el elemento de mayor disfrute de la ciudadanía. Durante años el diseño urbano y las políticas municipales han estado condicionados por la movilidad del automóvil privado siendo en muchas ocasiones uno de los principales responsables de la degradación ambiental y de la pérdida de calidad de vida. Un uso más racional del espacio público pasa por equilibrar la balanza potenciando la movilidad de tránsito y mejorando la calidad del espacio urbano. Es necesario compensar los impactos que provoca el uso urbano del coche impulsando la discriminación positiva (adaptando el diseño y la normativa) a la movilidad de tránsito.

### **OG4. Contribuir a la mejora del medioambiente urbano.**

Trabajar en un modelo de movilidad sostenible significa trabajar en la minimización de las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía no renovable que se produce cada día en nuestras ciudades. En este sentido los objetivos de este PMUS de Canena deben ir acordes a los planteados por la Directiva Europea 20/20/20 de reducción de un 20% la emisiones la emisiones y un 20% el consumo de combustibles fósiles para el año 2020.

### **OG5. Fomentar la movilidad sostenible en el municipio.**

La mayoría de las medidas para la mejora de la movilidad llevan aparejadas en mayor o menor medida la modificación de algunas pautas o conductas ciudadanas. Para que un Plan de Movilidad Urbana Sostenible logre tener éxito es necesario trabajar la concienciación ciudadana y la adquisición de nuevos hábitos y patrones de conducta con todos los colectivos, aportándoles información y acompañándolos durante el proceso de cambio iniciado.



UNIÓN EUROPEA





Capítulo II  
Análisis de la  
situación de Partida



## INDICE

2.	ANALISIS DE LA SITUACION DE PARTIDA.....	
2.1	ANALISIS DE LOS INSTRUMENTOS PARA PLANIFICACION EXISTENTES.....	
2.2	ANALISIS TERRITORIAL .....	
2.3	AMBITO DE ESTUDIO.....	
2.4	ANALISIS DEMOGRAFICO .....	
2.5	ANALISIS SOCIECONOMICO.....	
2.5.1	Transporte y Parque Movil.....	
2.6	ANALISIS MEDIOAMBIENTAL Y ENERGETICO .....	
2.6.1	Indicadores de calidad del aire y ruido. ....	
2.6.2	Huella de Carbono en el municipio de CANENA .....	
2.7	TENDENCIAS Y LIMITACIONES DEL MODELO ACTUAL .....	
2.8	USOS DEL SUELO Y CENTROS ATRACTORES-GENERADORES DE VIAJES.....	
2.8.1	Uso del suelo destinado al vehículo privado.....	
2.8.2	Tendencias y limitaciones de los usos actuales .....	
2.9	USOS DEL SUELO Y CENTROS ATRACTORES-GENERADORES DE VIAJES.....	
2.9.1	Características del modelo actual .....	
2.10	USO DEL VEHICULO PRIVADO .....	
2.10.1	Características del modelo actual .....	
2.11	MODOS BLADOS (PEATÓN Y CICLISTA) .....	
2.11.1	Características del modelo actual .....	
2.12	TRANSPORTE PÚBLICO .....	
2.13	TRANSPORTE DE MERCANCIAS .....	
2.14	CARACTERISTICAS DEL VIARIO .....	
2.15	SEGURIDAD VIAL .....	





## 2. ANALISIS DE LA SITUACION DE PARTIDA

### 2.1 ANALISIS DE LOS INSTRUMENTOS PARA PLANIFICACION EXISTENTES.

#### ➤ Plan de Ordenación Territorial de Andalucía

El POTA apuesta por un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada. Para ello establece los requisitos y las orientaciones que, desde el punto de vista territorial, orientan el desarrollo futuro de la región, desarrollo que es equilibrado, solidario y sostenible.

#### ➤ II Plan Estratégico Provincia de Jaén

Se propone “transformar Jaén en una provincia económicamente dinámica, territorialmente equilibrada, socialmente solidaria, avanzada y creativa culturalmente, comprometida con la preservación del medio ambiente, baluarte y punto de referencia del aceite de oliva, del turismo interior y de la calidad ambiental”. Para ello despliega una serie de estrategias que abarcan desde el punto de vista territorial y urbano todo lo definido anteriormente.

#### ➤ Agenda 21 de Jaén

Establece un análisis de la realidad municipal desde el punto de vista social, económico y medioambiental y determina un Plan Estratégico de Acción.

#### ➤ Plan de Acción de Energía Sostenible de CANENA

Realiza un inventario de las emisiones producidas por el municipios divido por sectores y establece un plan de acción para la reducción de las emisiones de cara al 2020.

#### ➤ Plan de Optimización Energética de CANENA

Realiza un inventario de las instalaciones municipales, el diagnóstico del alumbrado público y las dependencias municipales, en la optimización de los suministros energéticos, etc., concluyendo con un plan de actuaciones para implementar las medidas detectadas.

#### ➤ Plan de Accesibilidad en el Municipio de CANENA

Realiza un diagnóstico del medio urbano desde la óptica de la accesibilidad con el objetivo de





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

proponer soluciones presupuestarias a la problemática de la accesibilidad universal a los espacios públicos.

### 2.2 ANALISIS TERRITORIAL

El municipio de Canena es considerado como La Puerta de La Loma, comarca de la que forma parte junto con otros doce municipios que son: Baeza, Begíjar, Ibros, Iznatoraf, Lupión, Canena, Sabiote, Torreblasco Pedro, Torreperogil, Úbeda, Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo.

Canena es una pequeña villa de 2.089 habitantes situada en el Km. 136 de la CN-322 y distante 50 Km. de la capital, Jaén, 9 de Úbeda y Baeza y 17 de Linares. Por su situación es considerada como la Puerta de La Loma, comarca de gran raigambre olivarera ya que la totalidad de su término municipal se dedica al cultivo del olivar.

La actividad económica principal deriva del este cultivo, teniendo también importancia la industria textil y los transformados metálicos. Los baños termales de Canena son un atractivo a añadir a los atractivos monumentales de las cercanas localidades de Baeza y Úbeda.



#### SITUACIÓN Y LOCALIZACIÓN

Término municipal perteneciente a la comarca de La Loma y Las Villas, ubicado en la ladera norte de La Loma, que va descendiendo paulatinamente hasta el río Guadalimar. Canena es un municipio eminentemente olivarero ya que la totalidad de su término se dedica al cultivo del olivar. La actividad económica principal se deriva de este cultivo -la industria aceitera-, teniendo también importancia la industria de transformados metálicos.

Cuenta con una población de 2.089 habitantes (fuente: INE 2007). Sus coordenadas son: 38° 03' de latitud y 3° 28' de longitud. Aproximadamente, la superficie municipal es de 14 Km<sup>2</sup>, extensión





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

muy pequeña en relación con pueblos del entorno. Se halla a una altitud de 546 metros sobre el nivel del mar.

Se encuentra a 50 Km. de distancia con la capital. Su densidad es de 145,07 hab./km<sup>2</sup>. Y su Gentilicio es de Canenero, canenera.



### TERRITORIO

Aproximadamente, la superficie municipal es de 14 Km<sup>2</sup>, extensión muy pequeña en relación con pueblos del entorno. Se halla a una altitud de 546 metros sobre el nivel del mar que, junto con su situación en el mapa, hace que desde el punto de vista climatológico, sea ciudad de meseta, con características continentales aunque sin llegar a los extremos de las ciudades vecinas, clima que mejora hacia el sur y el Oeste dado el suave declive que presenta el terreno desde el casco urbano hacia estas orientaciones.

El municipio de Canena es considerado como La Puerta de La Loma, comarca de la que forma parte junto con otros doce municipios que son: Baeza, Begíjar, Ibros, Iznatoraf, Lupión, Canena, Sabiote, Torreblascopedro, Torreperogil, Úbeda, Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo.

### OROGRAFIA

La topografía del terreno en el término municipal de Canena viene dada por una topografía abrupta y montañosa.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Las pendientes en las zonas más abruptas alcanzan valores superiores al 30 %. El resto tiene una topografía suave y alomada, exceptuando la transición a las zonas más abruptas, mencionadas, donde avanzan del 7 al 15 %, incluso hasta el 30 %.

### ANÁLISIS URBANO DEL NÚCLEO

Una gran mayoría de las calles se sitúan en torno a la figura del Castillo, situado en la parte más alta del pueblo y conformándose las calles en una especie de semi-tela de araña cuyo centro sería el Castillo correspondiéndose también al intento de eliminación de la pendiente en sus calles.

También hemos de mencionar que el pueblo es atravesado por la CN-322 aunque no divide a la población ya que en una de las partes queda casi la gran parte del municipio, y en la otra, no más de una treintena de casas junto con el polígono industrial.

### Patrimonio Histórico

#### Castillo-palacio renacentista

Citado por el Marqués de Santillana en una de sus serranillas. Perteneció a Francisco de los Cobos. El edificio que fue tal como puede contemplarse, es del siglo XVII, obra del arquitecto renacentista español Andrés de Vandelvira (1509-c. 1575). Tiene un bonito patio interior cuyo segundo piso se presenta con una balaustrada con columnas y capiteles jónicos sobre los que descansan unas bellas zapatas. En el siglo XXI este edificio es propiedad privada, pero el visitante puede verlo pidiendo permiso a los propietarios. El Castillo se puede visitar todos los lunes del año de 16:00 a 19:00 horas.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### Iglesia Parroquial de la Purísima Concepción.

Citado por el Marqués de Santillana en una de sus serranillas. Perteneció a Francisco de los Cobos. El edificio que fue tal como puede contemplarse, es del siglo XVII, obra del arquitecto renacentista español Andrés de Vandelvira (1509-c. 1575). Tiene un bonito patio interior cuyo segundo piso se presenta con una balaustrada con columnas y capiteles jónicos sobre los que descansan unas bellas zapatas. En el siglo XXI este edificio es propiedad privada, pero el visitante puede verlo pidiendo permiso a los propietarios. El Castillo se puede visitar todos los lunes del año de 16:00 a 19:00 horas.

De estilo renacentista y planta rectangular se compone de tres naves, la central de mayor envergadura que las laterales, separadas por arcos de medio punto que se apoyan en cuatro columnas.

A la derecha de la entrada principal está la torre de las campanas de planta cuadrangular y cubierta a cuatro aguas. En la sacristía, de planta rectangular, se dispone de un pequeño museo donde se exponen objetos de culto de gran valor histórico, así como de un magnífico archivo que data desde octubre de 1564 los bautizos, confirmaciones, desposorios, bulas, etc. acaecidos en el pueblo.

Hay también una cripta almohade de gran belleza y robustez fechada hacia el año 1000.



### El Molinillo.

Construcción Hidráulica destinada a la molturación de cereal, situada a unos 700 m. al oeste del casco urbano de Canena en el margen izquierdo del arroyo de la Yedra. Los restos iniciales podrían datarse en época romana siendo muy mejorada en la época de Carlos V cuando la villa fue comprada por D. Francisco de los Cobos.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



### Ermita de Nuestra señora de los Remedios

Iniciada su construcción a finales del siglo XV se concluyó en la primera mitad del siglo XVIII gracias a limosnas como se indica en la fachada. De planta rectangular con cubierta de medio cañón.

La entrada está protegida por un pequeño cancel con tres arcos carpaneles más rebajados de lo habitual apoyados en dos columnas dóricas sobre plintos





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### Fuentes

El pueblo dispone de varias fuentes dedicadas a solaz de sus habitantes y riego de sus huertas. La Fuente Nueva, situada en el parque del mismo nombre y al oeste del pueblo tiene dos caños y un pilar de piedra.

La Fuente del Caño, en el interior del pueblo con un caño, pilar y lavadero adjunto, construida en época de Carlos V y actualmente sometida a trabajos de excavación y recuperación. Las fuentes del Arca (inicialmente destinada a uso del Castillo) y del Pilarejo dedicadas a riego de huertas principalmente, son también motivo de paseo y solaz de los caneneros.



### CLIMATOLOGIA

Desde el punto de vista climatológico, sea ciudad de meseta, con características continentales aunque sin llegar a los extremos de las ciudades vecinas, clima que mejora hacia el sur y el Oeste dado el suave declive que presenta el terreno desde el casco urbano hacia estas orientaciones.

El clima es templado-cálido mediterráneo. La temperatura mínima es de 9°C y la máxima de 41°C. Las precipitaciones anuales tienen un promedio de 650 mm, con una temperatura anual de 15,5 °C





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### HIDROGRAFIA

El río del cual se abastece la zona es el Guadalimar.

### COMUNICACIONES

Se encuentra situado concretamente en el kilómetro 136 de la N-322 y está situado a 47 kilómetros de la capital de provincia, 9 de Úbeda y Baeza y 17 de Linares, ocupando prácticamente el centro geográfico de la provincia de Jaén.

Se encuentra a 9 kilómetros de Úbeda, por la N-322 y A-32 , tramo Linares-Úbeda y punto kilométrico 136; a 9 kilómetros de Baeza; a 11 kilómetros de la estación de FFCC. de Linares-Baeza; a 17 kilómetros de Linares; a 20 de Bailén (nacional de Andalucía); y a 50 kilómetros de Jaén.

La red de comunicaciones del municipio de Canena se beneficia ampliamente de la importancia comercial de municipios mayores cercanos tales como Úbeda o Linares, cabría señalar lo siguiente:

La N-322 desde Bailén en dirección a Albacete, quedando el municipio entre Úbeda y Linares, conformando el eje articulador principal de la Comarca de la Loma atravesando ésta al municipio.

La carretera JV-3046 que conecta el municipio con la localidad de Iberos. La carretera JV-6041 que conecta el municipio con la carretera autonómica A- 301 y ésta a su vez con Úbeda, Arquillos, Vilches y La Carolina, mostrándose ésta insuficiente en su estado actual, ya que soporta gran intensidad de tráfico.

No es menos importante la amplia red de caminos rurales que desarrolla por todo el municipio y que interconexiona cortijos y fincas con el casco urbano.

Se trata de cientos de kilómetros de pistas y carriles de tierra cuya función básica es la de dar acceso a las propiedades agrarias y transporte de productos y diversa maquinaria agrícola, aunque en la actualidad se potencian otros usos lúdicos y recreativos.

En cuanto a la red ferroviaria cuenta con la estación Linares-Baeza que se encuentra situada 12 Km. de Canena en la Carretera Nacional 322 en dirección a Linares.

El municipio de Canena, además de estar enmarcado dentro de un sistema de comunicaciones bastante aceptable, cuenta con una buena combinación de líneas de autobús que conectan el municipio con localidades colindantes tales como Úbeda o Linares, estando también bien comunicada por éste medio con la capital de provincia, Jaén.

#### Distancias

⇒ A Jaén 56 Km.

⇒ A Canena 2 Km.







## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- ⇒ A Iberos 6 km.
- ⇒ A Úbeda 12 km
- ⇒ A Baeza 9,5 km
- ⇒ A Linares 17 km
- ⇒ A Lupión 13 km
- ⇒ A Vilches 36 km
- ⇒ A Begíjar 12 km
- ⇒ A Sabiote 20 km
- ⇒ A Arquillos 34 km
- ⇒ A Torre del Obispo 8 km
- ⇒ A Puente del Obispo 18 km

### TRANSPORTE PÚBLICO

A través de transporte público existen conexiones diarias durante la semana entre Canena y Linares (a las 8:15 h, 15:00h y 18:15h) y Canena y Úbeda (7:20h, 8:30h, 9:15h, 12:15h, 13:15h, 15:50h y 20:45h). El tiempo empleado en ambos trayectos es alrededor de 35 minutos. El núcleo urbano de Canena cuenta con una parada situada en la Avd. de Andalucía que hace las funciones de apeadero. Para acceder al ferrocarril, la estación de tren más cercana es Linares-Baeza a la que se pueda acceder a través de transporte público gracias a la parada que realiza el autobús Canena-Linares en un trayecto de 15 min.

Del proceso participativo realizado para la elaboración del PMUS de Canena se concluye que la ciudadanía de Canena realiza la mayoría de sus desplazamientos interurbanos hacia las ciudades de Úbeda y Baeza (65%) y Linares (20%). Sin embargo, también se aprecia que estos desplazamientos se producen de manera mayoritaria en vehículo privado ya que el 74% de la población declara no utilizar nunca o casi nunca el transporte público en este tipo de desplazamientos.

## 2.3 AMBITO DE ESTUDIO

Por ser este documento un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es imprescindible definir la geografía que va a considerarse como integrante del espacio propiamente “urbano” de Canena.

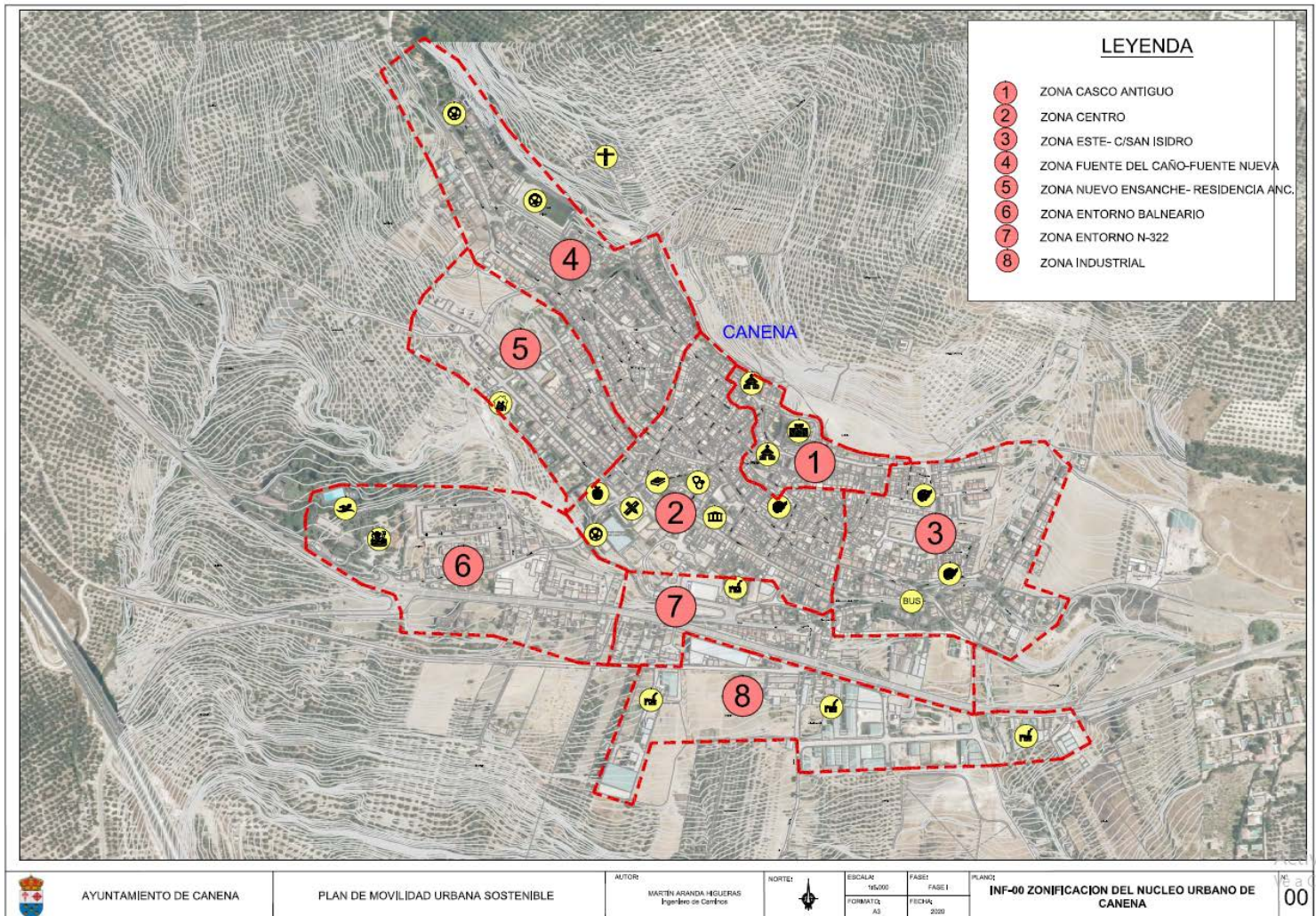




## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

A efectos geográficos, el pueblo se encuentra dividido en los siguientes 8 barrios, cuyas relaciones vienen dadas por la jerarquía viaria, como se estudiará en los próximos epígrafes:

- Zona Casco Antiguo
- Zona centro
- Zona este – C/ San Isidro
- Zona Fuente del Caño-Fuente nueva
- Zona nuevo ensanche – Residencia Anc.
- Zona entorno balneario
- Zona entorno N-322
- Zona Industrial



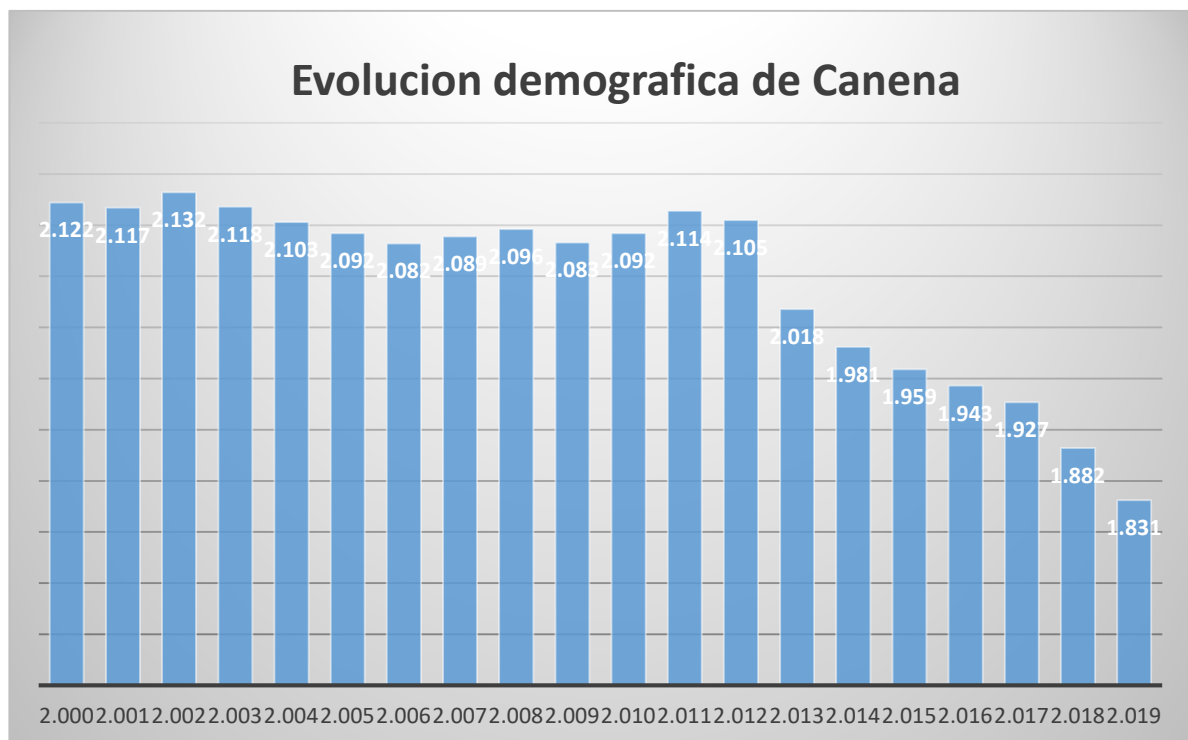


## 2.4 ANALISIS DEMOGRAFICO

Los datos de carácter demográfico y su evolución en el tiempo nos van a permitir tomar conocimiento de los parámetros estratégicos del municipio de Canena, su situación actual y su evolución en los últimos años (2009-2019), que constituirán uno de los instrumentos clave para el análisis de la movilidad del municipio.

El municipio de Canena presentaba en el año 2019 una población de 1.831 habitantes, presentando una densidad de población aproximada de 133,82 habitantes/km<sup>2</sup>.

Estudiando la evolución población en el período comprendido entre 2009-2019 se aprecia que ésta ha sido negativa (2083-1831). En el período comprendido entre 2000-2012 se produce una estabilidad en la población. A partir, del año 2012 en adelante, se aprecia un descenso de población.



La estructura poblacional de Canena, con datos del año 2019, presenta un buen equilibrio en lo que se refiere a sexos (hombres 935 y mujeres 896), sin que se hayan producido cambios considerables en los últimos años.

En lo que se refiere a la edad media poblacional del municipio nos encontramos con una población envejecida, con un porcentaje de población mayor de 65 años de 23 %, y una población menor de 20 años de 15 %. Cabe destacar, que el número de nacimientos en el año 2018 fueron de 12 y defunciones de 26, por lo tanto, el incremento relativo de la población en diez años ha sido negativo (-12,1%).



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

POBLACION	
Población total. 2019	1.813
Población. Hombres. 2019	852
Población. Mujeres. 2019	890
Población en núcleos. 2019	1826
Población en diseminados. 2019	5
Edad media. 2019	46,5
Porcentaje de población menor de 20 años. 2019	15
Porcentaje de población mayor de 65 años. 2019	23
Incremento relativo de la población en diez años. 2019	-12,1
Número de extranjeros. 2019	88
Principal procedencia de los extranjeros residentes. 2019	Mali
Porcentaje que representa respecto total de extranjeros. 2019	46,6
Emigraciones. 2018	62
Inmigraciones. 2018	28
Nacimientos. 2018	12
Defunciones. 2018	26
Matrimonios. 2018	7

La población se ha reducido prácticamente la mitad desde los años cincuenta hasta la actualidad, siguiendo el mismo patrón de despoblamiento del medio rural de la comunidad autónoma andaluza. Canena, así como toda la comarca de la loma en el que se enclava fue afectada por la crisis del sistema agrario tradicional de los años sesenta que provocó un importante éxodo rural y que repercutió sobretudo en los hábitat diseminados y sobre los grupos de población en edad fértil.

Distribución por tramos de edad de la población 2019									
Municipios	Población	0-15 años Hab	%	15-65 años Hab	%	Mayores de 65 años Hab	%	Índice de Dependencia	Índice de Envejecimiento
CANENA	1831	167	0,09	1242	0,68	422	0,23	0,47	2,53

Canena presenta un índice de dependencia 0,47. Este resultado está íntimamente relacionado con el índice de envejecimiento (2.53). En Canena la población mayor de 65 años es 2,5 veces superior a la población menor de 15 años.





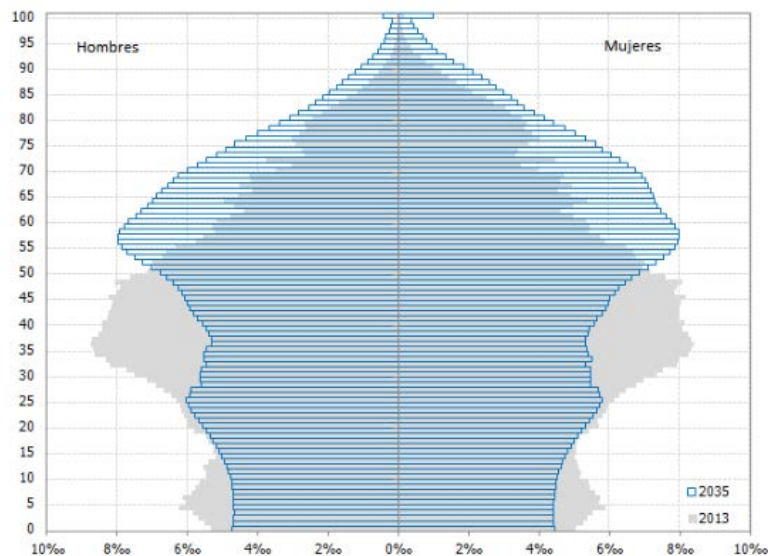
## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Asimismo casi una tercera parte de la población presenta niveles de capacitación y especialización muy bajos, ya que o son analfabetos o carecen de estudios o formación. Este alto porcentaje constituye una limitación importante y puede considerarse un obstáculo para la capacidad local de asimilación de las innovaciones tecnológicas y organizativas necesarias para potenciar iniciativas de desarrollo sostenible.

En resumidas cuentas podemos definir el modelo demográfico de Canena como un modelo regresivo, marcado por un fuerte envejecimiento, con una importante tendencia de pérdida de población total y joven en las últimas décadas que dificulta la regeneración del efectivo demográfico y una tendencia al abandono del medio rural.

Población de Canena por sexo y edad 2019 (grupos quinquenales)			
Edad	Hombres	Mujeres	Total
0-5	33	18	51
5-10	29	16	45
10-15	37	34	71
15-20	46	52	98
20-25	68	61	129
25-30	59	65	124
30-35	61	40	101
35-40	72	49	121
40-45	64	32	96
45-50	64	68	132
50-55	83	96	179
55-60	74	69	143
60-65	64	55	119
65-70	36	51	87
70-75	39	52	91
75-80	42	51	93
80-85	35	36	71
85-	29	51	80
Total	935	896	1.831

En este sentido la pirámide de población que se proyecta para el año 2035 según los datos proporcionados por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía es:





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Las proyecciones de población para 2035 arrojan una natalidad en continuo descenso y un severo envejecimiento de la población más propios de los países desarrollados del centro y norte de Europa.

En la comparativa se aprecia claramente como la tendencia actual continúa a lo largo de los próximos años y se revierte la actual pirámide de población hacia una figura de pirámide invertida. Los datos que hacen explícitas estas imágenes nos permiten desde el punto de vista de la movilidad poder avanzar en medidas que permitan anticipar y combatir este fenómeno mejorando el entorno urbano desde el punto de vista de la accesibilidad y la calidad de vida.

### 2.5 ANALISIS SOCIECONOMICO

Como pueblo de la campiña jiennense y de acuerdo a su situación de Canena tiene una actividad eminentemente agrícola que depende en gran medida del olivar que se cultiva en su entorno. La superficie destinada a la agricultura se distribuye de la siguiente forma:

AGRICULTURA	
<b>Cultivos herbáceos. 2018</b>	
Superficie	1
Principal cultivo de regadío	n
Principal cultivo de regadío: Has	0
Principal cultivo de secano	Avena
Principal cultivo de secano: Has	1
<b>Cultivos leñosos. 2018</b>	
Superficie	1.254
Principal cultivo de regadío	Olivar aceituna de aceite
Principal cultivo de regadío: Has	1.136
Principal cultivo de secano	Olivar aceituna de aceite
Principal cultivo de secano: Has	118

También aparecen la ganadería, los aprovechamientos forestales y cinegéticos y la hostelería relacionada con el tráfico de viajeros. El sector industrial, basado principalmente en la industria del mueble, ha sufrido una decadencia durante los años posteriores a la crisis financiera de 2008 y se encuentra aún en vías de recuperación.

Además consta con un total de 108 establecimientos con actividad económica más un polígono industrial en desarrollo. Por el tamaño de estas empresas encontramos que la práctica totalidad de las mismas son pequeñas empresas, pymes y micropymes y dentro de estas muchas se corresponden con la figura del empresario-autónomo que trabaja por cuenta propia:



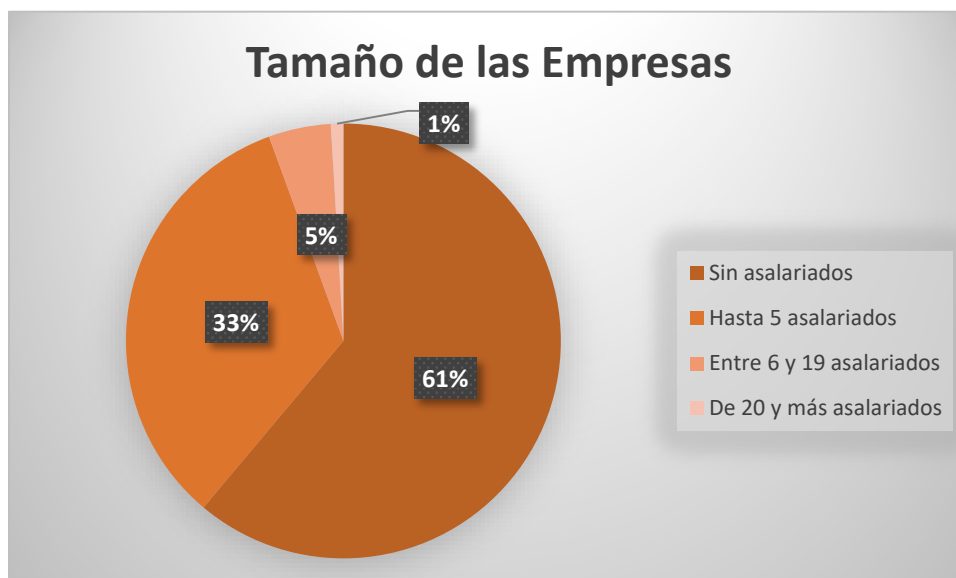


## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### ACTIVIDAD ECONOMICA

#### Establecimientos con actividad económica. 2018

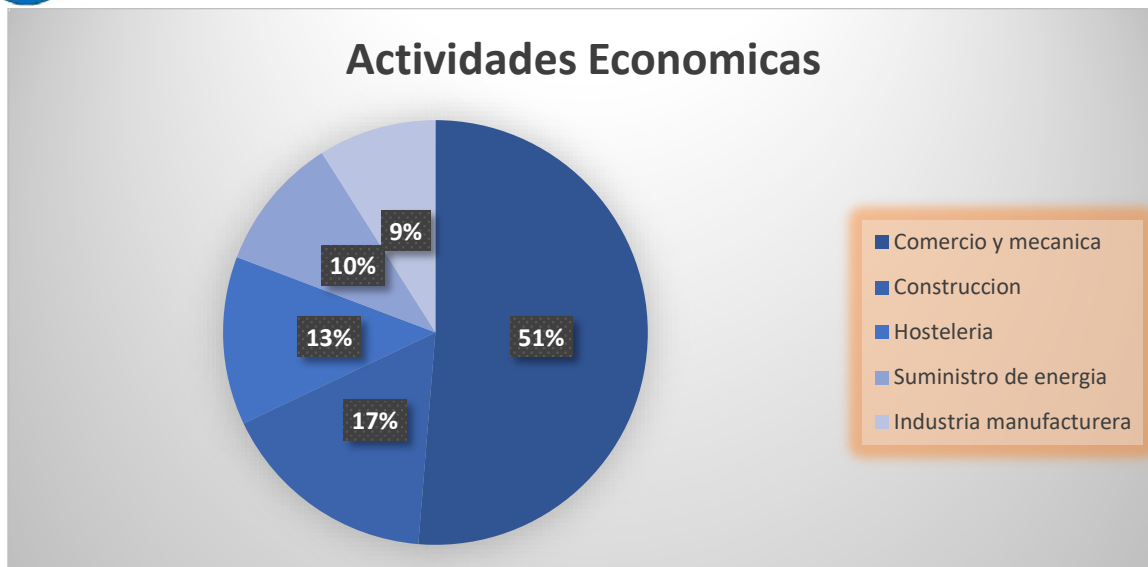
Sin asalariados	66
Hasta 5 asalariados	36
Entre 6 y 19 asalariados	5
De 20 y más asalariados	1
<b>Total establecimientos</b>	<b>108</b>



Las principales actividades económicas de los distintos establecimientos son:

#### Principales actividades económicas. 2018

Comercio y mecánica	40
Construcción	13
Hostelería	10
Suministro de energía	8
Industria manufacturera	7



Desde el punto de vista de la movilidad y gracias a las encuestas realizadas, podemos observar como la gran mayoría de estas actividades y empresas dependen del vehículo (ya sea agrícola, privado o comercial) para desarrollar su trabajo. Cabe esperar actividad vehicular especialmente intensa en los periodos de recogida de la aceituna.

Por otro lado, en cuanto a alojamientos relacionados con el turismo, Canena cuenta con los siguientes establecimientos:

TURISMO	
Restaurantes 2019	0
Hoteles 2019	1
Hostales y pensiones 2019	0
Plazas de hoteles 2019	128
Plazas de hostales y pensiones 2019	0

Con todo lo anterior y según los datos del INE (2018), la situación del mercado de trabajo es la siguiente:

MERCADO DE TRABAJO	
Tasa municipal de desempleo 2019	14,23
Paro registrado. Mujeres 2019	76
Paro registrado. Hombres 2019	36
Paro registrado. Extranjeros 2019	4
Contratos registrados. Mujeres 2019	270
Contratos registrados. Hombres 2019	2033







## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

<b>Contratos registrados. Indefinidos 2019</b>	<b>26</b>
<b>Contratos registrados. Temporales 2019</b>	<b>2277</b>
<b>Contratos registrados. Extranjeros 2019</b>	<b>799</b>
<b>Trabajadores eventuales agrarios subsidiarios. Mujeres 2019</b>	<b>1</b>
<b>Trabajadores eventuales agrarios subsidiarios. Hombres 2019</b>	<b>1</b>

La renta neta media declarada (INE, 2017) es de 12.213 €

A nivel educativo, Canena presenta:

- 1 centros de educación Infantil
- 1 centro de educación primaria
- 1 biblioteca

SOCIEDAD	
<b>Centros de Infantil. 2017</b>	<b>2</b>
<b>Centros de Primaria. 2017</b>	<b>1</b>
<b>Centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria. 2017</b>	<b>1</b>
<b>Centros de Bachillerato. 2017</b>	<b>0</b>
<b>Centros C.F. de Grado Medio. 2017</b>	<b>0</b>
<b>Centros C.F. de Grado Superior. 2017</b>	<b>0</b>
<b>Centros de educación de adultos. 2017</b>	<b>0</b>
<b>Bibliotecas públicas. 2018</b>	<b>1</b>
<b>Centros de salud. 2017</b>	<b>0</b>
<b>Consultorios. 2017</b>	<b>1</b>
<b>Viviendas familiares principales. 2011</b>	<b>775</b>
<b>Transacciones inmobiliarias. Vivienda nueva. 2018</b>	<b>1</b>
<b>Transacciones inmobiliarias. Vivienda segunda mano. 2018</b>	<b>13</b>
<b>Número de pantallas de cine. 2018</b>	<b>0</b>

En cuanto a la educación recibida, la mayor parte de la población posee el título de Educación Secundaria (o EGB), representando un porcentaje muy bajo de población las personas que han realizado una formación de grado medio o estudios universitarios superiores.

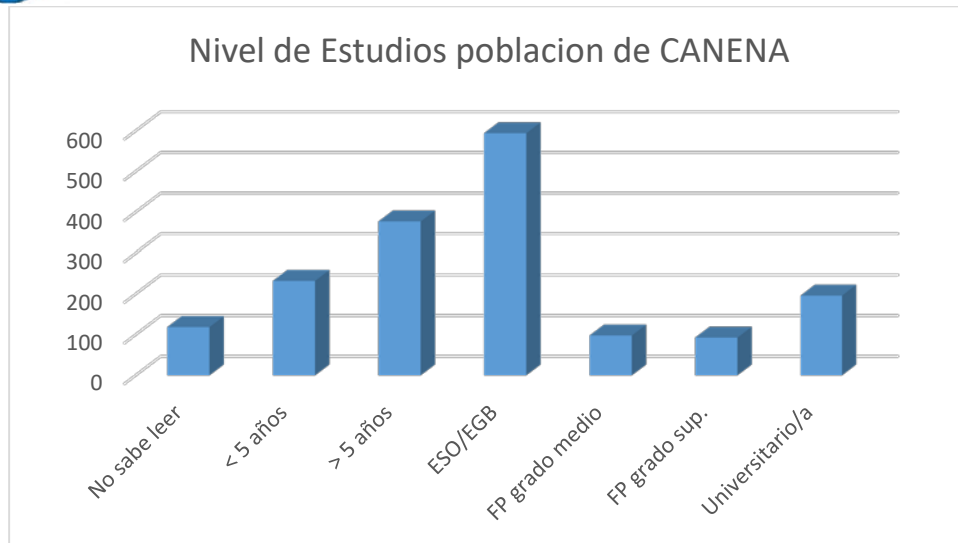


UNIÓN EUROPEA





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



Al relacionar los indicadores de educación con los datos de paro existentes en el municipio, observamos que el sector más afectado por el paro es el que forman aquellos que han realizado estudios secundarios, seguido por los que han estudiado Formación Profesional o Títulos Universitarios. Esto nos hace reflexionar sobre la falta de oportunidades laborales en el entorno rural para las personas de mayor cualificación, que principalmente encuentran su desarrollo laboral en los municipios cercanos más grandes (Linares, Úbeda, Jaén).

### 2.5.1 Transporte y Parque Móvil

Atendiendo a los datos extraídos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía - Consejería de Economía y Conocimiento, el SIMA, el parque móvil en Canena (automóviles, camiones, furgonetas, autobuses, taxis... entre otros vehículos de motor) en el año 2018 es la que sigue:

Turismos	Ciclomotores	Furgonetas	Motocicletas	Camiones	Remolques y semirremolques	Otros vehículos	Autobuses	Tractores industriales	Total
810	77	408	105	177	29	49	0	7	1662

TRANSPORTES	
<b>Vehículos turismos. 2018</b>	<b>885</b>
<b>Autorizaciones de transporte: taxis. 2017</b>	<b>1</b>
<b>Autorizaciones de transporte: mercancías. 2017</b>	<b>13</b>
<b>Autorizaciones de transporte: viajeros. 2017</b>	<b>1</b>
<b>Vehículos matriculados. 2017</b>	<b>34</b>
<b>Vehículos turismos matriculados. 2017</b>	<b>26</b>

Al igual que ocurre como es tendencia en muchas localidades de la provincia el volumen total de transportes, y en concreto los datos del vehículo privado (turismos) ha experimentado un





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

crecimiento mucho mayor al de la población del propio municipio. Esto se debe al incremento en el nivel de vida que ha experimentado la población y el cambio en los modos de vida. Esto se traduce en un apreciable incremento del tráfico de vehículos, tanto interno como externo. Hoy día, el uso del automóvil va asociado a un concepto de independencia, movilidad, autonomía, incluso aporta un cierto prestigio social, por lo que se concibe como un bien de primera necesidad.

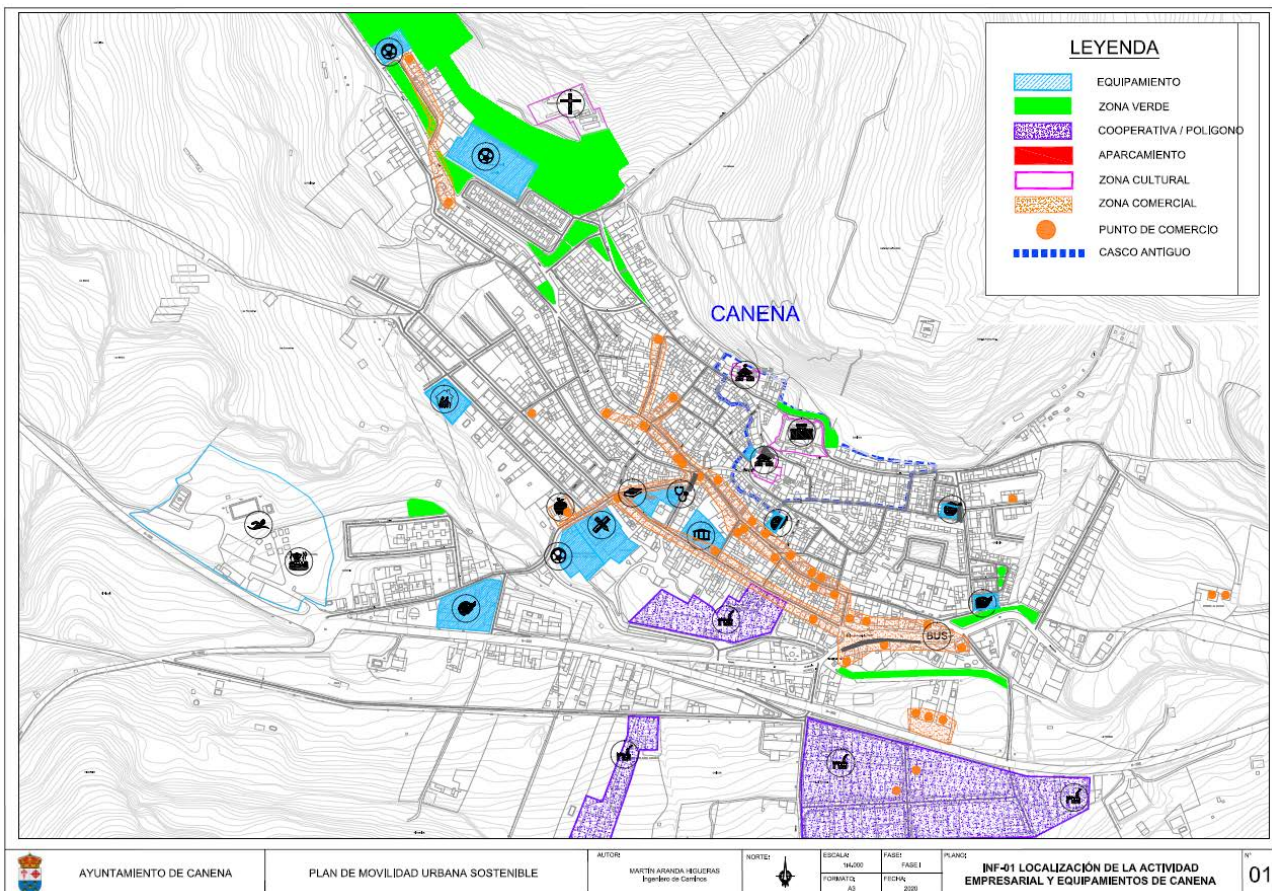
### 2.6 DISTRIBUCION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA Y TEJIDO EMPRESARIAL

Si atendemos a la distribución de la actividad económica dentro del municipio de Canena encontramos los siguientes aspectos:

La Zona 2- Centro, concentra la mayoría de la actividad administrativa y comercial del municipio. Es en el centro, en el eje que forman las calles Manuel Reyes, Vizconde de Begíjar, Cervantes y Estación, donde se ubica el Ayuntamiento y los principales usos administrativos, culturales, comerciales y de oficinas del municipio.

Por otro lado el Paseo de Andalucía, que se encuentra la Zona 3- Este- C/ San Isidro, dispone la parada de Autobús y algunos locales comerciales y bares.

En la Zona 7- Entorno de N-322, se encuentra la cooperativa oleícola San Marcos, lo que conlleva en la época de recogida de la aceituna el tránsito de vehículos agrícolas. Además en el margen de la N-322, alberga actividad comercial formada por talleres y que se asientan junto a la carretera.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 2.6.1 Equipamientos.

Además de la localización de la actividad económica y del tejido empresarial comentado en el apartado anterior, Canena cuenta con una serie de equipamientos distribuidos por el municipio.

En las Zona 1 (Casco antiguo) y 2 (Centro) se concentran la mayoría de las dotaciones públicas. En el Casco antiguo se encuentran el Castillo, Ermita Ntra. Sra. de los Remedios, Iglesia Parroquial Purísima Concepción. En la zona 2 se encuentra el Ayuntamiento y la mayoría de equipamientos públicos educativos, sanitarios y culturales del municipio.

En cuanto a los equipamientos deportivos, al oeste del núcleo se encuentra el Campo de Fútbol Municipal, pista polideportiva y zona verde del Parque de la Fuente Nueva, situado junto a la C/ Jaén en la zona oeste del municipio.

En el siguiente cuadro se recogen los equipamientos detallados agrupados según la zonificación establecida para el análisis del PMUS.

ZONA	NOMBRE	ATRACTORES
Zona 1	Zona Casco antiguo	Castillo de Canena
		Ermita Ntra. Sra. de los Remedios
		Iglesia Purísima Concepción
		Guardería Infantil
Zona 2	Zona Centro	Ayuntamiento
		Consultorio Medico
		Biblioteca Publica
		Colegio Público Ntra. Sra. de los Remedios
		Mercado de Abastos
		Pabellón Polideportivo
		Edificio Multifuncional
Zona 3	Zona Este- C/ San Isidro	Parada de Autobús
		Centro de la Juventud-Centro Guadalinfo
		Edificio Multifuncional
Zona 4	Zona Fuente del Caño- Fuente Nueva	Campo de Futbol
		Pista Polideportiva
		Parque Fuente Nueva
Zona 5	Zona nuevo ensanche - residencia ancianos	Residencia de ancianos
Zona 6	Zona entorno Balneario	Balneario privado "San Andrés"



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

<b>Zona 7</b>	<b>Zona entorno N-322</b>	Cooperativa oleícola San Marcos
<b>Zona 8</b>	<b>Zona Industrial</b>	Cooperativa oleícola San Isidro Labrador
		Polígono Industrial

### 2.7 ANALISIS MEDIOAMBIENTAL Y ENERGETICO

#### 2.7.1 Indicadores de calidad del aire y ruido.

En relación a la calidad del aire en el municipio de Canena, dado su tamaño y su condición eminentemente rural podemos inferir que durante todos los días del año se encuentra dentro de los parámetros establecidos por la normativa vigente.

Actualmente el municipio de Canena no cuenta con estaciones de medición que permitan establecer valores precisos dentro del municipio. Por ello para encontrar valores diarios de calidad del aire debemos acudir a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, que a través del servicio Rediam realiza informes diarios de calidad del aire en todas las provincias de Andalucía.

En la provincia de Jaén, la Rediam cuenta con tres estaciones de medida ubicadas en Bailen, Jaén y Villanueva del arzobispo. Al encontrarse todas las unidades de medición que nos ofrece la red en el entorno global de la provincia, en relación al municipio de Canena vamos a incorporar todas ellas al análisis. Debemos tener en cuenta que los valores aportados probablemente al ser muy similares a los que pueden encontrarse en Canena nos pueden dar un reflejo de la tendencia en el contexto provincial y nos pueden ayudar a observar o predecir líneas futuras.

**TABLA DE CALIDAD DEL AIRE**

Municipio	Estacion	SO2	CO	NO2	Particulas	O3	Global
Bailen	Bailen						Buena
Jaen	Ronda del Valle						Buena
Villanueva del Arzobispo	Villanueva del Arzobispo						Buena

Además de la calidad del aire, otra de las consecuencias ambientales producida por la movilidad motorizada es la contaminación acústica en aquellas zonas con mayor volumen de tráfico. En relación a este aspecto, dos son las zonas que destacan en cuanto al número de vehículos según la Intensidad Media Diaria (IMD) medida durante los aforos:

- Por un lado el Paseo de Andalucía, que es la arteria principal del municipio de Canena, siendo la vía con mayor intensidad de tráfico y es utilizada para el acceso al municipio desde las localidades más próximas.
- Por otro lado está el acceso este al municipio por la Calle Jaen. En esta vía se





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

produce el mayor tránsito de vehículos agrícolas.

### 2.7.2 Huella de Carbono en el municipio de CANENA

Para abordar este apartado hay que hacer referencia en primer lugar a lo que se conoce como huella de carbono, y que no es más que la totalidad de gases de efecto invernadero (GEI) emitidos por efecto directo o indirecto por un individuo, entidad, evento o producto.

Para medir la huella de carbono de los municipios andaluces, la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía desarrolló en 2007 una herramienta que permite calcular para cada municipio, las emisiones de gases de efecto invernadero que se generan como consecuencia de las distintas actividades.

De esta forma podemos identificar la contribución en Canena de cada uno de los principales sectores emisores: transporte, consumo eléctrico, ganadería, agricultura, consumo de combustibles, residuos y aguas residenciales.

Por otro lado también contamos con el Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES) del año 2015 que hace una evaluación de las emisiones de GEI para el municipio de Canena y establece una serie de medidas para combatirlas.

En el siguiente cuadro se presentan los datos obtenidos de ambos documentos expresados en toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>.

SECTOR	SUBSECTOR	EMISIONES	
		TONELADAS	%
CONSUMO ENERGIA ELECTRICA	Agricultura	122	1,97%
	Industria	645	10,41%
	Comercio-Servicios	539	8,70%
	Sector Residencial	1003	16,19%
	Administración y servicios públicos	300	4,84%
	Resto de sectores	22	0,36%
	<b>TOTAL</b>		<b>2631</b>
EMESIONES TRAFICO RODADO	Transporte Publico	0	0,00%
	Transporte Mercancías	1875	30,27%
	Turismos	1637	26,42%
	Motos	46	0,74%
	Ciclomotores	6	0,10%
	<b>TOTAL</b>		<b>3564</b>
<b>TOTAL EMISIONES de CANENA</b>		<b>6195</b>	<b>100,00%</b>



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Como dato relevante se destaca la participación del tráfico rodado en la huella de carbono del municipio de Canena en un porcentaje del 57,53% sobre el total. Si profundizamos un poco más en la naturaleza de las emisiones debidas al tráfico rodado observamos que un porcentaje muy importante está relacionado con el transporte de mercancías y por tanto relacionado con el sector comercial e industrial-oleico (transporte de la aceituna desde el campo hasta las dos cooperativas existentes en el municipio y su posterior traslado en camiones desde las cooperativas hacia el exterior).

### 2.8 TENDENCIAS Y LIMITACIONES DEL MODELO ACTUAL

**A nivel demográfico**, las proyecciones de población para España en general y para las zonas rurales en particular arrojan una natalidad en continuo descenso y un severo envejecimiento de la población más propios de los países desarrollados del centro y norte de Europa. La tendencia actual, por tanto, continúa a lo largo de los próximos años hacia una pirámide de población de figura invertida.

**A nivel geográfico**, no se prevé en el medio-largo plazo el impacto de ninguna nueva infraestructura civil que pueda alterar el esquema existente.

**A nivel socioeconómico**, cabe pensar en un mantenimiento del predominio agrícola en la economía local, si bien existe una confianza generalizada en la puesta en valor del turismo de ocio, cultura y salud, con el fomento de actividades de ocio culturales y deportivas, fomentando además el patrimonio histórico-artístico local y los recursos cinegéticos.

**A nivel educativo**, no se espera en el medio-largo plazo un cambio sustancial en los centros existentes a la fecha, si bien el impacto de la reducción de natalidad podría afectarles.

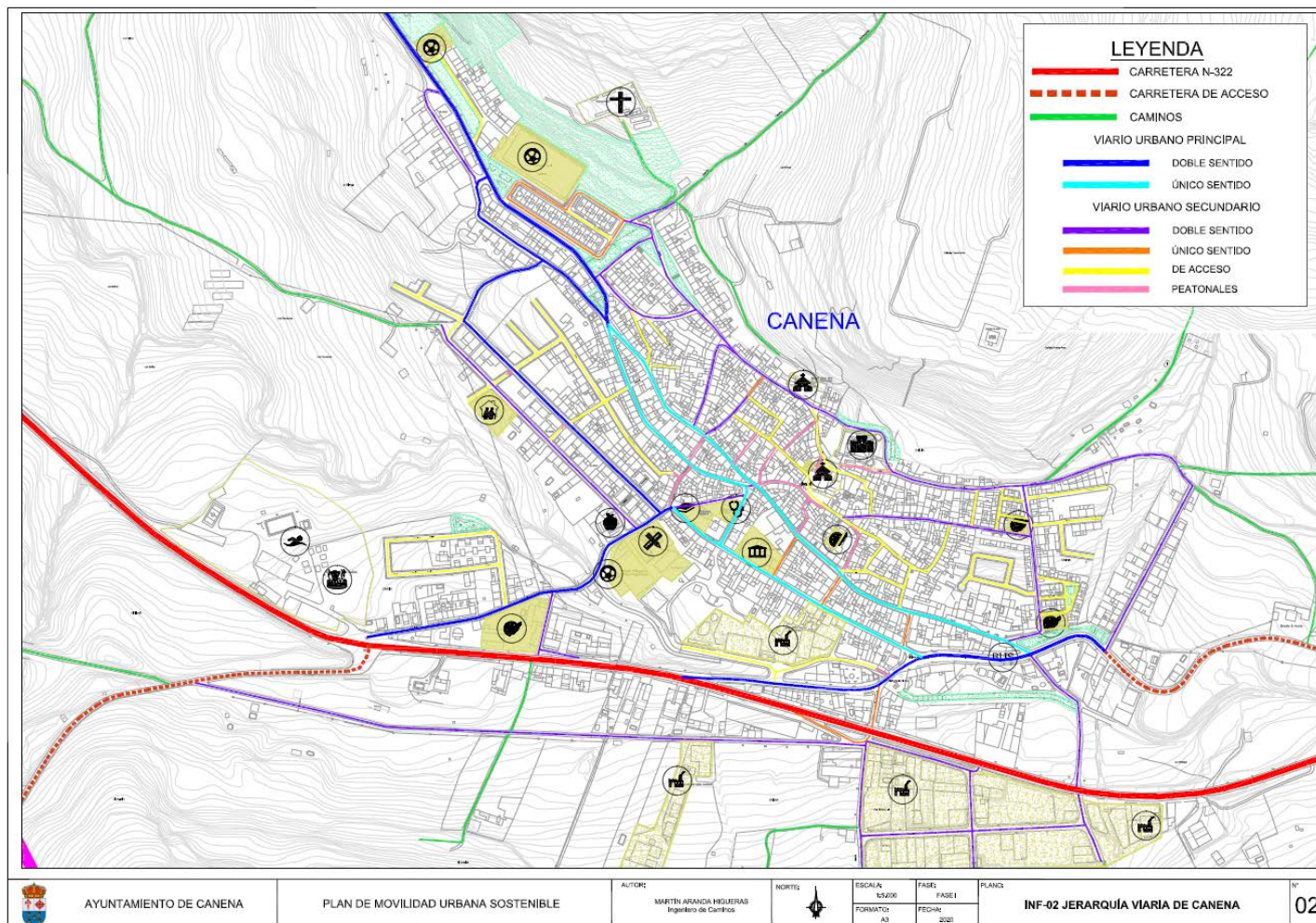
Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista de la movilidad los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:

- **Medidas que permitan anticipar y combatir el envejecimiento de la población**
- **Consideración de un eventual florecimiento del turismo en el T.M de Canena.**
- **Por lo anterior, se hace necesaria la mejora de un entorno urbano considerablemente desfasado en cuanto a accesibilidad y calidad de vida.**





## 2.9 ANALISIS DE LA RED VIARIA Y ACCESIBILIDAD



La red viaria de Canena se estructura a partir de los principales caminos que han conectado históricamente el municipio con los más cercanos. Principalmente el eje conformado entre Linares y Úbeda y en segundo lugar, el que conectaría con la carretera que une el Paseo de Andalucía con la carretera JV-6041 como actual articulador del municipio.

Por estos ejes históricos se producen los accesos principales al núcleo urbano de Canena y a su vez se han convertido en vías estructurantes de primer orden. De esta forma la carretera nacional N-322 que une a Rus con Canena, Linares y Úbeda, y el eje Canena con la carretera JV-6041 a través de las calles Paseo de Andalucía, C/ Vizconde de Begijar, C/ Manuel Reyes, C/ Bahondillo y Avd. de Jaén son las vías de mayor nivel jerárquico.

Otro importante eje es la C/ Estación, C/ Juan Reyes y C/ Tetuan que conecta la JV-6041, actuando como circunvalación, especialmente para los vehículos pesados.







## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

En cuanto al viario de distribución, este se caracteriza por una falta de jerarquía y vertebración en muchas ocasiones agravada por una pequeña sección, la presencia de estrechamientos e intersecciones en reducido espacio, que impiden una adecuada continuidad y funcionalidad circulatoria. En cuanto a la intensidad de uso, calles con mayor sollicitación son las C/ San Isidro, C/ Remedios, C/ Altozano, C/ Castillo, y C/ Ramón y Cajal.

### 2.9.1 Accesibilidad

A nivel de accesibilidad, la morfología urbana de Canena está fuertemente influida por la pendiente del viario debido a la topografía, que ha ido influyendo en la configuración de la trama urbana y en las soluciones tradicionales para superar desniveles entre calles.

En función de la disposición de las comunicaciones históricas y del crecimiento del núcleo urbano a lo largo de los años nos encontramos básicamente con dos tipos de vías históricas que definen el crecimiento: los caminos a media ladera (que siguen las líneas de nivel) y los caminos que trepan por ella (más o menos perpendiculares a las líneas de nivel).

Los caminos paralelos a la pendiente cruzan el territorio comunicando el núcleo urbano de Canena con los municipios contiguos. Como consecuencia de esta situación topográfica y de la disposición del viario, las manzanas edificadas que se generan presentan un claro predominio de su longitud sobre su anchura, predominando calles con una mayor pendiente en la zona noreste del núcleo de Canena, en el casco antiguo y zona centro.

El viario resultante de esta disposición morfológica es bastante quebrado, con cambios continuos de sección y de características. Las calles ascendentes son poco aptas al tráfico peatonal y al rodado, existiendo algunas zonas escalonadas y con puntos de estrechamiento y de pendientes muy elevadas.

## 2.10 ANALISIS DE LA MOVILIDAD

### 2.10.1 Características del modelo actual

#### 2.10.1.1 Caracterización general

La situación actual del transporte en el municipio de Canena se caracteriza por los siguientes aspectos:

- **Vehículo privado:**
  - **Presencia y uso:** Va en progresivo aumento, con especial incidencia en los accesos al municipio por la N-322 (que une Los municipios de Rus con el acceso de la A-32), el Paseo de Andalucía, Calle Estacion, Calle Juan Reyes, Avd de Jaen, en el





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

atravesamiento del centro (Calle Manuel Reyes, Vizconde de Begijar, Bahondillo y Cervantes)

- **Aparcamiento:** Los espacios destinados a estacionar dentro de Canena son el propio viario, salvo por la excepción de un lote en los alrededores del Paseo de Andalucía, o zonas de 4 estacionamientos en C/ Cervantes, C/ San Isidro, C/ Remedios. Por ello, de forma general es el propio viario el lugar de estacionamiento dentro del municipio, con una progresiva presencia de vehículos privados estacionados en calles. Debido a la escasez de estacionamientos disponibles en proporción con el aumento del uso del vehículo privado, es frecuente encontrar numerosos estacionamientos ilegales.
- **Transporte Público:** Su uso es muy bajo, ya que este se limita a aquellos ciudadanos que carecen de vehículo privado. Se considera como último recurso para realizar desplazamientos es decir, en primer lugar se baraja la posibilidad de ir en vehículo privado, en su defecto se opta por el uso del transporte público. Por tanto, el perfil de este viajero suele ser o personas de avanzada edad que carecen de otro medio o el resto de ciudadanos que carecen o de carné de conducir o de vehículo propio.
- **Modos blandos:**
  - **Peatón:** Es un modo de uso significativo, puesto que las dimensiones de un espacio rural y la plana topografía del municipio permiten una mayoría de los desplazamientos de duración máxima de 10-12 minutos. Los desplazamientos más largos a pie en el municipio se encuentran entre 15-20 minutos, siendo muy reducidos y concretos.
  - **Bicicleta:** La afición al ciclismo interurbano dentro del municipio es bastante alta, pero no se ha apreciado una relación considerable entre esta afición y el uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos rutinarios. Cabe destacar que por las características del municipio puede ser un medio bastante atractivo puesto que carece su orografía es muy plana y, excepto en horas punta, el pueblo goza de bastante tranquilidad.

**De todos estos elementos, el factor dominante en la actualidad es sin duda el vehículo privado, debido a:**

- **Valor social o status que se le atribuye por parte de los ciudadanos**
- **Impactos y efectos que produce sobre el resto de elementos del modelo de transporte.**

### 2.10.1.2 Modelo de movilidad urbana. Día laborable y fin de semana

Según los datos técnicos tomados, han permitido también diferenciar claramente el tipo de movilidad existente en días laborables o fines de semana.

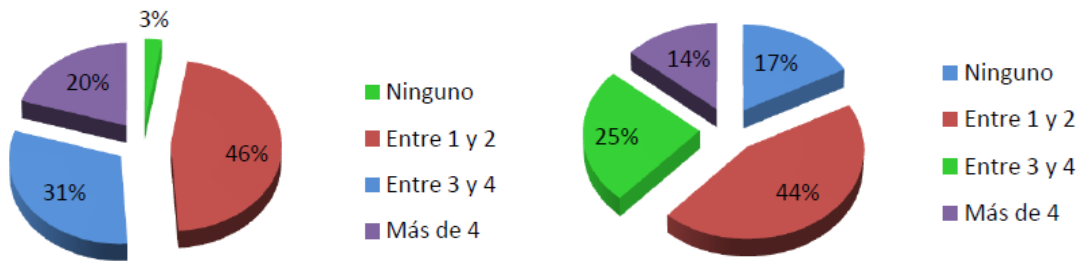




# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

## Número de desplazamientos

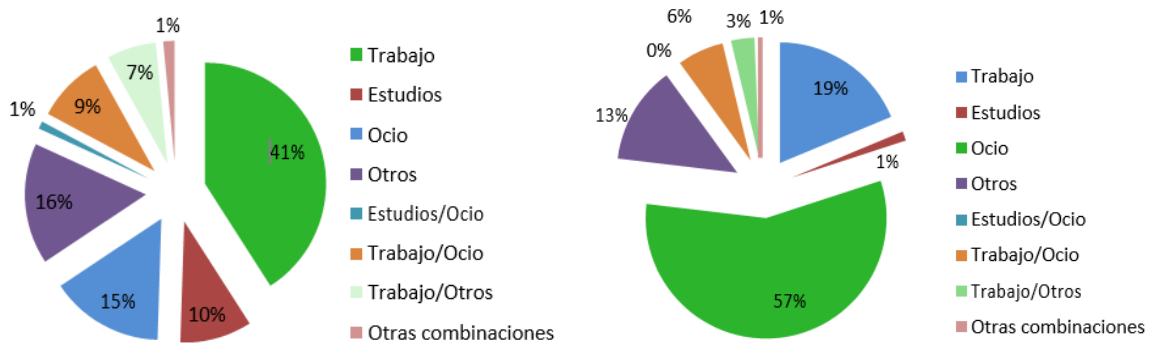
- En días laborables existe un porcentaje mínimo del 3% de ciudadanos que no realiza ningún viaje, y el porcentaje de gente que hace 3 o más viajes diarios ascienden al 51%
- En fin de semana, el porcentaje de gente que no realiza ningún viaje asciende al 17% y el porcentaje de gente que hace 3 o más viajes se reduce al 39%.



Desplazamientos en día laborable (izquierda) y en fin de semana (derecha)

## Motivo de viaje

- En día laborable: el trabajo, seguido de otros motivos y del ocio.
- En fin de semana: se experimenta un vuelco considerable, orientándose la mayor parte de los viajes hacia el ocio, seguido del trabajo (dato que puede entenderse puesto que en medios rural muchos trabajos están asociados a la agricultura y el ganado, trabajos que no cesan en fin de semana)

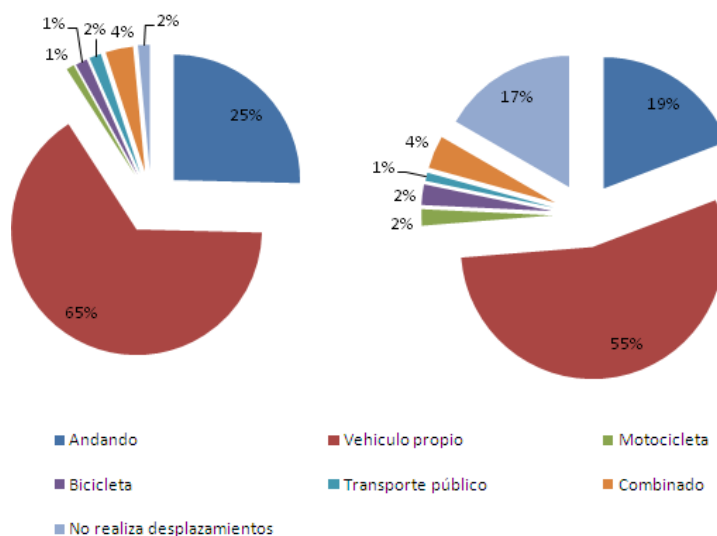


Motivo de desplazamiento semana (izquierda) fin de semana (derecha)



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Es evidente, por tanto, que la movilidad en fin de semana de los ciudadanos de Canena es mucho menor que en día laborable, tanto los desplazamientos como los motivos son distintos, teniendo mayor peso el ocio. Podría pensarse que la disminución del uso del vehículo privado puede tener relación con el aumento del 15% que experimentan las personas que no realizan ningún desplazamiento.



**Modo de desplazamiento en día laborable (izquierda) fin de semana (derecha)**

Debido a lo anterior, y a que las principales zonas de ocio y compras están claramente localizadas, pueden identificarse pautas de movilidad y zonas de mayor generación/atracción de viajes. Por ello, habrá que prestar una especial atención a la hora de plantear acciones encaminadas a la mejora de la movilidad.

En todo caso, el reparto de movilidad actual viene determinado principalmente por el día laborable, que es el de mayor carga de desplazamientos supone, y cuyo principal elemento es el vehículo privado:

Reparto modal por edades en día laborable						
	Andando	Bicicleta	Motocicleta	Coche	Público	Combinado
<b>Global</b>	27 %	1 %	1 %	<b>65 %</b>	2 %	4 %
<b>De 15 a 24 años</b>	37 %	5 %	0 %	<b>53 %</b>	0 %	5 %
<b>De 25 a 34 años</b>	20 %	2%	0 %	<b>76 %</b>	2 %	0 %
<b>De 35 a 64 años</b>	18 %	0 %	0 %	<b>73 %</b>	3 %	6 %
<b>Más de 65 años</b>	72 %	6 %	11 %	<b>11 %</b>	0 %	0 %

Procedamos ahora a analizar en detalle el elemento principal y las interrelaciones que se presentan entre con los demás.





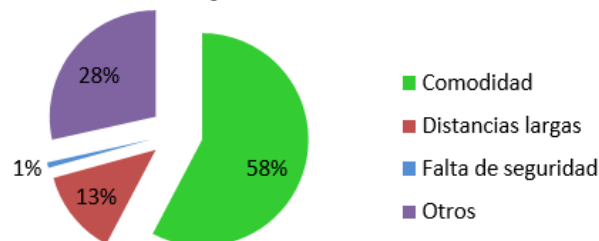
## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 2.10.1.3 El crecimiento insostenible del uso del vehículo privado

#### El vehículo privado en los desplazamientos de Canena

Si bien es cierto que en torno al 35% de la población camina cuando se desplaza por el municipio, otro factor importante en la evaluación de la movilidad es el motivo por el que usa el vehículo cuando se desplaza en el municipio:

- **Alrededor de un 60% lo hace por comodidad, siendo la más fuerte tendencia.**
- Alrededor de un 30% lo hace por otros motivos
- Alrededor de un 15% lo hace por distancias largas
- Solo un 1 % lo hace por falta de seguridad: dato paradójico, puesto que este 1% contribuye a dicha falta de seguridad usando su vehículo.



#### **Motivo por el que se usa el vehículo cuando se desplaza por el municipio.**

#### El impacto del estacionamiento del vehículo privado

Los desplazamientos en vehículo propio implican un gravamen posterior al que ya tiene el propio viaje (ocupación de vía, congestión, emisiones, ruido y otros efectos), relacionado con el estacionamiento del vehículo:

- En la mayoría parte casos, ocupación adicional y más prolongada en el tiempo de la vía pública
- Un aumento del tiempo de viaje
- La eventual congestión durante el periodo de aparcamiento.

En el caso de Canena, en el total de vehículos existentes se presenta un alto índice de estacionamiento en garaje cuando se encuentran en su domicilio, lo cual es lógico por la predominancia de la vivienda unifamiliar de una o dos plantas, que suele disponer de garaje propio.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Sin embargo, la situación varía considerablemente cuando se va a trabajar o se abandona el domicilio en general. Prácticamente el total de la población que va a trabajar en vehículo privado estaciona en la calle, siendo **inferior al 10% la población que lo hace en parking privado**.

### El fondo del problema: una tasa de motorización imparable

En términos cuantitativos, la constante evolución que ha seguido el vehículo privado se revela en el crecimiento del índice de motorización (nº de vehículos por cada 1.000 habitantes) tanto a nivel nacional como regional y provincial en los últimos años:

PARQUE DE VEHÍCULOS 2012-2018						
AÑO	España	%	Andalucía	%	Jaén	%
2018	33.730.398	108%	5.809.049	108%	458.665	107%
2017	32.929.004	106%	5.666.711	106%	448.865	104%
2016	32.106.520	103%	5.520.074	103%	438.087	102%
2015	31.389.683	101%	5.397.541	101%	429.778	100%
2014	30.976.047	99%	5.334.139	100%	428.264	100%
2013	30.916.836	99%	5.317.363	99%	426.864	99%
2012	31.203.203	100%	5.357.622	100%	430.133	100%

Como consecuencia de todo lo anterior, es muy frecuente disponer de varios vehículos por hogar. En el caso de Canena, para 2018 se tienen los siguientes datos para 2018 (Fuente: DGT):

FURGONETAS	TURISMOS	MOTOCICLETAS	OTROS VEHS.	TOTAL
408	810	105	339	1662

Por tanto, solo tomando turismos y motocicletas, se tendrían 915 vehículos, que con una población de 1831 habitantes nos da un índice de motorización de 0,50. Es decir, que **el 50% de los caneneros disponen de un vehículo motorizado**.

Considerando la población que no dispone de carnet de conducir (al menos todos los menores de 18 años) y la población cautiva del transporte público (entendida como aquella que no dispone de carnet de conducir o que no puede hacer uso de él por diversas razones: avanzada edad,





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

enfermedades, etc), es posible deducir la presencia de **varios vehículos por hogar** como la opción más plausible.

**Pero lo que es más significativo es la fuerte dependencia del vehículo privado a cualquier edad, y concretamente en el sector entre 25 y 65 años**

### 2.10.1.4 Transporte público versus vehículo privado

La funcionalidad del transporte público en Canena viene condicionada directamente por el aumento tanto del número como de los propios usos del vehículo privado:

- El transporte público de Canena consiste en líneas que comunican con la ciudad de Linares y Úbeda, así como la estación de Tren, que se encuentra a 11 km en la Estación Linares-Baeza, aunque existe la línea de autobuses interurbanos que comunican con esta estación, que se encuentra dentro de la línea Madrid-Almería.
- La escasa demanda de transporte público hace que no exista mayor cantidad de viajes directos, y por tanto más cortos.
- Adicionalmente, el aumento de vehículos privados en todos los municipios puede originar un incremento en los tiempos de recorrido del servicio público por el exceso de tráfico.
- Medios de implantación reciente gracias a las tecnologías digitales, como puede ser el uso de plataformas de coche compartido (ej. BlaBlaCar) atomizan aún más la demanda que podría ser usuario del transporte público.
- **Es por ello que el uso del transporte público se realiza de forma muy puntual y por motivos muy variados, siendo muy poca la población que lo considera su medio principal de transporte.**
- **Todo esto origina que el usuario perciba como más eficaz el uso del vehículo privado.**

### 2.10.1.5 Modos blandos

Al igual que en el caso del transporte público, de manera general, el impacto en espacios públicos y los efectos ambientales que genera el uso creciente del vehículo privado en entornos urbanos (barreras físicas, ruido, contaminación atmosférica, etc) dificulta y desincentiva el discurrir de los vecinos a pie por las calles, así como el de los que podrían usar la bicicleta como alternativa real de transporte urbano.

Como se ha mencionado anteriormente, en el caso de Canena, por su escala rural, el peatón o medio “a pie” es el modo de transporte que se encuentra en segundo lugar:

- **Es el más demandado por los ciudadanos mayores de 65 años.** Dentro de este grupo de población, existe un parte que por edad carece de vehículo privado. Además, el





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

motivo de sus desplazamientos es por lo general distinto a los del resto de la población puesto que estos lo hacen, sobre todo por ocio.

- **Se estima que para un 35% para los usuarios de entre 15 y 24 años es el medio por excelencia.** Estas cifras son de esperar por el tipo de población en el que nos encontramos, siendo un grupo que por edad aún no tiene carné de conducir y de los que muchos aún continúan estudiando dentro del municipio, por lo que es evidente que su modo de desplazamiento principal sea “a pie”.
- **Por último, la población intermedia a estas edades que son las que se corresponde principalmente con la población trabajadora, lo puede ser parte de la explicación de una mayor dependencia del vehículo privado.** Estos datos remarcan la relación existente entre los viajes al trabajo y el uso del vehículo motorizado propio (coche o motocicleta), hecho entendible por la rapidez, puntualidad, regularidad y comodidad de dichos desplazamientos.

### 2.10.1.6 Tendencias y limitaciones del modelo actual

Desde la introducción inicial del vehículo privado como posibilidad de elemento de movilidad, la tendencia no ha cambiado en ningún momento: cada vez más vehículo privado y más efectos de éste sobre el resto de modos existentes (transporte público y modos blandos).

Es de sobra conocida esta tendencia que, en el escenario actual, no permite prever más proyección que un continuado crecimiento de la tasa de motorización frente a una estabilización, y quizás una reducción, de los espacios públicos habilitados para la circulación de todos los modos de transporte.

Esta limitación infraestructural es evidente especialmente en contextos urbanos patrimoniales, de trazados tradicionales e históricos, como los que abundan en los países europeos y de los cuales Canena represente un ejemplo evidente.

Por tanto, la tendencia de Canena en ausencia de actuaciones en este sentido es simple: cada vez más vehículos circulando sobre un pueblo de infraestructura limitada y con dimensiones “caminables”.

Por tanto, de no tomar medidas asistiríamos a un continuado crecimiento de la movilidad basada en el vehículo privado con:

- Saturación del viario por necesidad de espacio para circular y estacionar (ocupación prolongada).







## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- Desarticulación progresiva de la oferta de transporte público por la competencia insuperable del vehículo privado, tanto a nivel de usuario corriente como por su uso como vehículo colectivo mediante plataformas digitales (ej. BlaBlaCar)
- Degradación de las condiciones de circulación peatonal por las barreras y demás efectos invasivos del vehículo privado.
- Dificultad en el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte urbano en un municipio de topografía plana y distancias máximas de 10-12 minutos en bicicleta

Sin embargo, ya desde 2019 se viene enfrentando esta tendencia, contando además con un apoyo mayoritario de la ciudadanía hacia una expulsión del vehículo privado del casco antiguo como espacio de travesía, dejando este espacio disponible para convivencia social.

**Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista del modelo de movilidad, los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:**

- **Incapacidad infraestructural para soportar un modelo de movilidad basado en la preeminencia del vehículo privado**
- **Medidas que permitan proteger y dinamizar los espacios colectivos de cara al futuro, especialmente los de carácter patrimonial, como es el caso del casco antiguo.**
- **Por lo anterior, se hace necesario un cambio de paradigma en el uso del vehículo privado para realizar todos aquellos desplazamientos viables en medios alternativos, reduciendo el uso del vehículo privado en la medida de lo posible.**

## 2.11 USO DEL VEHICULO PRIVADO

### 2.11.1 Características del modelo actual

#### 2.11.1.1 Generalidades: el vehículo privado como protagonista de la movilidad actual

De entre todos los elementos que configuran el modelo de movilidad actual de Canena, es el factor dominante es sin duda el vehículo privado, debido a:

- Valor social o status que se le atribuye por parte de los ciudadanos
- Impactos y efectos que produce su uso sobre el resto de elementos del modelo de transporte.

De esta forma, Canena se enfrenta a una problemática creciente y compartida con otros tantos municipios de España y el mundo en 2020: la sobreutilización del vehículo privado y la imposibilidad infraestructural para absorber esta tendencia.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Para la escala rural que corresponde al municipio, el nivel de tráfico alcanza valores exagerados, que evidencian una sobreutilización del vehículo privado y una serie de conductas nocivas que sobrepasan las posibilidades de la infraestructura existente.

### 2.11.1.2 Problemática general por el aumento y la sobreutilización del vehículo privado

De forma muy resumida, la problemática que encontramos en torno al vehículo privado es la siguiente:

- **Presencia y uso del vehículo privado:** Ambas en progresivo aumento, con especial incidencia en el eje central del municipio (Paseo de Andalucía, C/ Vizconde de Begijar, C/ Manuel Reyes o, Avd de Jaen.
- **Aparcamiento:** A pesar de existir diversas alternativas para aparcar (garajes privados propios y de alquiler, algún lote público...) la opción principal elegida es el estacionamiento en el viario público, que debido al aumento del nivel de motorización, genera ya una escasez de estacionamientos disponibles y provoca, entre otros, estacionamientos ilegales.

Retomando lo ya expuesto en el apartado relativo al Modelo de Movilidad, nos encontramos con un crecimiento insostenible del uso del vehículo privado, lo cual se refleja en los siguientes datos:

- La tasa de motorización imparable que asola Canena, en la actualidad existen unos 1.700 vehículos matriculados en Canena.
- Lo anterior hace que sea muy frecuente disponer de varios vehículos por hogar.
- El motivo de uso del vehículo privado en los desplazamientos de Canena es la comodidad en el 60% de los casos.
- Lo más significativo es la fuerte dependencia del vehículo privado a cualquier edad, y concretamente en el sector entre 25 y 65 años
- El impacto del estacionamiento del vehículo privado aumenta el tiempo de viaje, congestiona los espacios y no permite el uso de dichos espacios por otros usuarios.
- Todo lo anterior implica un deterioro del tejido urbano importante, registrándose problemas de distinta índole que provocan un coste económico y un desequilibrio social y medioambiental.

### 2.11.1.3 Problemática en el casco antiguo: saturación de la infraestructura patrimonial

Además de lo expuesto para la problemática general, no podemos dejar de percibir otras carencias, sinergias negativas y efectos colaterales en el casco antiguo y que forman parte de la realidad cotidiana de Canena en 2020:





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- Apropiación progresiva del espacio por parte del coche, degenerando en conductas:
  - Invasivas (aparcamiento en aceras)
  - Agresivas (altas velocidades, poca cortesía)
  - Abusivas (dejar el coche arrancado durante la realización de tareas rápidas)
  - Ineficientes (tasas de ocupación en torno a 1 persona/vehículo).



### Ejemplos de conductas inadecuadas por parte del vehículo privado en el casco antiguo

- Espacio público contaminado por humos, ruido de motores y ruido de la rodadura sobre los adoquines.
- Barreras y desniveles en el entorno patrimonial para contener la invasión del vehículo, lo que complica la circulación de otros modos y la accesibilidad general.
- Consecuente accesibilidad encorsetada por las restricciones de espacio.
- Menor voluntad peatonal para desplazarse (imaginamos que en parte por los impedimentos anteriores) aunque los desplazamientos sean perfectamente asumibles en tiempo y relativamente con respecto a la topografía.
- Posibilidad de aparcar en las estrechas vías patrimoniales. En la actualidad, el reparto de espacios en el casco histórico es 77% vehicular frente a 23% peatonal.
- Deterioro del tejido socioeconómico y cultural del espacio histórico, que debería ser el entorno puesto en valor en el municipio.

#### 2.11.1.4 Tendencias y limitaciones del modelo actual

De manera general, Canena camina a una saturación de sus espacios públicos por ocupación del vehículo privado, lo cual va en contravía de un entorno rural de tamaño limitado.

La tendencia actual es un mayor crecimiento del nivel de motorización y por tanto mayor presencia del vehículo tanto en circulación como en ocupación en forma de aparcamiento, pues el viario público es su espacio de maniobra.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

La comodidad de uso del vehículo se ha convertido en el motivo principal de su utilización en desplazamientos por el municipio generando una fuerte dependencia que, sin limitaciones al vehículo, mantendrá su tendencia a convertirse aún más en la rutina de los caneneros.

En el caso particular del casco antiguo, por su infraestructura patrimonial incapaz de absorber las demandas de espacio del vehículo privado, se ha producido un deterioro que afecta al uso y accesibilidad del resto de usuarios y que, de no limitarse el uso del vehículo privado, tenderá a su saturación y a la des-incentivación del resto de usuarios.

Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista del uso del vehículo privado, los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:

- Incapacidad infraestructural para soportar un modelo de movilidad basado en la preeminencia del vehículo privado
- Medidas que permitan proteger y dinamizar los espacios colectivos de cara al futuro, especialmente los de carácter patrimonial, como es el caso del casco antiguo.
- Por lo anterior, se hace necesario reflexionar sobre un cambio de paradigma en el uso del vehículo privado para:
  - Realizar todos aquellos desplazamientos viables en medios alternativos, reduciendo el uso del vehículo privado en la medida de lo posible.
  - Dotar a las principales infraestructuras de ronda de suficiente capacidad para actuar como ejes colectores-distribuidores del tráfico de Canena.
  - Definir una zona pacificada en el entorno del casco antiguo, que permita revitalizar los usos sociales, económicos, administrativos, comerciales y de toda índole sin acceso masivo del vehículo privado.
  - Dotar de accesibilidad universal a los espacios y de una señalización adecuada para que los conductores se sientan motivados y forzados a respetar las condiciones de seguridad

### 2.12 MODOS BLADOS (PEATÓN Y CICLISTA)

#### 2.12.1 Características del modelo actual

##### 2.12.1.1 Generalidades: los modos descuidados del modelo actual de movilidad

En el modelo actual de movilidad nos encontramos con la siguiente realidad en cuanto a los modos blandos se refiere:





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- Peatón: Es un modo de uso significativo, puesto que las dimensiones de un espacio rural y la plana topografía del municipio permiten una mayoría de los desplazamientos de duración máxima de 10-12 minutos. Los desplazamientos más largos a pie en el municipio se encuentran entre 15-20 minutos, siendo muy reducidos y concretos. A pesar de todo, no es el modo principal, sino que el vehículo privado sigue siendo la primera opción, en parte porque los recorridos peatonales no son agradables ni seguros en muchas ocasiones y se perciben como peligrosos, intrincados y/o socialmente inferiores
- Bicicleta: La afición al ciclismo interurbano dentro del municipio es bastante alta, pero no se ha apreciado una relación considerable entre esta afición y el uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos rutinarios. Cabe destacar que por las características del municipio puede ser un medio bastante atractivo puesto que carece su orografía es muy plana y, excepto en horas punta, el pueblo goza de bastante tranquilidad.

### 2.12.1.2 Consecuencias de la hegemonía del vehículo privado para los modos blandos

Es ampliamente conocido en proyectos urbanos de toda índole que dos de los grandes perjudicados del crecimiento del parque móvil de los municipios y de la sobreutilización del vehículo privado son:

- El peatón, debido a la generación de barreras y a la ocupación de espacios que se produce para contener al vehículo.
- El ciclista, que en no pocas ocasiones comparte espacio con el vehículo privado, pero sin igualdad de condiciones puesto que los riesgos que corre frente a un accidente, a la velocidad de circulación, etc generan reticencias para el uso de la bicicleta en muchas personas.

Si a ello unimos la dificultad de acceso universal a los diferentes lugares de interés del municipio, así como los problemas derivados de seguridad y obstaculización en el acerado, todo ello provoca una desincentivación de la movilidad del viandante.

En el caso de Canena, nos encontramos con las siguientes dificultades:

- 1) Barreras y desniveles. El peatón y el ciclista se encuentran en ciertas zonas con serpenteos incómodos por espacios angostos y escalonados que no todos los usuarios pueden utilizar (ej. ancianos, personas con movilidad reducida, carritos de bebé, etc). Esto se hace especialmente evidente y relevante en el casco antiguo, por la adaptación de un espacio originariamente patrimonial a usos posteriores, quedando el espacio en un híbrido “en tierra de nadie”.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



### Ejemplos de espacios peatonales limitados en el casco antiguo y centro

- 2) Accesibilidad limitada por las restricciones de espacio consecuencia del espacio dedicado al vehículo privado y de tratar de combinar todos los usos posibles obteniendo un resultado desfasado e ineficiente para muchos de los usuarios.



### Conflicto entre necesidades de accesibilidad e infraestructura inadecuada.

- 3) Baja voluntad peatonal para desplazarse porque los desplazamientos sean perfectamente asumibles en tiempo. Aunque por las dificultades topográficas del municipio se puede considerar para el peatón dificultades para el fomento de la peatonalización.
- 4) Todo lo anterior genera más sedentarismo, menos interacción, menos salud... una sociedad a contracorriente de sí misma con consecuencias imprevisibles para el futuro

### 2.12.1.3 Tendencias y limitaciones del modelo actual

En el modelo actual, el peatón se encuentra con muchas limitaciones para desplazarse por el municipio a pesar de ser la escala adecuada para ello. La tendencia del modelo actual hasta la fecha era no prestar atención a las necesidades del peatón en términos de accesibilidad, dotación de



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

espacios suficientes, seguridad y comodidad. Sin embargo, desde la propuesta de redacción del presente PMUS se inició un viraje en la tendencia hacia una concepción más sostenible.

En el caso del ciclista, la situación es más compleja, puesto que si bien el ciclismo interurbano es una gran afición en Canena, no ocurre así para los desplazamientos al interno de Canena, lo cual es complejo por la orografía del municipio.

Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista de los modos blandos, los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:

- **Imposibilidad de mantener durante más tiempo a estos modos completamente subordinados al vehículo privado.**
- **Puesta en valor y periodo de transición para fomentar un cambio de paradigma con el peatón de vuelta como protagonista del espacio urbano**
- **Dificultad en la revitalización de la bicicleta como modo de desplazamiento habitual para los ciudadanos de Canena.**
- **Por lo anterior, se hace necesario reflexionar sobre:**
  - **Acciones para obtener un espacio peatonal pacificado en el entorno central del pueblo y/u otros de interés**
  - **Posibilidades para despertar en Canena una nueva concepción de la bicicleta en la zona Norte del Municipio.**
  - **Fomento de accesibilidad universal por supresión de barreras y plataformas únicas**

### 2.13 TRANSPORTE PÚBLICO

#### 2.13.1.1 Características del modelo actual

Antes de comenzar, es importante destacar que, por la escala rural de Canena, su extensión, su número de habitantes y la duración y longitud de los desplazamientos internos, **NO EXISTE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO** (el uso del sistema de taxis para tal fin es despreciable), y por tanto el análisis de este capítulo difiere mucho del de cualquier PMUS en un núcleo de mayor población y/o extensión con una contribución considerable de un sistema de transporte público urbano.

#### 2.13.1.2 Transporte público VS vehículo privado

Como ya se ha esbozado con anterioridad, el uso del transporte público en Canena es muy bajo y se limita a los ciudadanos que carecen de vehículo privado. Se considera como último recurso para realizar desplazamientos, es decir, en primer lugar se baraja la posibilidad de ir en vehículo





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

privado, y solo en su defecto se opta por el uso del transporte público. Por tanto, el perfil de este viajero suele ser o personas de avanzada edad que carecen de otro medio o el resto de ciudadanos que carecen o de carné de conducir o de vehículo propio, los denominados viajeros cautivos del transporte público.

La funcionalidad del transporte público en Canena viene condicionada directamente por el aumento tanto del número como de los usos del vehículo privado:

- El transporte público de Canena consiste en líneas que comunican con la ciudad de Linares y Úbeda, así como la estación de Tren, que se encuentra a 11 km en la Estación Linares-Baeza, aunque existe la línea de autobuses interurbanos que comunican con esta estación, que se encuentra dentro de la línea Madrid-Almería.
- La escasa demanda de transporte público hace que no exista mayor cantidad de viajes directos, y por tanto más cortos.
- Adicionalmente, el aumento de vehículos privados en todos los municipios puede originar un incremento en los tiempos de recorrido del servicio público por el exceso de tráfico.
- Medios de implantación reciente gracias a las tecnologías digitales, como puede ser el uso de plataformas de coche compartido (ej. BlaBlaCar) atomizan aún más la demanda que podría ser usuario del transporte público.
- **Es por ello que el uso del transporte público se realiza de forma muy puntual y por motivos muy variados, siendo muy poca la población que lo considera su medio principal de transporte.**
- **Todo esto origina que el usuario perciba como más eficaz el uso del vehículo privado.**

### 2.13.1.3 Principales destinos en autobus

El principal destino en los desplazamientos externos en autobús es la ciudad de Úbeda, del mismo modo que ocurre la movilidad asociada al vehículo privado ya que esta ciudad ejerce una posición de nodo provincial para casi todos los municipios de su alrededor. Además de la presencia de servicios administrativos, Úbeda cuenta con un importante sector comercial y una considerable oferta de ocio que satisface las necesidades de muchos ciudadanos de Canena.

En segundo lugar, se encuentra los núcleos urbanos más cercanos como Linares y Rus, debido, principalmente a vinculaciones de tipo laboral.

### 2.13.1.4 Red de transporte público urbano e interurbanos

Del proceso de análisis del transporte público urbano e interurbano desarrollado para la elaboración de este PMUS encontramos que en el municipio de Canena no existe ningún servicio regular de autobuses urbano, con excepción de un servicio de traslado de las personas de edad avanzada de todo el municipio al centro de día del municipio.

En relación al transporte público interurbano tan solo encontramos una parada de autobús situada en el Paseo de Andalucía. Las líneas con parada en Canena y destino a Andalucía son las siguientes:







## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Línea	Parada	Horario
Málaga – Jaén – Úbeda	Canena	20,45 h
Linares – Úbeda – Granada – Málaga	Canena	07,40 h
Canena – Úbeda	Canena	09,15 h
Úbeda – Granada – Almería	Canena	15,50 h
Andújar – Guadix – Almería	Canena	08,50 h
Almería – Guadix - Andújar	Canena	19,10 h

Además de las diferentes líneas de transporte regular de viajeros, en Canena existen dos líneas de transporte discrecional que asisten en el desplazamiento de estudiantes a los centros educativos de IES Ruradia de Rus, y a los centros de Bachillerato de Úbeda.

Si nos centramos en el transporte por ferrocarril, el acceso a la estación de Linares-Baeza situada a unos 11 km. se puede realizar a través de autobús de línea regular. Los autobuses con parada en la estación Linares-Baeza son:

Línea	Parada	Horario
Málaga – Jaén – Úbeda	Canena	20,45 h
Úbeda – Jaén – Málaga	Canena	08,10 h
Málaga – Granada – Úbeda - Linares	Canena	18,40 h
Úbeda – Granada – Almería	Canena	15,50 h

### 2.13.1.5 Tendencias y limitaciones del modelo actual

El modelo actual de transporte público no contempla un sistema de transporte público urbano (a excepción del uso casual del taxi para dichos fines), lo cual puede entenderse por el tamaño de nuestro municipio, pero a la vez es una de las causas de la sobreutilización del vehículo privado.

Únicamente la conexión con Linares, por ser directa, ofrecen mayor atraktividad, servicios y carácter generador de viajes para los ciudadanos de Canena.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Por todo lo anterior, la tendencia previsible para los próximos años en un escenario de continuación del aumento de la tasa de motorización es la baja demanda de transporte público, la cual seguramente seguirá un patrón de caída del uso.

**Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista del transporte público, los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:**

- **Caída del uso de las líneas regulares de autobús, especialmente en un escenario de aumento de la tasa de motorización.**
- **Caída del uso del tren como medio de transporte público, por el auge del vehículo privado.**
- **Caída progresiva del uso del taxi, excepto por colectivos cautivos de éste**
- **Por lo anterior, se hace necesario analizar:**
  - **La posibilidad de estructurar un sistema transporte público urbano**
  - **Facilitar las conexiones entre los usuarios de autobús, tren y taxi, con objeto de elevar la demanda favoreciendo la intermodalidad**
  - **Hacer seguimiento al uso de los sistemas de transporte público (autobuses, tren y taxis) con objeto de evaluar la conveniencia de, llegado el caso, adaptar la demanda a otros modos más eficientes para la población cautiva de estos modos.**

### 2.14 TRANSPORTE DE MERCANCIAS

#### 2.14.1.1 Características del modelo actual

En la actualidad, no existen restricciones de horario o paso a la carga y descarga de mercancías, salvo por las propias limitaciones de la infraestructura.

Por tanto, como en todos los municipios de dimensiones similares, se presenta una problemática relacionada con ocupación del viario, falta de seguridad y congestión en puntos clave, relacionada sobre todo con el estacionamiento, que en muchas ocasiones opta por disposiciones ilegales.

En el caso de Canena, la situación se agrava debido al emplazamiento de las instalaciones comerciales en algunos de los puntos negros de tráfico de la ciudad, con evidentes problemas de tráfico y/o aparcamiento que esto acarrea.

En el municipio de Canena, no hay puntos para la parada de las Mercancías.





Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista del transporte de mercancías, los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:

- Saturación del uso de ciertas zonas
- Incapacidad de la infraestructura para soportar el paso de ciertos vehículos
- Incompatibilidad de uso del espacio para estos fines en convivencia con otros usuarios.
- Por lo anterior, se hace necesario analizar:
  - Restricción de los espacios actuales, horarios y tipos de vehículos para transporte de mercancías
  - Generación de nuevas zonas de carga/descarga de acuerdo al modelo general de movilidad que vaya a implantarse.
  - Regulación de los espacios en áreas que vayan a potenciarse como (i) zonas peatonales y pacificadas (ii) rondas de paso principal para vehículo privado.

## 2.15 CARACTERÍSTICAS DEL VIARIO

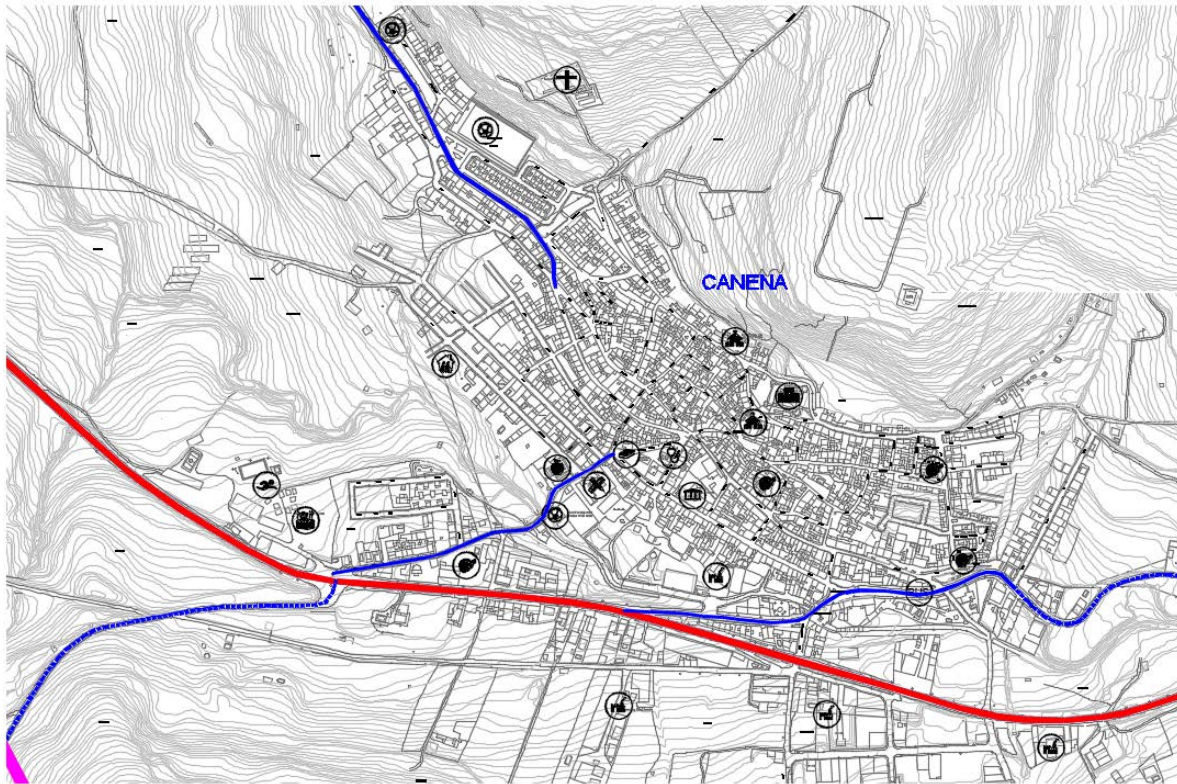
### 2.15.1.1 Infraestructura existente

Las vías estructurantes que articulan el pueblo y a modo de ronda protegen el casco antiguo, son:

- A) Paseo de Andalucía, siendo el acceso Este del municipio desde la localidades de Rus, Ubeda o Baeza.
- B) Avd de Jaen. Es el acceso nor-oeste desde la carretera JV-6041
- C) Calle Estacion, siendo el acceso oeste a varias infraestructuras municipales desde la carretera N-322. Sirve de nexo de unión desde el Balneario de San Andres, pasando por el recinto multiusos, Pabellon polideportivo, Colegio, Mercado de abastos, Biblioteca, Centro de Salud y Ayuntamiento.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



### Vías estructurantes de Canena

Por tanto, las vías estructurantes que articulan el pueblo de manera periférica y que a modo de cinturón protegen el casco antiguo, no constituyen una trayectoria circular cerrada, sino que se aprecia la ausencia de una vía de primer orden en el Este y Oeste que ordene el crecimiento de las últimas décadas de esta zona.

Por esta razón, y por la insuficiencia de ejes perimetrales y transversales adecuados, muchos desplazamientos locales atraviesan sobremanera el casco antiguo, formado por calles adoquinadas de sección reducida, un único carril de circulación y aceras estrechas. No es casualidad que las zonas de conflicto sean las siguientes:

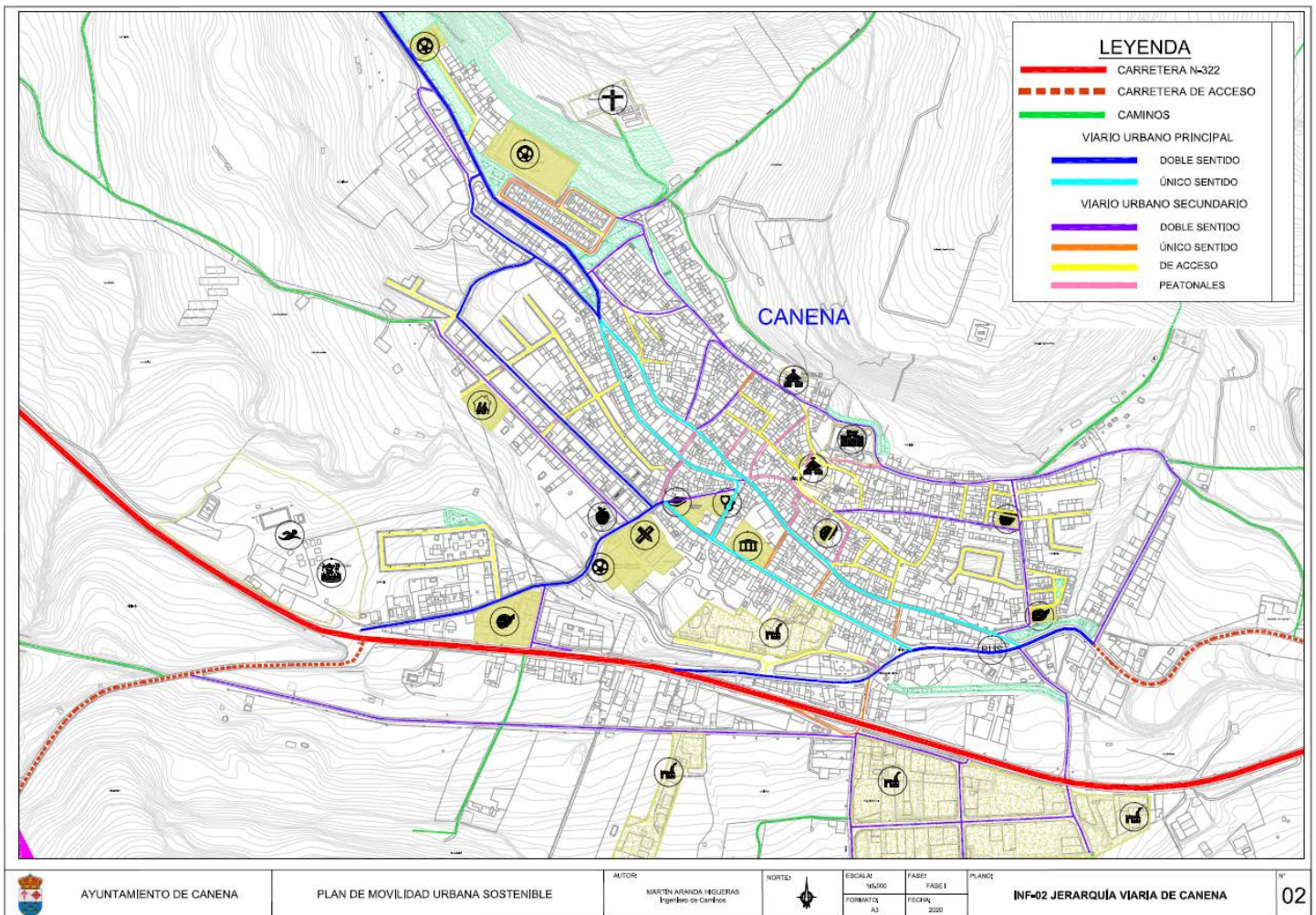
- Intersección de Paseo de Andalucía, Calle Manuel Reyes y calle Lanjuela.
- Intersección Calle Cervantes, Calle Manuel Reyes, y Calle Yanguas Messias.
- Calle Vizconde de Begíjar.
- Calle Estación en la zona del Pabellón, Colegio y Mercado de Abastos.

Una vez conocidas tanto las vías estructurantes como los barrios generados a partir de ellas, se vuelve de gran interés conocer los sentidos de circulación de cada una de las calles del municipio.

De esta forma, se presentan dichos sentidos en la siguiente imagen, la cual no obstante se recoge con mayor definición y tamaño A3 como “Plano 02 JERARQUIA VIARIA DE CANENA” dentro del paquete de planos anexos a este PMUS y que sirven para visualizar y comprender los asuntos más importantes que se recogen en el texto.



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



## Jerarquía Viaria de Canena

### 2.16 SEGURIDAD VIAL

#### 2.16.1.1 Problemática existente

La seguridad vial está vinculada con la seguridad del viario en lo que se refiere tanto a infraestructura como a señalización, visibilidad y circulación adecuada. El crecimiento del parque móvil y la adaptación de la infraestructura a este en las últimas décadas ha producido en Canena la aparición de numerosas situaciones que afectan a la seguridad vial tanto de conductores como del resto de usuarios.

Algunas de estas situaciones se exponen a continuación:





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- Falta de visibilidad en cruces vehiculares y peatonales
- Exceso de velocidad en diversas zonas
- Ausencia de infraestructura adecuada para tránsito, cruce o circulación de modos blandos
- Riesgo de accidente para PMRs por falta de accesibilidad universal
- Falta de iluminación adecuada.
- Señalización obsoleta y/o contradictoria, tanto horizontal como vertical
- Deterioro del pavimento en determinadas zonas.

Todo lo anterior, una vez más, favorece al actor más fuerte y hegemónico: el vehículo privado. De esta forma, el desplazamiento en vehículo privado parece aportar mayor seguridad que la circulación en otros modos, retroalimentando el círculo vicioso.

### 2.16.1.2 Tendencias y limitaciones del modelo actual

El modelo actual es claramente insuficiente para dotar de la seguridad necesaria a todos los usuarios que utilizan el espacio público para su movilidad.

La tendencia de este modelo es a un deterioro del tejido urbano aún más pronunciado, y por tanto mayores deficiencias en seguridad, provocando mayor coste económico, medioambiental y social.



Como conclusión-diagnóstico desde el punto de vista de la seguridad vial, los datos recopilados y las tendencias previstas hacen pensar en:

- Mayor deterioro del espacio público en caso de seguir aumentando los niveles de motorización y el uso indiscriminado del vehículo privado frente a otros modos de movilidad local.
- Empeoramiento de la seguridad vial para conductores y modos blandos en caso de no restablecerse y actualizarse la infraestructura de acuerdo con políticas de movilidad sostenible y equilibrada
- Por lo anterior, se hace necesario:
  - Promover un nuevo paradigma de movilidad que abandone el uso del vehículo privado frente a los modos blandos en los desplazamientos diarios por el municipio
  - Analizar la posibilidad de reducir la velocidad de manera general con elementos de calmado de tráfico en determinadas zonas
  - Establecer medidas para favorecer que el tráfico discorra sin ningún tipo de problemas.
  - Actualización y/o repintado de la señalización e iluminación adecuada de los espacios de paso, especialmente de todos los que pertenezcan a los viales estructurantes.
  - Establecimiento de medidas generales y cronogramas de acción para dotar de accesibilidad universal y espacios suficientes a todo el municipio



Capítulo III  
Diagnóstico de  
Movilidad



UNIÓN EUROPEA







## INDICE

3.	DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD .....	
3.1	ANALISIS Y MEDIDAS DE GESTION DE LA MOVILIDAD.....	
3.1.1	Matriz Dafo de Espacio Fisico .....	
3.1.2	Matriz Dafo Diagnostico de Usos.....	
3.1.3	Matriz Dafo Diagnostico de Flujos .....	
3.1.4	Matriz Dafo Diagnostico Social, Habitos .....	
3.2	OBJETIVOS ESPECIFICOS .....	
3.2.1	Vehículo privado .....	
3.2.2	Movilidad Peatonal .....	
3.2.3	Movilidad Ciclista .....	
3.2.4	Transporte Público.....	
3.2.5	Aparcamiento .....	
3.2.6	Carga y Descarga.....	



UNIÓN EUROPEA





## 3. DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD

### 3.1 ANALISIS Y MEDIDAS DE GESTION DE LA MOVILIDAD

A lo largo del desarrollo del presente Plan, se han estudiado y analizado los diferentes agentes que constituyen el sistema global de movilidad del municipio de CANENA.

Las demandas de desplazamiento quedan determinadas por las zonas atractoras principales del municipio en función de las actividades que se lleva a cabo en ellas.

Con los datos expuestos anteriormente: características del municipio, zonificación, parque de vehículos, índice de movilidad, zonas atractoras/generadoras... Se puede detallar una conclusión del diagnóstico de la situación del sistema general de movilidad de Canena en base a sus debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO).

Las debilidades y fortalezas forman parte del análisis interno, en este caso, de la movilidad y el espacio público del núcleo urbano. Por lo tanto, se entenderá que las debilidades son todos aquellos elementos, recursos, habilidades y actitudes que, a efectos de movilidad y el espacio público constituyen barreras para lograr un eficaz desarrollo de pautas de movilidad, en este caso, sostenibles. Las fortalezas son, en dicho sentido, todo lo contrario, puntos fuertes intrínsecos al modelo de movilidad y generación de espacios públicos, detectado, en cualquier de los aspectos de análisis, que influyen positivamente en el desarrollo de pautas de movilidad sostenibles, o adecuadas.

Por otro lado, están los factores externos (Oportunidades y Amenazas), ya sea de carácter político, social, legal, institucional, ambiental, económico, etc., que, de alguna u otra manera están en disposición de afectar positiva o negativamente el desarrollo e implementación de nuevas políticas de movilidad municipal que auspicien pautas y conductas más sostenibles, ambiental y socialmente, con respecto a dicho factor analítico.

Para llevar a cabo este análisis DAFO se han establecido cuatro dimensiones que a nuestro entender influyen en el análisis y diagnóstico de la movilidad como son: el espacio físico, uso que se llevan a cabo en el territorio, flujos de vehículos y personas que se producen en el territorio, hábitos, social y patrones de movilidad.

El análisis de estas cuatro dimensiones nos ha permitido comprender la magnitud de los problemas identificados así como determinar las escalas y relaciones urbanas y territoriales adecuadas para resolverlos.





## 3.1.1 Matriz Dafo de Espacio Físico

Matriz DAFO	Diagnóstico de Espacio Físico
<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<p>D1. Espacio urbano estrecho y sinuoso no es capaz de dar respuesta a las necesidades de movilidad</p> <p>D2. Jerarquía viaria no está en relación al espacio físico urbano</p> <p>D3. Trama urbana compacta no cubre la demanda de aparcamiento. Principalmente en el centro</p> <p>D4. Viario de tránsito mejorable en muchas zonas (ausencia de aceras, barreras arquitectónicas, presencia de obstáculos aceras mínimas). Ausencia de una red.</p> <p>D5. Topografía del municipio contribuye a los problemas de accesibilidad.</p>	<p>A1. Crisis económica retrasa la ejecución de actuaciones en movilidad</p> <p>A2. El Ayuntamiento no cuenta con todas las competencias para ejecutar algunas acciones.</p> <p>A3. Falta de instrumentos de planificación en materia de movilidad y ordenación urbana. Canena cuenta únicamente con las de NNSS a nivel urbanístico de 1999.</p> <p>A4. Paulatino envejecimiento de la población requerirá un esfuerzo mayor en accesibilidad que garantice el acceso a los servicios.</p> <p>A5. Falta de coordinación entre las distintas administraciones</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p>F1. Trabajo continuado para eliminar barreras arquitectónicas con actuaciones demostrativas como en la zona del Casco Antiguo y zona centro.</p> <p>F2. Apuesta decidida por trabajar con plataformas de un único nivel</p> <p>F3. Existencia de un importante nº de caminos rurales que conectan con el municipio.</p> <p>F4. Cercanía a núcleo de población de Linares.</p> <p>F5. Estructura urbana y tamaño del municipio ideal para realizar recorridos a pie o en bicicleta</p>	<p>O1. Plan General de Ordenación Urbana que incluya las medidas de movilidad del PMUS</p> <p>O2. Mayor preocupación por hábitos de vida saludables</p> <p>O3. Experiencias en caminos escolares y Área 30 suficientemente testadas</p> <p>O4. La movilidad de tránsito contribuye a la mejora del espacio urbano, la convivencia y la calidad de vida ciudadana.</p> <p>O5. Apuesta por la movilidad y la sostenibilidad de las instituciones a nivel europeo, nacional y autonómico ofrece oportunidades de financiación.</p>



## 3.1.2 Matriz Dafo Diagnostico de Usos

Matriz DAFO	Diagnóstico de Usos
<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<p>D6. Presencia de usos industriales en el interior del núcleo urbano</p> <p>D7. Gran parte de la actividad económica se realizan fuera del municipio lo que genera una movilidad obligada.</p> <p>D8. Existencia de zonas de especial concentración de uso (C/ Manuel Reyes, c/ Cervantes) sobre vías principales</p> <p>D9. Usos administrativos, espacios públicos y servicios no están bien conectados formando una red</p> <p>D10. Zona industrial carece de alternativas de movilidad al vehículo privado</p>	<p>A6. Crisis económica obliga a elegir zonas más baratas (generalmente fuera del municipio) para implantar la actividad económica.</p> <p>A7. Infraestructuras de índole provincial (Hospital, Juzgados, etc.) fuera del municipio.</p> <p>A8. Grandes centros provinciales cercanos atraen a población.</p> <p>A9. Vuelta de la población a sectores económicos agrarios o búsqueda de oportunidades fuera del municipio.</p> <p>A10. Pérdida y envejecimiento de población puede provocar la pérdida de algunos servicios municipales</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p>F6. Concentración de equipamientos disminuye los desplazamientos.</p> <p>F7. Buen número de dotaciones municipales cubre gran parte de las demandas ciudadanas.</p> <p>F8. Fuera del municipio contribuye a la fluidez del tráfico</p> <p>F9. Zona comercial (C/Vizconde de Begíjar, Manuel Reyes) entorno a un eje accesible y atractivo para la movilidad peatonal</p> <p>F10. Paseo de conexión de la zona oeste con la zona este del municipio, posibilitando un ronda norte, con capacidad para convertirse en un eje peatonal.</p>	<p>O6. Aumento del consumo turístico de patrimonio natural, arquitectónico y cultural reclama la puesta en valor del espacio urbano y su mejor conexión</p> <p>O7. Mayor demanda de actividades en la naturaleza y al aire libre (senderismo, cicloturismo, etc)</p> <p>O8. Aumento de la movilidad de tránsito en vías comerciales fomenta el comercio y el crecimiento económico</p> <p>O9. Auge del comercio electrónico reduce los desplazamientos</p> <p>O10. TICs facilitan el acceso a los servicios y reducen la necesidad de desplazamiento</p>



## 3.1.3 Matriz Dafo Diagnostico de Flujos

Matriz DAFO	Diagnóstico de Flujos
<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<p>D11. Tráfico pesado y agrícola de paso atraviesa el núcleo urbano y zonas de gran intensidad de uso</p> <p>D12. Estrechamientos en vías estructurantes (C/ Vizconde de Begíjar, Bahondillo) produce dificultades en la fluidez</p> <p>D13. Poco peso del transporte urbano para desplazamientos supramunicipales no es significativo</p> <p>D14. Importante número de desplazamientos relacionados con la movilidad obligada por trabajos fuera del núcleo urbano</p> <p>D15. Movilidad ciclista no es significativa</p>	<p>A11. Pérdida paulatina de población reducirá el número y la oferta de servicios obligando a desplazarse a otros municipios.</p> <p>A12. Crisis económica favorece la concentración de servicios en grandes ciudades o municipios</p> <p>A13. Cercanía de importantes núcleos de población (Linares) fomentan los desplazamientos ida/vuelta</p> <p>A14. Alto índice de motorización de la población rural y precio bajo del combustible incentiva el uso del vehículo privado</p> <p>A15. Escasa penetración de las TICs en ámbitos rurales</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p>F11. Identificados solares en el entorno del polígono industrial y cercanos al campo de fútbol para aparcamiento.</p> <p>F12. Caminos agrarios favorables a la movilidad de tránsito</p> <p>F13. Buen número de dotaciones reducen los desplazamientos supramunicipal.</p> <p>F14. Conexiones con Linares y Úbeda a través de transporte público.</p> <p>F15. IMD muy bajas en el interior del núcleo urbano favorece la movilidad de tránsito</p>	<p>O11. Circunvalación proyectada mejorará la fluidez de la circulación y reducirá los atascos</p> <p>O12. TICs permiten reducir los desplazamientos para gestiones administrativas, trabajo, etc.</p> <p>O13. Consolidación de nuevas formas de movilidad entorno al vehículo compartido</p> <p>O14. Climatología es favorable para la movilidad de tránsito un gran número de días al año.</p> <p>O15. La Carretera N-322 el número de vehículos de paso y permite la transformación de vías interurbanas en urbanas.</p>



## 3.1.4 Matriz Dafo Diagnostico Social, Habitros

Matriz DAFO	Diagnostico social, hábitos
<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<p>D16. Resistencia de algunos sectores de población y económicos a la introducción medidas de movilidad sostenible.</p> <p>D17. Alto índice de motorización de la población.</p> <p>D18. Empleo del coche como primera opción para todos los desplazamientos.</p> <p>D19. Tolerancia social y administrativa a las pequeñas infracciones y abusos de movilidad.</p> <p>D20. Falta ordenanzas y señalización que regule la movilidad y el estacionamiento</p>	<p>A16. Cultura del coche muy enraizada en la sociedad española.</p> <p>A17. Tendencia al envejecimiento de la población obliga a prever acciones para facilitar el acceso a los servicios.</p> <p>A18. La movilidad no está entre las preocupaciones de la población de las pequeñas y medianas ciudades</p> <p>A19. Hábitos creados a lo largo de décadas son muy difíciles de erradicar</p> <p>A20. Falta de conciencia sobre como la movilidad influyen en la calidad de vida y en la sostenibilidad medioambiental</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p>F16. Trayectoria municipal en materia de eficiencia energética y desarrollo sostenible</p> <p>F17. Presencia de múltiples asociaciones de todos los sectores</p> <p>F18. Sociedad canenera cohesionada sin grandes diferencias sociales</p> <p>F19. Hábitos consolidados de vida en la calle y uso del espacio urbano apoyados en las tradiciones</p> <p>F20. Población joven plenamente integrada en el uso de las nuevas tecnologías</p>	<p>O16. Los segmentos de población más joven son más favorables a otras formas de movilidad.</p> <p>O17. Mayor uso de las nuevas tecnologías por grandes segmentos de la población.</p> <p>O18. Cambio en las tendencias relacionadas con la adquisición de vehículos.</p> <p>O19. Cambio de actitud hacia modos de vida más saludables favorecen los desplazamientos a pie y en bicicleta.</p> <p>O20. Ayudas estatales para vehículos eléctricos</p>



### 3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

El resultado del diagnóstico transversal realizado considerando las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que ofrece el municipio de Canena ha servido como base para el enunciado de las Problemáticas Detectadas (PD) y de los Objetivos Específicos (OE) para el desarrollo de una movilidad sostenible. Para una mejor comprensión de los Objetivos Específicos estos se han ordenado siguiendo el mismo esquema del análisis realizado anteriormente.

#### 3.2.1 Vehículo privado

PD1. Trama urbana incapaz de dar respuesta a las necesidades de movilidad.

PD2. No existe una jerarquía viaria y una señalización adecuada a la trama urbana que contribuya a una mejor en la fluidez del tráfico.

PD3. Débil coordinación interna del Ayuntamiento y entre instituciones para abordar los problemas de movilidad desde un punto de vista integral

PD4. Problemas de fluidez del tráfico por la concentración de usos sobre algunas vías y zonas urbanas a determinadas horas.

PD5. Uso del vehículo privado para desplazamientos urbanos que podrían hacerse mediante otras formas de movilidad más sostenible.

**OE1. Minorar la presencia de automóviles en el espacio público haciendo este más atrayente para modos de transporte no motorizado.**

**OE2. Establecer una red viaria adecuando el diseño de los espacios urbanos y las dimensiones de los viales a su papel en la jerarquía viaria y mejorando la señalización vial.**

**OE3. Eliminar los vehículos privados de los entornos educativos fomentando el acceso autónomo de la infancia y jóvenes a sus centros.**

**OE4. Reducir la conflictividad de las horas punta y época agrícolas mediante planes especiales de movilidad para estas zonas urbanas y una mejor segregación del tráfico.**

**OE5. Fomentar un cambio de actitud y comportamiento de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles.**



### 3.2.2 Movilidad Peatonal

PD6. Presencia de obstáculos, barreras arquitectónicas, etc. en las aceras dificulta la movilidad peatonal

PD7. Ausencia de una red peatonal que conecte de forma accesible y segura todos los servicios municipales como colegios, centro de salud, mercado de abastos, etc.

PD8. Presencia de vehículos en las aceras u ocupación del espacio para el peatón en las vías de plataforma única.

PD9. Faltan zonas de prioridad peatonal en el núcleo urbano y mejorar la señalización de las mismas.

PD10. Déficit de elementos de señalización que den prioridad al peatón o permitan la continuidad de la red peatonal (pasos de cebra, bolardos, elementos de calmado de tráfico, etc.)

**OE6. Mejorar el acceso a los servicios públicos desde la óptica de la accesibilidad atendiendo al envejecimiento de la población.**

**OE7. Crear una red de senderos, corredores, sobre los caminos rurales existentes, para incrementar la accesibilidad a los lugares de interés natural, preservarlos de la presión que induce el uso del vehículo privado.**

**OE8. Completar una infraestructura de conexión peatonal entre todos los barrios de Canena.**

**OE9. Aumentar la autonomía de los niños/niñas, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público**

**OE10. Contribuir a una planificación sostenible de la movilidad en aquellos sectores de la población con alta recurrencia de viajes diarios (estudiantes, trabajadores, etc.)**

### 3.2.3 Movilidad Ciclista

PD11. Ausencia de una red de vías ciclistas que conecten los principales servicios municipales.

PD12. Falta de infraestructuras y servicios para ciclistas (aparcabicis) cercanos a las zonas de mayor intensidad de uso

PD13. Escaso uso de la bicicleta como elemento de movilidad para los desplazamientos urbanos e interurbanos con los municipios cercanos.

**OE11. Desarrollar una infraestructura de conexión ciclista entre todos los barrios de Canena.**

**OE12. Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al vehículo privado a través de campañas de concienciación y seguridad vial.**







**OE13. Planificar la ubicación de suficientes y seguros aparca bicicletas junto a los servicios municipales para fomentar la bicicleta como medio de transporte.**

### 3.2.4 Transporte Público

PD14. Escaso uso del transporte público en la movilidad interurbana que conecta a la población de Canena con los principales focos de atracción provinciales.

PD15. Falta de información y conocimiento sobre las alternativas de transporte público para los interurbanos

PD16. Escaso uso de las nuevas tecnologías para mejorar las condiciones del servicio

**OE14. Incrementar el peso del transporte público respecto al automóvil privado para los viajes interurbanos**

**OE15. Mejorar el equipamiento y urbanización de la parada de autobús adecuando la infraestructura existente a las demandas actuales y mejorando su conexión con el resto del núcleo urbano.**

**OE16. Mejorar la planificación de la movilidad interurbana y el uso del transporte público mediante una plataforma de información que esté disponible en las web municipales.**

### 3.2.5 Aparcamiento

PD17. Trama urbana no cubre las necesidades de aparcamiento en el centro urbano aumentando las infracciones y los problemas de movilidad.

PD18. Tolerancia social y administrativa con las pequeñas infracciones de aparcamiento.

PD19. Ocupación del espacio público destinado al peatón para aparcamiento.

PD20. Faltan aparcamientos exclusivos para motocicletas.

PD21. Zonas de aparcamiento no están señalizadas ni delimitadas lo que provoca un uso ineficiente del espacio urbano para este cometido.

**OE17. Habilitación de una red de aparcamientos disuasorios en puntos clave cercanos a las zonas de mayor intensidad de uso y demanda de aparcamiento.**

**OE18. Controlar la utilización irregular de las plazas reservadas para carga y descarga.**

**OE19. Mejorar la señalización vertical y horizontal de los aparcamientos existentes que permita hacer un uso más eficiente del espacio urbano.**

**OE20. Disminuir el número de infracciones relacionadas con el aparcamiento mediante campañas de vigilancia y sensibilización dirigidas a la ciudadanía.**





**OE21. Aumentar el número de aparcamientos exclusivos para motocicletas y personas con movilidad reducida en aquellos espacios urbanos de mayor intensidad de uso.**

### 3.2.6 Carga y Descarga

PD22. Se producen problemas de movilidad durante los procesos de carga y descarga en algunas zonas del núcleo urbano de Canena.

PD23. Ocupación del espacio público destinado al peatón para operaciones de carga y descarga.

PD24. La presencia de usos industriales en el interior del núcleo urbano provoca que el tráfico pesado y agrícola utiliza vías urbanas para acceder a los mismos atravesando zonas de especial intensidad de uso.

**OE22. Mejorar la regulación de las zonas de carga y descarga en puntos clave de concentración de actividad comercial e industrial de la ciudad.**

**OE23. Disminuir el número de infracciones relacionadas con el aparcamiento mediante campañas de vigilancia.**

**OE24. Realizar un plan especial de movilidad para aquellas zonas urbanas que cuentan con usos industriales, disponiendo de vías obligatorias alternativas para la circulación de vehículos pesados y agrícolas.**



UNIÓN EUROPEA





Capítulo IV  
Estrategia de Acción



UNIÓN EUROPEA





# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

## INDICE

4.	ESTRATEGIA DE ACCION .....	
4.1	LINEA 1. PROMOCION DE LA MOVILIDAD EN TODAS LAS POLITICAS.....	
4.2	LINEA 2. MEJORA DE SOSTENIBILIDAD Y LA SALUD URBANAS .....	
4.3	LINEA 3. MEJORA DE LA CONCIENCIACION Y PARTICIPACION CIUDADANAS.....	
4.4	LINEA 4. CONTROL Y ORDENACION DE LA MOVILIDAD.....	
4.5	LINEA 5. ACONDICIONAMIENTO Y SEÑALIZACION DE LA RED VIARIA Y EL ESPACIO URBANO.....	
4.6.	LINEA 6. CONTROL Y GESTION DEL APARCAMIENTO Y MERCANCIAS .....	
4.7.	LINEA 7. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO.....	
4.8.	LINEA 8. FOMENTO DE LA MOVILIDAD DE TRANSITO.....	
4.9.	LINEA 9. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PUBLICO URBANO .....	



UNIÓN EUROPEA





### 4. ESTRATEGIA DE ACCION

A partir del análisis y el diagnóstico efectuado anteriormente, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Canena debe establecer las líneas de actuación y los objetivos de actuación que sirvan de base para el desarrollo de las medidas y propuestas encaminadas a satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad del municipio de Canena desde una perspectiva social y medioambientalmente más sostenible que la actual.

Las diferentes líneas de actuación mostradas a continuación deben contribuir necesariamente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, compatibilizando el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.

Por ello las líneas de actuación contenidas en este Plan de Movilidad Urbana Sostenible se rigen sobre cuatro principios fundamentales:

- ✓ Incluir la movilidad en todas las políticas: la movilidad como elemento transversal que afecta a todos los órdenes de la ciudad y de la calidad de vida de la ciudadanía.
- ✓ Invertir la pirámide de movilidad actual poniendo la movilidad de tránsito y el transporte público en el vértice de las actuaciones en movilidad.
- ✓ Crear una ciudad más amable y accesible haciendo un uso más eficiente y racional del espacio urbano.
- ✓ Contribuir a la mejora del medioambiente y la calidad de vida de los ciudadanos



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### CUADRO RESUMEN DE LINEAS DE ACTUACION

	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	PRESUPUESTO
LÍNEA 1	PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN TODAS LAS POLÍTICAS	15.000 €
LÍNEA 2	MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y LA SALUD URBANA	470.000 €
LÍNEA 3	MEJORA DE LA CONCIENCIACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANAS	42.000 €
LÍNEA 2	CONTROL Y ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD	900.000 €
LÍNEA 5	ACONDICIONAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE LA RED VIARIA Y EL ESPACIO URBANO	600.000 €
LÍNEA 6	CONTROL Y GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y MERCANCÍAS	350.000 €
LÍNEA 7	FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO	75.000 €
LÍNEA 8	FOMENTO DE LA MOVILIDAD DE TRÁNSITO	800.000 €
LÍNEA 9	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO URBANO	260.000 €



UNIÓN EUROPEA



Economía Baja en Carbono  
Entidades Locales



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

## LÍNEA 1. PROMOCION DE LA MOVILIDAD EN TODAS LAS POLITICAS

### LÍNEA 1

### PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN TODAS LAS POLÍTICAS

#### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE5. Fomentar un cambio de actitud y comportamiento de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenible

OE10. Contribuir a la planificación sostenible de la movilidad en aquellos sectores de la población con alta recurrencia de viajes diarios

#### INDICADORES

Grado de seguimiento y colaboración interna del Ayuntamiento

Número de proyectos de movilidad sostenible realizados con la participación de otras áreas

### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Dentro de esta línea de actuación se engloban aquellas medidas que relacionan la movilidad con todos los departamentos y áreas de la entidad local. Como hemos venido reconociendo a lo largo de este documento, la movilidad en las ciudades es un elemento transversal que tiene un impacto directo en lo económico, en lo social, en lo medioambiental pero también en la salud y la calidad de vida de la ciudadanía.

Las políticas de movilidad no deben quedarse únicamente en la coordinación con las áreas de planificación territorial y urbana del municipio a nivel local, comarcal y metropolitano sino que también deben de dar cabida a otras áreas y estrategias en materia de salud, servicios sociales, igualdad, medioambiente, etc.

Las actuaciones municipales en todas estas materias constituyen oportunidades para la materialización de algunas de las propuestas de actuación y el cambio de los hábitos y patrones de movilidad de la población tal y como se recoge en este documento.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

De esta forma actuaciones encaminadas a mejorar la movilidad de tránsito en general y solucionar problemas de congestión que tienen un impacto directo en el municipio deben contar con la implicación de otras áreas como economía, cultura, seguridad o participación ciudadana.

MEDIDAS	DESCRIPCION
	Coordinación de las necesidades de movilidad con el desarrollo y planificación urbana de Canena.
M 1.1	Esta medida tiene por objeto integrar el conocimiento adquirido y las acciones previstas en la redacción de este PMUS dentro del proceso de revisión del planeamiento que se está llevando a cabo y que aún no ha sido aprobado.
	Promoción de la movilidad sostenible en las distintas áreas del ayuntamiento
M 1.2	Esta medida pretende la sensibilización y concienciación de los representantes políticos y el cuerpo técnico municipal sobre los impactos en movilidad que generan las decisiones que toman en su día a día. Este intercambio de información sobre asuntos de movilidad y accesibilidad permitirá la definición de políticas de gestión de la movilidad mucho más eficaces.
PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
15.000 €	Corto-Medio-Largo Plazo





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 4.1 LÍNEA 2. MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y LA SALUD URBANA

#### LÍNEA 2

#### MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y LA SALUD URBANA

##### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE7. Crear una red de senderos y corredores, sobre caminos rurales existentes para incrementar la accesibilidad a los lugares de interés natural y patrimonial.

OE10. Contribuir a la planificación sostenible de la movilidad en aquellos sectores de la población con alta recurrencia de viajes diarios

##### INDICADORES

Nº de documentos de planeamiento que incluyan medidas de movilidad

Grado de conocimiento de las actuaciones del PMUS

Nº de acciones de promoción de la movilidad sostenible

#### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Las necesidades de movilidad no deben condicionar la calidad de vida de la ciudadanía ni ser corresponsables de un deterioro de la salud de los/las habitantes de los ámbitos urbanos. La ocupación del espacio público y la contaminación acústica producidas por los vehículos a motor en el interior del núcleo urbano de Canena son dos de los principales problemas producidos por el tráfico de vehículos en el interior del municipio tal y como se ha puesto de manifiesto en la fase de análisis y diagnóstico.

El presente PMUS constituye una oportunidad única para cambiar esta situación e incluir medidas para la reducción de la contaminación acústica, la recuperación del espacio público para la convivencia ciudadana y la mejora de la accesibilidad de las personas con movilidad reducida fomentando con ello no solo la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía sino el acceso a los servicios públicos y el espacio urbano en condiciones de igualdad.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

MEDIDAS		DESCRIPCION
Potenciación de hábitos de vida más saludables relacionados con la movilidad.		
M 2.1		Esta medida tiene por objeto integrar el conocimiento adquirido y las acciones previstas en la redacción de este PMUS dentro del proceso de revisión del planeamiento que se está llevando a cabo y que aún no ha sido aprobado.
Promoción del disfrute sostenible del patrimonio y del medioambiente		
M 2.2		Esta medida tiene como objetivo principal el fomento de la actividad deportiva y cardiosaludable que se realiza por sectores de la población de Canena y que deriva en beneficios tanto sociales como saludables. Se pretende ampliar su impacto dirigiéndose a un sector más amplio de la población y a actividades relacionadas con el ocio de naturaleza y cultural que habitualmente cuyos desplazamientos se realiza en vehículo privado.
PRESUPUESTO		PLAZO DE EJECUCION
470.000 €		Corto-Medio Plazo



## 4.2 LINEA 3. MEJORA DE LA CONCIENCIACION Y PARTICIPACION CIUDADANAS

### LÍNEA 3

### MEJORA DE LA CONCIENCIACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANAS

#### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE1. Minorizar la presencia de automóviles en el espacio público haciendo este más atractivo para modos de transporte no motorizado.

OE5. Fomentar un cambio de actitud y comportamiento de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles

OE12. Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al vehículo privado a través de campañas de concienciación y seguridad vial.

OE14. Incrementar el peso del transporte público respecto al automóvil privado para los viajes interurbanos

OE20. Disminuir el número de infracciones relacionadas con el aparcamiento mediante campañas de vigilancia y sensibilización dirigidas a la ciudadanía.

#### INDICADORES

Grado de satisfacción en los procesos de participación

Nº de campañas realizadas

Nº de personas que han visitado la web



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Un elemento básico para la consecución de los Objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Canena es el de la concienciación de la ciudadanía sobre la existencia del PMUS, de sus objetivos y de los beneficios que reporta el incorporarlos a la vida de la ciudad. Esta línea de actuación incide en cómo hacer a la ciudadanía conocedora y participe del PMUS para convertirse en los agentes que garanticen el éxito de su implantación y futuro desarrollo.

El objetivo de las distintas medidas que se recogen dentro de esta línea de actuación es el de exponer y canalizar las iniciativas que se deben adoptar para que la fase de Participación pública no se agote tras la finalización del proceso de redacción del mismo sino que continúe paralelamente a la ejecución de las acciones.

### MEDIDAS

### DESCRIPCION

Desarrollo de un área de movilidad sostenible en la web municipal

M 3.1

En este espacio web se impulsaría la movilidad sostenible mediante la difusión de aquellas actividades relacionadas con la movilidad sostenible (promoción de la bicicleta, rutas peatonales, etc.) que impulsara el ayuntamiento así como también otras noticias o eventos relacionados como la Semana Europea de la Movilidad

Campaña de difusión del PMUS

M 3.2

Tras la finalización de la fase de redacción del PMUS se propone la celebración de una campaña de difusión que ayude a continuar con la sensibilización ya gestada durante la fase de elaboración del PMUS ampliándolo a un mayor número de población. Se plantea preparar un calendario de actividades y escenificaciones (mock –ups) relacionadas con las medidas contenidas en el plan que ayudarían a explicarlas y a visualizarlas por gran parte de la población.



UNIÓN EUROPEA





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Campañas dirigidas a colectivos concretos

M 3.3

Se impulsará campañas de educación y sensibilización a colectivos específicos. Estos colectivos pueden ser de distinta condición y edad como los que agrupan a las personas con movilidad reducida, el colectivo de escolares o el de los propios trabajadores municipales. El objetivo sería mejorar el conocimiento de las distintas opciones de movilidad que les ayuden a desplazarse de forma más sostenible y más segura, además de más sana.

PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
42.000 €	Corto-Medio-Largo Plazo



UNIÓN EUROPEA





## 4.3 LÍNEA 4. CONTROL Y ORDENACION DE LA MOVILIDAD

### LÍNEA 4

### CONTROL Y ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD

#### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE2. Establecer una red viaria adecuando el diseño del espacio urbano y las dimensiones de los viales a su papel en la jerarquía viaria y mejorando la señalización vial.

OE4. Reducir la conflictividad de las horas punta y época agrícola mediante planes especiales de movilidad para estas zonas urbanas y una mejor segregación del tráfico.

OE24. Realizar un plan especial de movilidad para aquellas zonas urbanas que cuentan con usos industriales disponiendo de vías obligatorias alternativas para la circulación de vehículos pesados y agrícolas.

#### INDICADORES

Nº de planes directores de tráfico realizados

Nº de ordenanzas para la mejora de la movilidad sostenible

% de red viaria con prioridad peatonal o ciclista

#### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Esta línea estratégica tiene como objetivo contribuir a un uso más lógico y eficiente del vehículo privado y una relación más segura con el resto de formas de movilidad en el municipio de Canena. El objetivo es evitar su empleo indiscriminado en desplazamientos que por distancia o tipología puede quedar resueltos mucho más eficazmente yendo en bicicleta o caminando.

Del diagnóstico realizado obtenemos que más del 50% de la población utiliza el coche para desplazamientos de menos de 10 minutos y actividades como compras y gestiones administrativas (sin olvidar también el trabajo) situadas principalmente en el centro histórico.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Además se pretende ordenar la circulación de vehículos privados en la trama urbana mediante una mejora de la señalización y una adecuación de la movilidad a la jerarquía viaria que haga compatible la fluidez en los desplazamientos con la trama urbana del municipio de Canena y que reduzca la presencia del vehículo privado en aquellas calles que no se compatible con la trama urbana.

Además se pretende ordenar la circulación de vehículos privados en la trama urbana mediante una mejora de la señalización y una adecuación de la movilidad a la jerarquía viaria que haga compatible la fluidez en los desplazamientos con la trama urbana del municipio de Canena y que reduzca la presencia del vehículo privado en aquellas calles que no se compatible con la trama urbana.

MEDIDAS	DESCRIPCION
	Regulación de las vías para la mejora de la fluidez de la movilidad. Definición de una red
M 4.1	Esta medida tiene como objetivo establecer una jerarquización clara de las vías que conforman el municipio de Canena conforme a las atribuciones que cada una asume en la distribución de los flujos dando prioridad a peatones, ciclistas y vehículos de servicio público.
	Adaptación de las ordenanzas o creación de nuevas
M 4.2	Esta medida tiene por objeto aprobar la normativa que regule la compatibilidad de todos los flujos circulatorios y la convivencia de todos los usuarios y usuarias de las calles y espacios públicos de Canena de competencia municipal.
PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
900.000 €	Corto-Medio-Largo Plazo





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 4.4 LÍNEA 5. ACONDICIONAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE LA RED VIARIA Y EL ESPACIO URBANO

#### LÍNEA 5

#### ACONDICIONAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE LA RED VIARIA Y EL ESPACIO URBANO

##### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE2. Establecer una red viaria adecuando el diseño del espacio urbano y las dimensiones de los viales a su papel en la jerarquía viaria y mejorando la señalización vial.

OE19. Mejorar la señalización vertical y horizontal que permita hacer un uso más eficiente del espacio urbano.

##### INDICADORES

Demanda de movilidad no motorizada

Aumento del % de desplazamientos peatonales y ciclistas

Aumento del % de desplazamientos en transporte público

#### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Durante la fase de diagnóstico se ha detectado que la señalización existente en el municipio de Canena a veces presenta incoherencias o a veces es insuficiente, un aspecto que en muchas ocasiones genera un aumento del tráfico rodado, problemas de fluidez del tráfico y un uso ineficiente del espacio público.

En otras ocasiones un uso puntual del espacio urbano como puede ser la celebración del mercado semanal o el uso intensivo del espacio urbano por la concentración de funciones puede provocar situaciones de conflicto y una disminución de la seguridad de los peatones y ciclistas si este no va acompañado de un diseño urbano y una señalización adecuadas.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Por otro lado Canena cuenta con un rico patrimonio arquitectónico, natural y cultural que atrae a numerosos visitantes nacionales y extranjeros. Estos visitantes que llegan mayoritariamente en vehículo privado encuentran dificultades para orientarse y habitualmente acaban accediendo hasta el centro mismo del núcleo urbano sin encontrar una alternativa de aparcamiento previa.

Esta línea de actuación recoge acciones encaminadas a contribuir en la mejora de la movilidad en general así como a promover el desarrollo económico y social del municipio de Canena a partir de una movilidad sostenible gracias a la mejora de la señalización informativa con el objetivo de mejorar la imagen de calidad, orientar a los visitantes y favorecer el uso de itinerarios peatonales.

Otro de los objetivos de esta línea de actuación es mejorar la seguridad vial eliminando los puntos de conflicto en las vías de competencia municipal que se han detectado en el diagnóstico como cruces, estrechamientos etc. Se pretende con ello eliminar la problemática de tipo social y económico que generan los accidentes

MEDIDAS	DESCRIPCION
Plan de señalización del viario	
M 5.1	Se deberá realizar un plan de señalización en viario cuyos objetivos serán mejorar la señalización general en el mismo, conducir los flujos de tráfico hacia las vías de primer orden Calle Manuel Reyes, Calle Jaén, Calle Estación, evitando el paso por las zonas céntricas y dirigiéndolo hacia aparcamientos disuasorios.
Mejora de puntos negros, intersecciones y tramos de mayor conflictividad	
M 5.2	El objetivo de esta medida es resolver los problemas de los tramos de la red viaria municipal que presentan mayores conflictos a fin de prevenir accidentes, mejorar la fluidez del tráfico y mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Mejora del nivel de servicio de la movilidad turística

M 5.3

El objetivo de esta medida es mejorar la información que reciben los visitantes que llegan a Canena y las distintas alternativas de movilidad de tránsito y aparcamientos disuasorios que encontrarán en el municipio. Se señalarán todos los puntos de interés del municipio, la distancia hasta ellos y las distintas alternativas de movilidad posibles.

PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
600.000 €	Medio-Largo Plazo



UNIÓN EUROPEA





## 4.6. LINEA 6. CONTROL Y GESTION DEL APARCAMIENTO Y MERCANCIAS

### LÍNEA 6

### CONTROL Y GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y MERCANCÍAS

#### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE17. Habilitación de una red de aparcamientos disuasorios en puntos clave cercanos a las zonas de mayor intensidad de uso y demanda de aparcamiento.

OE18. Controlar la utilización irregular de las plazas reservadas para carga y descarga.

OE19. Mejorar la señalización vertical y horizontal que permita hacer un uso más eficiente del espacio urbano.

OE21. Aumentar el número de aparcamientos exclusivos para motocicletas en aquellos espacios urbanos de mayor intensidad de uso.

OE22. Mejorar la regulación de las zonas de carga y descarga en puntos clave de concentración de actividad comercial e industrial del municipio.

OE23. Disminuir el número de infracciones relacionadas con el aparcamiento mediante campañas de vigilancia.

#### INDICADORES

Demanda o grado de ocupación de los aparcamientos de carga y descarga.

Aumento del nº de plazas de aparcamiento disuasorios

Disminución de la ilegalidades e infracciones de aparcamiento

Superficie de aparcamiento para coches y motos señalizado



UNIÓN EUROPEA





### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Por lo general la búsqueda de aparcamiento en destino es una de las acciones más perturbadoras a nivel de fluidez de tráfico en un municipio por lo que representa la propia maniobra de aparcamiento así como también la agitación derivada de la propia búsqueda de una plaza en el viario. De esto se deduce que el aparcamiento es una herramienta poderosa para la gestión del tráfico y el fomento de un uso responsable del coche.

Un mejor aprovechamiento del aparcamiento se basa en procurar la especialización del uso del suelo de modo que el viario sea principalmente utilizado para la circulación y no ocupado por vehículos parados.

Durante el diagnóstico se identificó que a pesar de que el número de garajes privados es alto, el elevado índice de motorización de Canena y los hábitos adquiridos a lo largo de los años hace que el aparcamiento en la calle se haga de forma extensiva y lo más cercano al punto de destino. En prácticamente todas las calles encontramos coches aparcados invadiendo parte de la vía y la acera, dificultando la circulación de vehículos y lo que es más grave impidiendo el paso peatonal al situar el coche sobre la acera.

Otro de los objetivos de esta línea de actuación es optimizar la logística de distribución de mercancías, actividad vital para la economía de Canena, minimizando los itinerarios recorridos, dotando de las plazas de carga y descarga acordes a la demanda y la actividad y reduciendo los conflictos detectados durante el diagnóstico.

Finalmente, esta línea de actuación también se enfrenta a la necesidad de acceso al centro urbano de Canena que tiene la población y los problemas que genera al hacerlo en vehículo privado por la falta de aparcamiento. Para ello la existencia de espacios municipales en los alrededores del centro de Canena representa una oportunidad para generar bolsas de aparcamientos disuasorios desde los que se puede acceder a pie favoreciendo la intermodalidad. Además se plantea mejorar la señalización de los aparcamientos para el encaminamiento de los vehículos hacia las bolsas de aparcamiento.

Por último esta línea de actuación complementa las medidas adoptadas sobre el viario para contener el uso del coche y mejorar la seguridad vial en Canena. Se encuentra también afectada por todas las actuaciones de mejora de la movilidad de tránsito y que conllevan en ocasiones la disminución de plazas de aparcamiento en el viario.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

MEDIDAS	DESCRIPCION
Planificación y ordenación de las zonas de aparcamiento	
M 6.1	Esta medida tiene por objeto la gestión eficiente de las plazas de aparcamiento en la vía pública así como la eliminación de las infracciones ligadas al mismo.
Regulación del tránsito de mercancías y gestión de las plazas de carga y descarga	
M 6.2	Esta medida tiene por objetivo mejorar la fluidez de la distribución de mercancías así como la convivencia con otros modos de transporte mejorando la posición y dotación de plazas para carga y descarga así como la regulación de las mismas.
Desarrollo de una red de aparcamientos disuasorios	
M 6.3	Creación de una serie de bolsas de aparcamiento más o menos cercanas a las zonas de atracción (centro urbano, colegios y mercado) desde las cuales poder acceder andando o en bicicleta a través de recorridos aptos para ello impulsando la intermodalidad.
PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
350.000 €	Medio-Largo Plazo



## 4.7. LINEA 7. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO

### LÍNEA 7

### FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO

#### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE5. Fomentar un cambio de actitud y comportamiento de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles.

OE14. Incrementar el peso del transporte público respecto al automóvil privado para los viajes interurbanos

OE15. Mejorar el equipamiento y urbanización de la parada de autobús adecuando la infraestructura existente a las demandas actuales y mejorando su conexión con el resto del núcleo urbano.

OE16. Mejorar la planificación de la movilidad interurbana y el uso del transporte público mediante una plataforma de información que esté disponible en las web municipales.

#### INDICADORES

Aumento de la demanda de viajeros / año

Nº de paradas accesibles

Nº de usuarios que se acogen al transporte compartido

Nº de personas cubiertas por una parada a menos de 300 mts



UNIÓN EUROPEA





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

A pesar de que uno de los pilares de la movilidad es el transporte público ya que permite una mayor capacidad de transporte con menos espacio y energía consumidos, el tamaño del municipio en cuanto a población y extensión hacen que Canena no cuente con ninguna línea de transporte urbano de pasajeros en su municipio. El transporte colectivo en el municipio queda por tanto supeditado al transporte interurbano en autobús de línea, el servicio de taxi y el transporte discrecional de los autobuses escolares.

Durante la fase de análisis y diagnóstico se ha puesto de manifiesto que sólo el 20% de la población utiliza alguna vez durante la semana el transporte público para sus desplazamientos interurbanos. Además durante este proceso también se identificaron algunos factores que suponen una barrera para una mayor utilización de este modo de transporte como son las frecuencias de paso, la falta de accesibilidad de las paradas y la falta de información.

Durante el diagnóstico se identificó que a pesar de que el número de garajes privados es alto, el elevado índice de motorización de Canena y los hábitos adquiridos a lo largo de los años hace que el aparcamiento en la calle se haga de forma extensiva y lo más cercano al punto de destino. En prácticamente todas las calles encontramos coches aparcados invadiendo parte de la vía y la acera, dificultando la circulación de vehículos y lo que es más grave impidiendo el paso peatonal al situar el coche sobre la acera.

Un servicio de transporte público accesible, eficaz y fiable para el conjunto de la población hace que se reduzca el impacto de la congestión en la carretera y de la contaminación atmosférica y acústica. Por ello esta línea de actuación pretende aumentar la demanda de viajeros que hacen uso del transporte público para sus desplazamientos interurbanos (principalmente hacia Linares). Para ello se propone mejorar cobertura del mismo dotando de una mejor ubicación a la actual parada y ampliando el número de paradas si fuera oportuno. Igualmente se debe mejorar el confort de los viajeros en las paradas y la accesibilidad de estas mismas a las personas con movilidad reducida. El tema de la accesibilidad del transporte en autobús necesita ser cuidado con sensibilidad y sentido común a través de la formación y la divulgación de otras formas de entender y percibir el transporte. Además de para garantizar el acceso a los servicios públicos en condiciones de igualdad para las personas con movilidad reducida, el progresivo envejecimiento de la población aconseja ir tomando medidas en esta dirección de cara al futuro inmediato.

Será importante también que la ubicación de estas paradas se encuentre dentro de recorridos peatonales que faciliten la intermodalidad y el acceso de la población a las mismas de forma rápida y segura.

Por otro lado el servicio de taxi de Canena, aunque puntual, también contribuye a la mejora de la calidad ambiental del entorno urbano ya que promueve una menor dependencia del vehículo privado.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Por último la introducción de las nuevas tecnologías para la mejora del servicio de transporte público o transporte bajo demanda son también actuaciones a tener en cuenta proporcionando información y certidumbre a los viajeros. Los sistemas de información en tiempo real suelen ayudar a la ciudadanía a planificar sus desplazamientos más eficientemente y eliminar la incertidumbre. Al mismo tiempo las páginas web para la gestión del coche compartido también se han convertido en los últimos años en una alternativa muy utilizada entre la población más joven.

MEDIDAS	DESCRIPCION
Mejora de la accesibilidad al transporte público	
M 7.1	Esta medida tiene por objeto realizar un estudio que permita conocer las necesidades de las líneas de autobús y los usuarios. Se estudiará la posibilidad de reubicar la parada de autobús para no interferir en el flujo circulatorio. Al mismo tiempo se estudiará el entorno urbanístico para facilitar el acceso universal de los viajeros y viajeras.
Mejora de la información y promoción del transporte público	
M 7.2	El objetivo de esta medida es fomentar el uso del transporte público mediante la información en tiempo real a los usuarios y usuarias de estos servicios, de manera que puedan conocer de antemano el tiempo de espera en la parada. Se quiere reducir la incertidumbre en la espera así como también facilitar la planificación de la movilidad.
Fomento del coche compartido	
M 7.3	Esta medida propone la realización de campañas de comunicación y la organización de un sistema de información para un uso inteligente de los vehículos para los desplazamientos motivados por el trabajo y el ocio.
PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
75.000 €	Medio-Largo Plazo







## 4.8. LINEA 8. FOMENTO DE LA MOVILIDAD DE TRANSITO

### LÍNEA 8

### FOMENTO DE LA MOVILIDAD DE TRÁNSITO

#### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE3. Eliminar los vehículos privados de los entornos educativos fomentando el acceso autónomo de la infancia y jóvenes a sus centros.

OE6. Mejorar el acceso a los servicios públicos desde la óptica de la accesibilidad atendiendo al envejecimiento de la población.

OE8. Completar una infraestructura de conexión peatonal entre todos los barrios de Canena.

OE9. Aumentar la autonomía de los niños/niñas, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público

OE11. Desarrollar una infraestructura de conexión ciclista entre todos los barrios de Canena.

OE13. Planificar la ubicación de suficientes y seguros aparcabicicletas junto a los servicios municipales para fomentar la bicicleta como medio de transporte.

#### INDICADORES

Aumento de la red peatonal y ciclista acondicionada o realizada

Variación en el reparto modal de la movilidad

Grado de cobertura de la red peatonal y/o ciclista

Aumento del nº de viajes a pie o en bicicleta

Grado de mejora del confort en el entorno escolar



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Aumento de la percepción de seguridad en los desplazamientos a pie o en bicicleta

### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Esta línea de actuación trata de subsanar los principales problemas que afectan a la movilidad peatonal y ciclista en el municipio de Canena para transformarlos en pilares fundamentales sobre los cuales descansa la estrategia de movilidad urbana sostenible de Canena.

Los principales problemas detectados durante el diagnóstico realizado en relación a la movilidad de tránsito están asociados a la falta de conexión entre las diferentes áreas y centros atractores de movilidad, tramos incómodos o con baja calidad del espacio urbano, accesibilidad deficiente de la infraestructura peatonal o inexistencia de la misma en algunas zonas de Canena, o falta de seguridad.

Desde el punto de vista de la movilidad peatonal el objetivo de esta línea de actuación de dotar a Canena de una serie de recorridos peatonales que resulten atractivos creando una red capaz de articular las conexiones entre los principales orígenes y destinos susceptibles de atraer y/o generar movilidad.

Desde el punto de vista de la movilidad ciclista dentro del núcleo urbano podemos distinguir tres situaciones. Por una parte se encuentra el centro histórico y buena parte del núcleo urbano de Canena donde parece bastante difícil introducir vías específicas para la bicicleta por su tamaño y porque existe la posibilidad de aprovechar las vías existentes con plataformas a un único nivel. Por otra parte encontramos vías principales como el inicio de la Avd. de Andalucía C/ Manuel Reyes, C/ Jaen, donde las características especiales de velocidad e intensidad del tráfico hacen que resulte en muchos casos difícil de integrar en la calzada por el alto riesgo que supone para el/la ciclista. En el diagnóstico también se identifica la oportunidad que supone la conexión con otros núcleos de población cercanos como Linares, aprovechando los caminos rurales y vías tradicionales mediante espacios acondicionados para la bicicleta.



UNIÓN EUROPEA





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

El objetivo por tanto de esta línea de actuación en relación a la movilidad ciclista es por un lado incentivar el uso de la bicicleta para reducir el porcentaje de población que no utiliza nunca la bicicleta y que actualmente se sitúa en un 72%. Por otro lado apoyar su uso para actividades lúdico-deportivas y conexión con otros núcleos de población cercanos, que representan las principales demandas en este medio de transporte, mediante itinerarios de mayor longitud que permitan al mismo tiempo hacer accesibles áreas de interés medioambiental y/o cultural. Finalmente también se dará respuesta a través de esta línea de actuación a una de las demandas más importantes de la ciudadanía de Canena que utiliza este medio de transporte como la necesidad de establecer aparcamientos públicos para bicicletas en los principales centros atractores.

MEDIDAS	DESCRIPCION
	Creación de áreas 30 o zonas de prioridad residencial
M 8.1	Esta medida tiene por objeto realizar un estudio que permita conocer las necesidades de las líneas de autobús y los usuarios. Se estudiará la posibilidad de reubicar la parada de autobús para no interferir en el flujo circulatorio. Al mismo tiempo se estudiará el entorno urbanístico para facilitar el acceso universal de los viajeros y viajeras.
	Fomento de la movilidad ciclista
M 8.2	El objetivo de esta medida es fomentar el uso del transporte público mediante la información en tiempo real a los usuarios y usuarias de estos servicios, de manera que puedan conocer de antemano el tiempo de espera en la parada. Se quiere reducir la incertidumbre en la espera así como también facilitar la planificación de la movilidad.
	Instalación de aparcamientos públicos para bicicletas privadas
M 8.3	Esta medida trata de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte habilitando lugares seguros y cómodos para guardar o aparcar la bici tanto en origen como en destino.
	Definición de una red estructurante de movilidad peatonal adaptada y segura



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

M 8.4 El objetivo de esta medida es mejorar el espacio peatonal, principalmente la continuidad peatonal en el viario, conectando los principales equipamientos, áreas residenciales y zonas verdes.

Creación de caminos escolares seguros

M 8.5 El objetivo de esta medida es obtener rutas seguras de preferencia peatonal al menos en los tramos horarios de entrada y salida de los colegios inculcando a los escolares hábitos de movilidad sostenible y saludable.

Implantación de vías urbanas compartidas en algunas calles

M 8.6 El objetivo de esta medida es potenciar el uso en un mismo espacio de distintas formas de movilidad de manera respetuosa en aquellas vías donde la sección de la calle no es suficiente.

PRESUPUESTO

PLAZO DE EJECUCION

800.000 €

Corto-Medio-Largo Plazo



UNIÓN EUROPEA



FONDO EUROPEO DE  
DESARROLLO REGIONAL  
(FEDER)

Economía Baja en Carbono  
Entidades Locales



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### 4.9. LÍNEA 9. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO

#### LÍNEA 9

#### MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO

##### OBJETIVOS QUE PERSIGUE

OE6. Mejorar el acceso a los servicios públicos desde la óptica de la accesibilidad atendiendo al envejecimiento de la población.

OE9. Aumentar la autonomía de los niños/niñas, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público

##### INDICADORES

Aumento del nº vías urbanas accesibles

Aumento del nº de desplazamientos mediante modos sostenibles de movilidad de personas de movilidad reducida.

Demanda de movilidad en el transporte público por personas de movilidad reducida.

#### DESCRIPCION DE LA ACTUACION

Esta línea de actuación se encuentra relacionada con los objetivos que se incluyen en la línea de actuación 7 de “Fomento del transporte colectivo” y LA8 “Fomento de movilidad de tránsito”.

Desde el punto de vista específico de esta línea de actuación se recogen medidas encaminadas a garantizar un nivel de accesibilidad adecuado tanto para las personas con movilidad reducida. Esta estrategia de actuación que también afecta de manera igualmente positiva a las personas de mayor edad, usuarios y usuarias de carrito de bebé, etc. pasa por extender en el municipio la ejecución de determinadas actuaciones puntuales consistentes en rebajar las aceras en los pasos peatonales o directamente eliminarlas en aquellos sitios donde sea posible disponiendo de plataformas a un único nivel, suprimir las barreras arquitectónicas del espacio urbano o reordenar el equipamiento y el mobiliario urbano de forma que se respeten los anchos mínimos de paso etc.



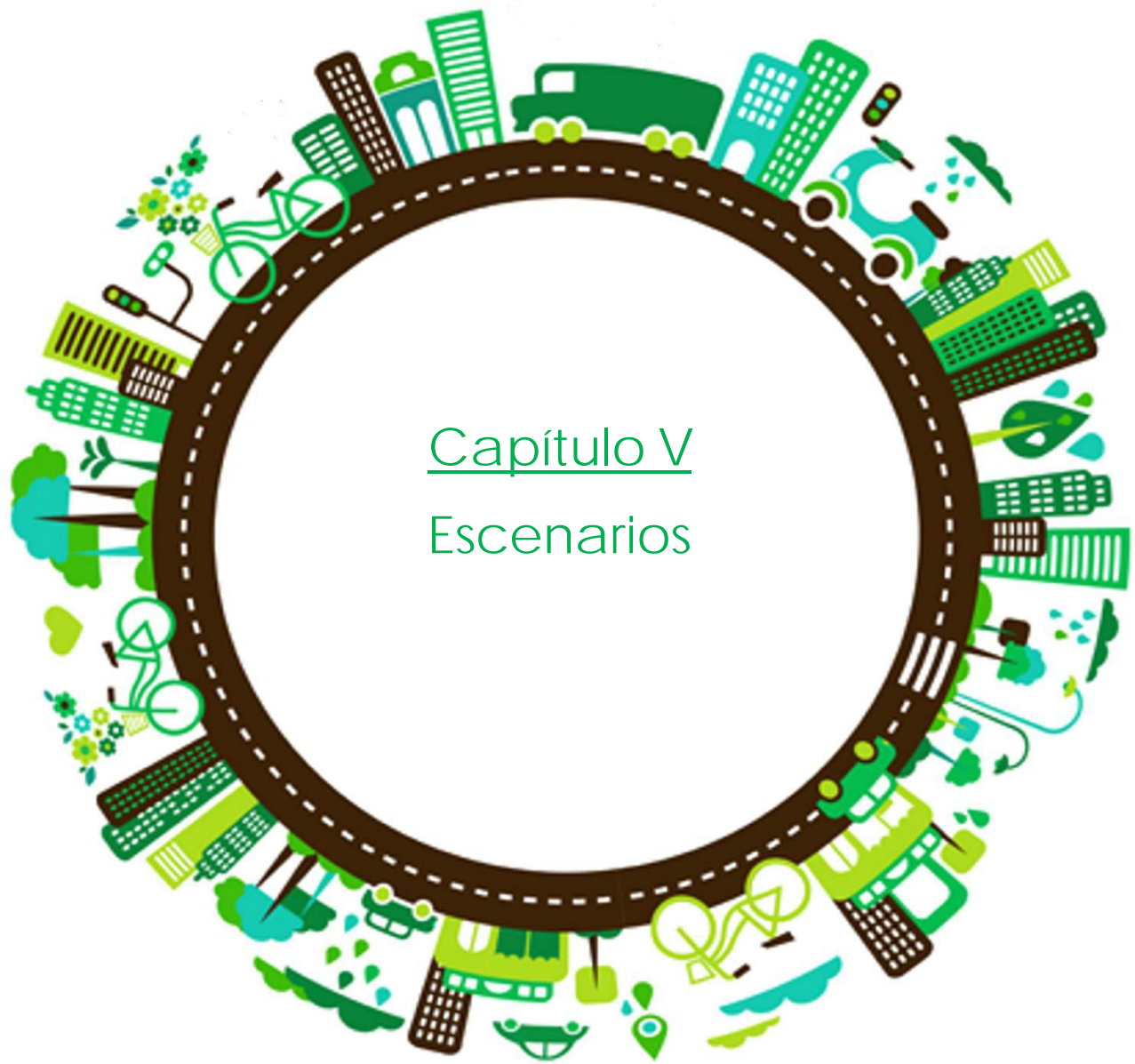


## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

El ayuntamiento de Canena ha venido haciendo un esfuerzo en los últimos años para eliminar las barreras arquitectónicas del núcleo urbano realizando actuaciones de rebajes de aceras o eliminación de las mismas mediante la reurbanización de las vías de centro histórico (entre otras C/ Vizconde de Begíjar, entorno del casco antiguo, etc.). Esta línea de actuación tratará por tanto de completar esta línea de trabajo ya iniciada mediante la redacción de un plan de accesibilidad que permita desarrollar un estudio pormenorizado de la situación del municipio y de las acciones a realizar en los próximos años. También se intervendrá para la mejora de la accesibilidad en aquellas zonas más vulnerables y puntos críticos del municipio desde el punto de vista de la accesibilidad como pueden ser el acceso a los colegios, el mercado, entorno del centro de salud y ayuntamiento.

MEDIDAS	DESCRIPCION
	Plan de accesibilidad para personas con movilidad reducida
M 9.1	Esta medida tiene por objeto permitir los desplazamientos de personas con movilidad reducida y para ello se debe acondicionar el espacio público para favorecer el tránsito de este sector de la población.
	Mejora de la señalización en zonas vulnerables
M 9.2	Esta medida tiene por objeto mejorar la señalización horizontal y vertical en zonas o puntos de riesgo como cruces o intersecciones, o en zonas próximas a equipamientos públicos con colectivos vulnerables (escuelas,...).
PRESUPUESTO	PLAZO DE EJECUCION
260.000 €	Corto-Medio-Largo Plazo





Capítulo V  
Escenarios



## INDICE

5.	ESCENARIOS .....	.....
5.1	ESCENARIO TENDENCIAL.....	.....
5.2	ESCENARIO CORREGIDO .....	.....
5.3	INDICADORES DE SEGUIMIENTO.....	.....





## 5. ESCENARIOS

Para la realización del PMUS de Canena, se han estudiado dos escenarios (uno tendencial y otro corregido con las actuaciones del PMUS) ajustados a tres horizontes, a corto plazo (2023), medio plazo (2025) y largo plazo (2029) que permitan cuantificar el impacto de las líneas de actuación propuestas y poder así conocer los progresos.

Si profundizamos en los escenarios planteados tenemos que:

- ✓ En primer lugar el escenario, denominado tendencial, busca reproducir la continuidad de las tendencias actuales de movilidad y accesibilidad en Canena; es decir, un escenario en el que la situación de los peatones y ciclistas y uso continuado del automóvil continúen sin que existan políticas activas para hacer variar esta tendencia.
- ✓ El segundo escenario al que se ha llamado “corregido” se adapta a la aplicación de las líneas de actuación contenidas en el PMUS. El escenario corregido incide sobre medidas correctoras del reparto modal apostando por un obvio fomento de la movilidad de los peatones y ciclistas así como la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

En cada uno de los escenarios y para cada horizonte temporal se han especificado una serie de indicadores (nº de viajeros por modo de transporte, nivel de accesibilidad, etc.) con los que verificar la evolución futura de la movilidad en Vilches. Así, en primer lugar fijamos como valores de referencia el año (2019) y después se valoran en el escenario tendencial. Por último, este mismo cálculo se modifica corregido con los resultados esperados de los programas y propuestas del Plan, lo que permitirá comparar los resultados con el escenario tendencial.

A continuación reflejamos en la tabla la proyección de la población para los tres horizontes planteados:

Población	2019	HORIZONTE		
		Corto Plazo 2023	Medio Plazo 2025	Largo Plazo 2029
	1831	1795	1775	1751

El resultado previsto para el 2029 es una población de 1.751 habitantes, lo que supone una reducción del 0,5% anual con respecto a la población de 2019.

### 5.1 ESCENARIO TENDENCIAL

El escenario tendencial, pretende simular la continuidad de las inclinaciones actuales de movilidad, cuya característica principal es el poco peso del transporte público y del número de viajes urbanos no motorizados, el crecimiento gradual de la movilidad en vehículo privado para cualquier tipo de desplazamiento, carencias desde el punto de vista de la accesibilidad y la creciente demanda de aparcamiento en algunas zonas.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Así, el escenario tendencial sería aquel en el que el uso del automóvil siga creciendo en el tiempo sin que existan políticas activas para hacer variar la tendencia.

Este escenario tendencial implica:

- ✓ No mejorar la accesibilidad de las vías urbanas para favorecer el tránsito peatonal
- ✓ No implementar las redes peatonales y la red ciclista.
- ✓ No actuar sobre la demanda de aparcamiento realizando aparcamientos de disuasión.
- ✓ No mejorar la accesibilidad y la prestación del servicio del transporte público.
- ✓ No realizar acciones de concienciación y sensibilización para invertir las tendencias actuales de movilidad y fomentar hábitos de vida más saludables.

Los resultados tendenciales en la movilidad para los horizontes a corto (2023), medio (2025) y largo plazo (2029) se presentan en la siguiente tabla.

Reparto Modal (viajes/día)	2019	ESCENARIO TENDENCIAL		
		2023	2025	2029
Vehículo privado	546	578	605	628
Mov de tránsito	607	634	674	716
Transporte público	32	30	29	26

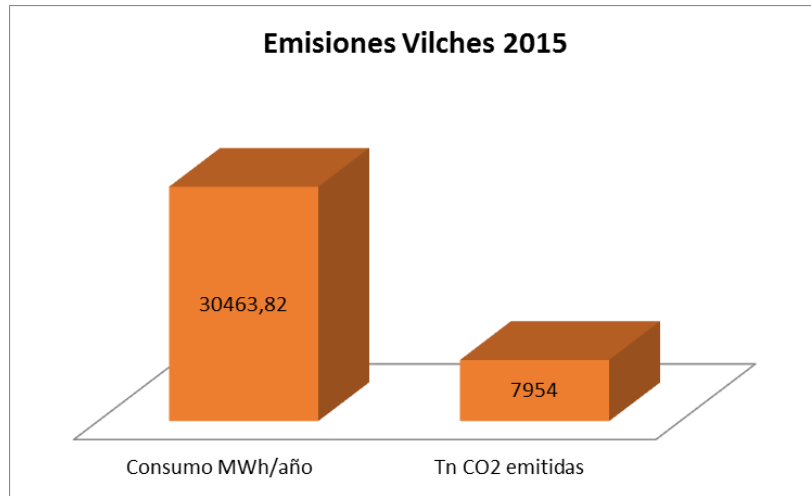
En este escenario se observa que a pesar de la tendencia hacia la disminución de la población en el municipio se produce un incremento de la movilidad global. Este resultado es debido a la conjunción de tres factores: una tendencia global de la sociedad hacia un incremento de los desplazamientos, el envejecimiento de la población contribuye también a aumentar el número de desplazamientos, la disminución de la población provocará un aumento de desplazamientos fuera del municipio.

Paralelamente el envejecimiento y la pérdida de población provocarán una pérdida paulatina de usuarios del transporte público que verán dificultado el acceso al mismo (problemas de accesibilidad y falta de rendimiento económico del servicio).

Esta tendencia modal, tiene su reflejo y consecuencia en la evolución del gasto energético y consecuentemente en las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera. Según los datos establecidos en el Plan de Acción de Energía Sostenible (PAES) de Canena, el consumo energético se cifraba en **30464** MWh/año y **7954** Tn CO<sub>2</sub>.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



*Datos consumo energético y emisiones CO2 vinculados al transporte. Elaboración propia*

Según los datos que muestran el escenario y a pesar de la mejora de la tecnología y eficiencia de los vehículos y pese al aumento progresivo de los vehículos eléctricos nada hace prever que ello pueda llevar aparejado una disminución del gasto energético asociado al transporte, máxime cuando la crisis económica también ha provocado un aumento de la edad media del parque móvil.

### 5.2 ESCENARIO CORREGIDO

El escenario corregido para Canena plantea reducir la presencia del vehículo privado en el espacio público y transitar hacia un cambio modal de la movilidad de todo el municipio. El objetivo es disponer de una ciudad más amable y accesible que destine más espacio e infraestructuras para el peatón y la bicicleta.

Para compatibilizar esta redistribución espacial sin agravar los problemas de movilidad detectados es necesario que el coche tenga un menor peso en la distribución modal, es decir, es necesaria la disuasión de aquella movilidad “no obligada” que se puede desarrollar fácilmente en otros modos de transporte más sostenibles (pie, bici y transporte público).

Además, una disminución del número de vehículos, también logrará reducir los niveles de consumo energético y de contaminación atmosférica y acústica ligados al transporte que lleva aparejada una mejora en la calidad de vida de la ciudadanía.

Los objetivos del reparto modal planteados para el escenario corregido son:

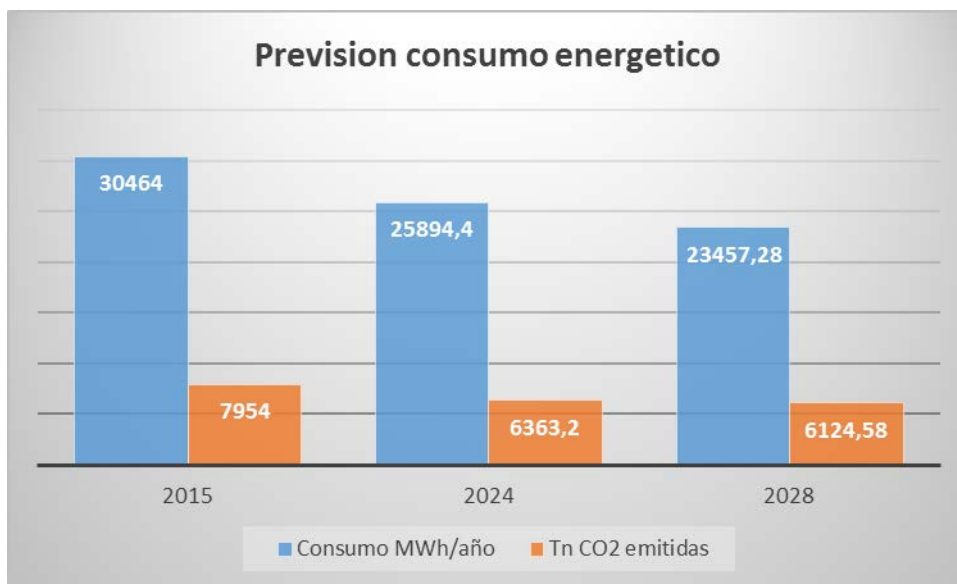
Reparto Modal (viajes/día)	2019	ESCENARIO CORREGIDO		
		2023	2025	2029
Vehículo privado	2081	2016	1954	1873
Mov de tránsito	1752	1838	2023	2223
Transporte público	43	44	47	50



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

En este escenario es el resultado de las acciones contenidas en el PMUS de Canena y que se concentra mayoritariamente en tres aspectos: mejora del espacio público y de las infraestructuras peatonales y ciclistas que conectan los barrios con las zonas de mayor demanda de movilidad que propiciará la disminución del vehículo privado para desplazamientos urbanos y el aumento de la movilidad ciclista y peatonal; acciones de fomento de la movilidad sostenible entre que contribuyan a cambiar los hábitos de movilidad de la población y aumente el número de usuarios de las infraestructuras de tránsito; y finalmente el impulso del transporte público y el vehículo compartido a través de la mejora de la accesibilidad de la población al transporte público y la información disponible.

Las medidas concretas puestas en marcha en el PMUS de Canena prevén además tener un impacto positivo en la reducción de los consumos y emisiones relacionadas con el transporte en los próximos años.



Previsiones de consumo energético y emisiones de CO2 vinculadas al transporte

### 5.3 INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Las actuaciones se irán instaurando progresivamente según la programación establecida. Con el objetivo de poder evaluar el éxito de la implantación del PMUS y constatar la evolución de los objetivos marcados se establece una serie de indicadores de seguimiento estructurados en las mismas líneas de actuación en los que se ha organizado el Plan de Implementación.

Estos indicadores constituyen parámetros de evaluación y seguimiento periódico con los que se podrá comprobar el grado de consecución de los objetivos marcados en el Plan, ofreciendo información de forma sintética, específica y susceptible de ser comparada en distintos escenarios de análisis.

El conjunto de estos indicadores ofrecerá una visión de la situación de la movilidad global en Canena en el contexto determinado que se esté evaluando, de manera que un control y seguimiento periódico de los mismos facilitará el análisis de los efectos que van generando las actuaciones propuestas, y en su caso, si muestra desviaciones negativas, proceder a introducir acciones correctivas o complementarias.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Los valores de partida serán los correspondientes a los indicadores que caracterizan la situación actual, de manera que a través de los mismos se podrá constatar qué se está consiguiendo con la implementación de las medidas derivadas del Plan comparando los indicadores del escenario tendencial con el escenario sostenible de manera que se perciba fehacientemente la corrección de la inercia que seguiría el modelo de movilidad en caso de no “hacer nada”.

INDICADOR	SITUACION ACTUAL	TRAS LA IMPLEMENTACION DE LAS MEDIDAS		
		2023	2025	2029
<b>L1. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN TODAS LAS POLÍTICAS</b>				
Grado de seguimiento y grado de colaboración interna del Ayuntamiento	0	18%	36%	80%
Nº de proyectos de movilidad sostenible realizados con la participación de otras áreas	0	4	8	16
<b>L2. MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y LA SALUD URBANAS</b>				
Nº de documentos de planeamiento que incluyan medidas de movilidad	0	1	1	1
Grado de conocimiento de las actuaciones del PMUS	0	50%	75%	100%
Nº de acciones de promoción de la movilidad sostenible	0	3	6	12
<b>L3. MEJORA DE LA CONCIENCIACION Y PARTICIPACION CIUDADANA</b>				
Nº de personas que han visitado la web	0	200	500	900
Grado de satisfacción en los procesos de participación	0	30%	50%	70%
Nº de campañas realizadas	0	1	2	4
<b>L4. CONTROL Y ORDENACION DE LA MOVILIDAD</b>				
Nº de planes directores de tráfico realizados	0	1	2	2
Nº de ordenanzas de mejora publicadas	0	1	2	2
% de red viaria con prioridad peatonal o ciclista	0	4%	8%	15%



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

<b>L5. ACONDICIONAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE LA RED VIARIA Y EL ESPACIO URBANO</b>				
% de desplazamientos peatonales y ciclistas	0	30%	40%	50%
% de desplazamientos transporte público	0	5%	8%	12%
<b>L6. CONTROL Y GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS</b>				
% Ocupación de los aparcamientos de carga y descarga	0	40%	30%	20%
Nº de plazas de aparcamientos disuasorios	0	0	15	50
% plazas de aparcamiento coches o motos señalizado	0	20%	40%	60%
<b>L7. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO</b>				
Aumento demanda viajeros / año	0	4%	8%	12%
Nº paradas accesibles	0	1	1	1
Nº usuarios transporte compartido	0	12	20	40
% de personas cubiertas por una parada a menos de 200 mts	0	10%	20%	30%
<b>L8. FOMENTO DE LA MOVILIDAD DE TRÁNSITO</b>				
Aumento de la red peatonal y ciclista	0	5%	5%	5%
% población cubierta por la red peatonal o ciclista	0	30%	50%	70%
Grado de mejora del confort en el entorno escolar	0	5	7	9
Aumento de la percepción de seguridad en los desplazamientos a pie	0	5%	10%	20%
<b>L9. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO URBANO</b>				
% de vías urbanas accesibles	0	15%	25%	50%
Demanda de movilidad en el transporte público por personas de movilidad reducida	0	5%	8%	10%



Capítulo VI  
Participación Pública



## INDICE

6.	PARTICIPACION PÚBLICA .....	112
6.1	ENCUESTA DE MOVILIDAD.....	114
6.2	MESAS DE TRABAJO .....	119
6.3	IMPACTO EN LA REDACCION DEL PMUS .....	119
6.4	COMUNICACION .....	120





### 6. PARTICIPACION PÚBLICA

El desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un proceso que persigue definir el futuro del municipio de una manera integrada. Por ello, las actuaciones en el campo de la movilidad, con afectación directa en la vida ciudadana, deben contar con el mayor consenso posible. Lo que exige de los políticos y técnicos al cargo de la gestión de dicha vida ciudadana, establecer procesos de participación en la toma de las decisiones a la escala que, en cada caso, corresponda.

La participación para la elaboración del PMUS de Canena se ha realizado desde dos planos diferenciados:

- ✓ La colaboración entre las distintas administraciones (municipal, regional y autonómica) que intervienen activamente en la movilidad municipal, de forma que permita recoger sus opiniones y colaboración.
- ✓ La participación activa de la ciudadanía, representada ésta por Asociaciones de Vecinos, Asociaciones empresariales, culturales, Ampas, organizaciones sociales, comerciantes,...; lo que permitirá aportar el punto de vista del ciudadano quien, al fin y al cabo, constituye el destinatario final del Plan.

La participación ciudadana tanto de los organismos como de las entidades representativas en el ámbito de la movilidad, es de máxima importancia para el éxito del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Es un factor clave ya que los vecinos y vecinas de la localidad son los que mejor conocen sus necesidades y hábitos de movilidad, siendo necesario conocerlos para satisfacer los primeros e incidir sobre los segundos.

La participación se realiza por distintos medios según el equipo con el que se esté trabajando:

- ✓ A la ciudadanía se le facilitan encuestas on-line y presenciales, a través de las cuales se conocen sus costumbres y hábitos de movilidad, obteniendo una visión conjunta sobre los patrones de movilidad del municipio.
- ✓ Con los colectivos se realizan talleres de trabajo y se les informa del avance en la redacción del Plan a través de presentaciones. Los representantes se encargan de transmitir a sus asociados los temas abordados así como también han participado en la identificación de los retos y problemas relacionados con la movilidad. Cada representante ha aportado una visión diferente en función de sus intereses y del ámbito en el que desarrolla su labor.
- ✓ Respecto al resto de administraciones, se ha trabajado en reuniones con los técnicos de la diputación provincial de Jaén, dado que ostenta las competencias de algunas vías que atraviesan el municipio y también prestan asistencia técnica al Ayuntamiento de Canena.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Además, se realiza un trabajo constante con los/as técnicos/as del Ayuntamiento, que se ocupan de enviar la información necesaria y validar los documentos realizados por el equipo redactor. El contacto se realiza a través de reuniones, videoconferencias, llamadas telefónicas y e-mail. Además se dispone de un repositorio de información común donde ambos equipos tienen acceso a toda la información en tiempo real.

Para ello, al comienzo de la redacción del PMUS, además de la creación de la Comisión Técnica y Ejecutiva, se propuso un calendario de encuentros con todos los actores implicados en la movilidad de Canena.

FECHA	ASISTENTES	CONTENIDO	CONCLUSIONES
12/09/2019	Policía Local, Comisión técnica y ejecutiva.	Presentación claves realización del PMUS	Identificación Inicial de problemas/retos de Canena.
10/10/2019	Comisióntécnica y ejecutiva. Policía Local	Presentación claves realización del PMUS.  Constitución de la mesa técnica y ejecutiva.	Revisión de la información obtenida a partir de los documentos estratégicos aportados por el Ayuntamiento.  Identificación Inicial de problemas/retos de Canena.
24/10/2019	Comisión técnica y ejecutiva.	Reunión de trabajo con los agentes económicos de Canena para validación del Análisis  Presentación del inicio de los trabajos del PMUS de CANENA	Análisis de la movilidad de Canena validado por los agentes económicos y sociales de Canena.  Encuestas sobre hábitos de movilidad.

De esta forma cada uno de los actores implicados en la movilidad de Canena ha podido participar de la evolución del proceso a través de:

- ✓ Identificación de problemas / retos de movilidad de Canena. Durante esta fase los participantes identifican aquellos obstáculos o retos que se abordan para lograr una movilidad urbana más sostenible y eficiente.
- ✓ Diagnósticos y medidas. Durante esta fase los distintos actores reciben un resumen del diagnóstico de la movilidad urbana realizado a través de un análisis DAFO para su discusión y validación y se esbozan las medidas planteadas que implementará el PMUS.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

- ✓ Proyectos. Durante esta fase se presentan y exponen las medidas identificadas y se plantea una batería de proyectos que van asociadas a cada una de ellas.

Paralelamente a estas reuniones presenciales, y con el objetivo de llegar de una forma más amplia a la ciudadanía de Canena, se han realizado varias acciones de promoción de la participación durante el proceso de elaboración del PMUS como encuestas de movilidad a pie de calle y también on-line.

### 6.1 ENCUESTA DE MOVILIDAD

Con motivo de la redacción del presente PMUS se han realizado diversas encuestas de movilidad (a pie de calle y on-line) a la ciudadanía de Canena. El público objetivo que se perseguía eran tanto residentes en Canena como aquellas personas de fuera del municipio que se desplazan al mismo por motivos de diversa índole.

Los objetivos generales que se persiguen con la realización de la encuesta pueden sintetizarse en:

- ✓ Conocer las motivaciones y características de la movilidad por modos de transporte.
- ✓ Conocer el reparto modal motorizado / no motorizado del municipio.
- ✓ Conocer el reparto entre transporte colectivo / transporte privado.
- ✓ Conocer los patrones de movilidad en función de la edad, sexo, tamaño familiar, actividad, grado de motorización, disponibilidad de vehículo privado, disponibilidad de bicicleta,...
- ✓ Conocer la opinión de los usuarios sobre el estado actual de los diferentes modos de transporte y sus infraestructuras, permitiendo de esta forma complementar los análisis de demanda modal.
- ✓ Valorar cualitativamente la importancia que los usuarios otorgan a una serie de factores de diversa índole a la hora de elegir un modo de transporte.
- ✓ Evaluar la opinión de los encuestados sobre diversas propuestas y medidas generales de movilidad potencialmente desarrollables en el PMUS.

#### A pie de calle

Esta encuesta podía cumplimentarse en soporte papel en las oficinas municipales. Asimismo, el propio ayuntamiento ha repartido ejemplares de la misma a los asistentes a los diferentes talleres de participación ciudadana celebrados durante la redacción del PMUS



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

## Resultados encuesta de movilidad.

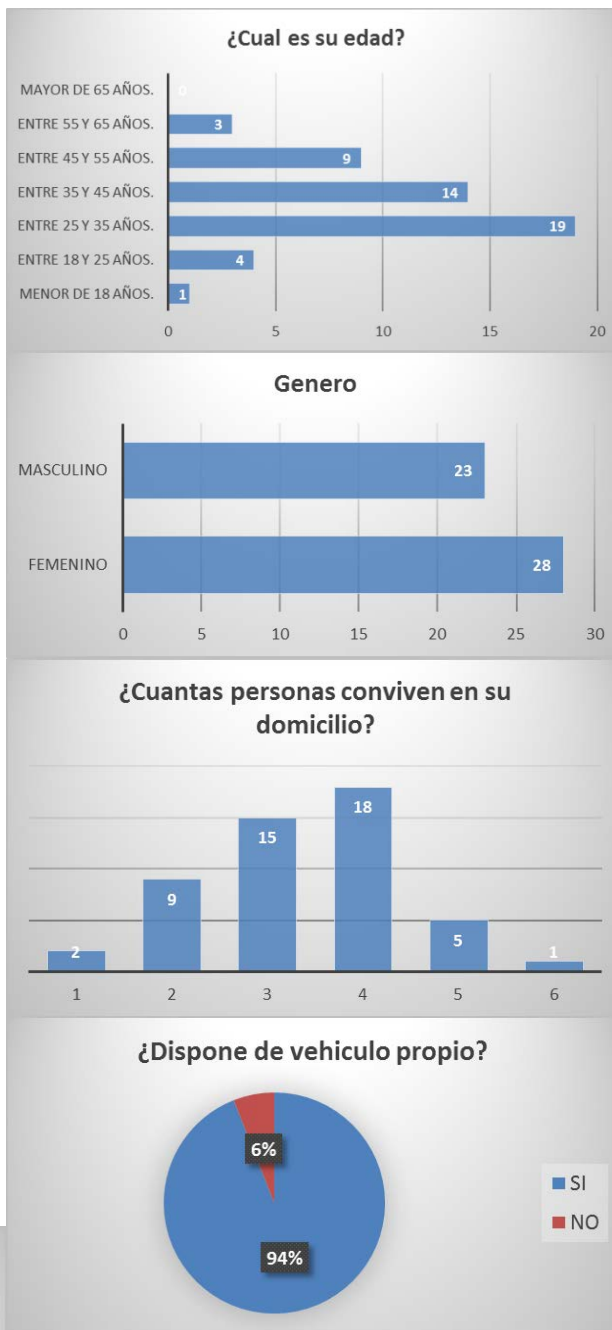
A continuación se recopilan los principales resultados obtenidos a partir de las respuestas ciudadanas a la Encuesta de Movilidad, tanto a pie de calle como on-line.

### Datos generales

El perfil del encuestado/a trata de un ciudadano/a, amo/as de casa, estudiantes o trabajadores de entre 18 y 45 años. Siendo el mayor porcentaje los ciudadanos comprendidos entre los 25 y 35 años.

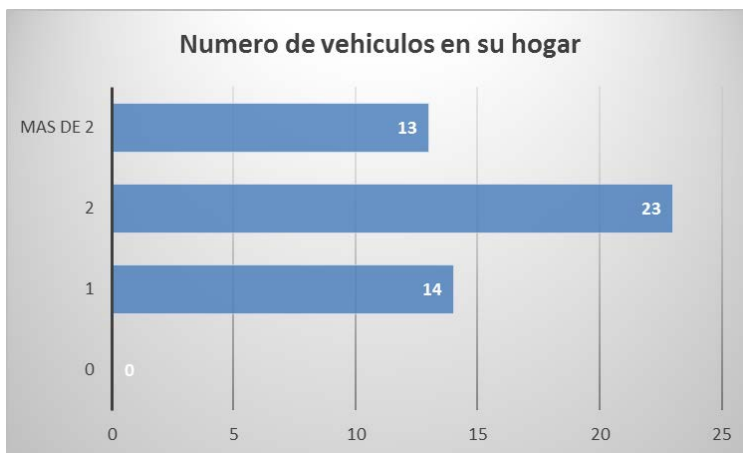
La mayoría de los encuestados residen en Canena, destaca la participación femenina.

La mayoría de los encuestados residen en vivienda con 3 o 4 habitantes. El 94 % de los encuestados disponen de vehículo. La mayoría posee dos vehículos en casa, aunque también destacan los que sólo poseen uno, siendo el 27 % los que admiten tener más de dos.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA



### VALORACIÓN DE LA MOVILIDAD

De este apartado se extraen los aspectos que la población cree más importantes respecto a la movilidad en su localidad.

Los aspectos a tratar más claros por parte de los ciudadanos de Canena son la reducción del consumo de energía, las emisiones y la contaminación, la transformación de Canena en un municipio más saludable, la puesta en valor del patrimonio municipal y la mejora en la accesibilidad de personas con movilidad reducida.

Otros aspectos destacables son la percepción ciudadana con respecto a al espacio de estacionamiento, lo que el 56% de los encuestados considera insuficiente.

La mayoría de los desplazamientos se realizan mediante el vehículo privado.

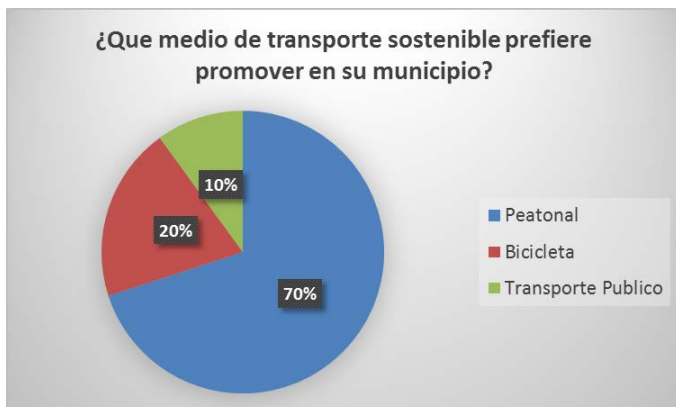




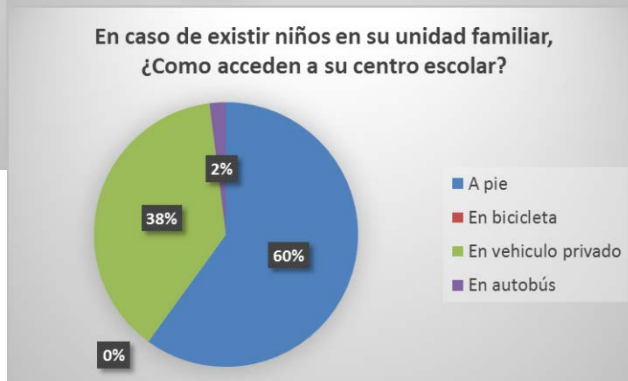
# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

La mayoría de los desplazamientos a pie se producen por asistencia al colegio, compras, trabajo, gestiones,... y se realizan principalmente a la zona centro del municipio.

Además, según la encuesta, el 60% de los desplazamientos de los ciudadanos se realizan dentro del municipio de Canena.



Con respecto al transporte público la mayoría de los encuestados no ha utilizado nunca este medio de transporte o lo utilizado ocasionalmente.

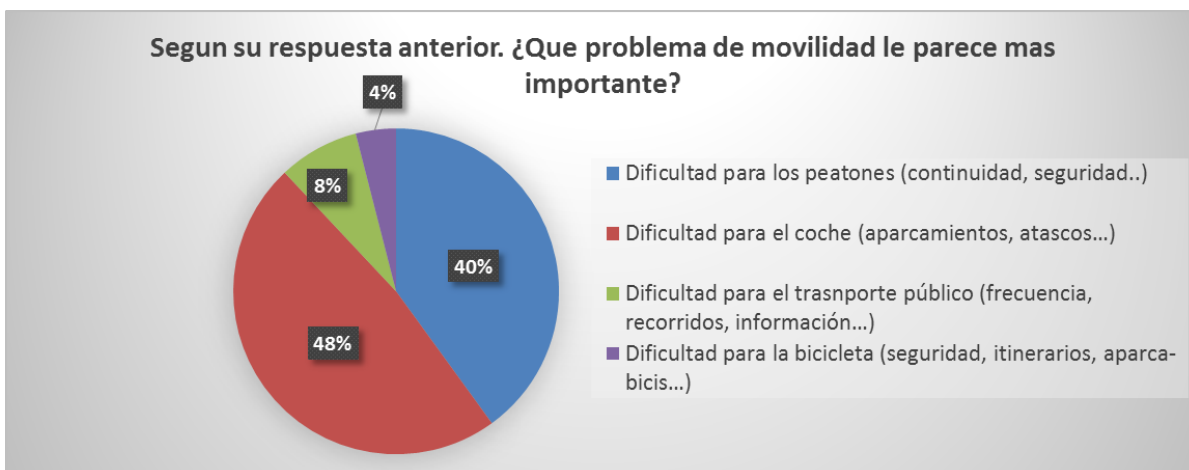


En relación a la situación del tráfico actual en Canena, según las encuestas, no se valora positivamente el tráfico, siendo uno de los aspectos a mejorar en las medidas propuestas.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Los habitantes consideran que la mayor problemática en relación a la movilidad es la dificultad en relación al vehículo (aparcamiento y atascos), en el entorno de los Colegios, Centro de Salud, Ayuntamiento. Además, se desprende de las encuestas, que hay gran parte de la población que estima que la problemática es debido a la dificultad de los peatones, en cuanto a la continuidad de las zonas peatonales y en cuanto a la seguridad del peatón.



Respecto a la percepción ciudadana con respecto a la necesidad de las actuaciones a realizar en materia de movilidad, el 38% de los encuestados consideran necesaria la actuación en las plazas de aparcamiento. Un 24% considera que es importante las actuaciones en la ampliación de aceras y mejora de los itinerarios peatonales.





### 6.2 MESAS DE TRABAJO

Las presentaciones realizadas del diagnóstico al público en general y a las Mesas de Participación Ciudadana en concreto, fueron convocadas por el Ayuntamiento de Canena a través de sus concejalías de Transporte, Urbanismo y Participación Ciudadana.

Se dividieron en dos fases, una primera se produjo tras la entrega por parte del equipo consultor del documento de Diagnóstico de la Movilidad en la que se hizo una presentación general a los medios de comunicación y a los ciudadanos; y una segunda fase se desarrolló en lo que se denominaron Mesas de trabajo.

El orden de funcionamiento de las mismas comenzaba por una presentación con ayuda audiovisual de un resumen del documento de Diagnóstico. A continuación se abría el turno de intervenciones. Tanto en el caso de las presentaciones generales como de las mesas sectoriales se tomaba nota y se levantaba un acta.

### 6.3 IMPACTO EN LA REDACCION DEL PMUS

En materia de movilidad, y en relación con la sostenibilidad, se requiere la reducción del consumo de energía y las emisiones producidas por los vehículos motorizados, disminuyendo la contaminación emitida al medio ambiente y creando un municipio más saludable. También se prioriza la puesta en valor del patrimonio municipal.

En relación con el transporte no motorizado, existe una demanda de recorridos peatonales y ciclistas tanto en el interior del municipio como en la conexión de este con la zona rural y los municipios cercanos. Estos medios de movilidad sostenible deben permitir el acceso a servicios municipales, zonas de trabajo y comerciales y patrimonio local. Respecto a la bicicleta, se deben habilitar carriles bici cómodos y seguros, tanto en el interior del municipio como para conectar éste con la zona rural y otros núcleos de población cercanos, y lugares seguros para la guarda de la bicicleta en el destino del trayecto. Respecto a los desplazamientos a pie, se debe habilitar y despejar el acerado y mejorar la accesibilidad a las zonas más demandadas (Calle Manuel Reyes, C/ Estación, C/Jaén, Entorno del Casco Antiguo,..)

Respecto al transporte colectivo, se busca una mejora general en el transporte público se debe potenciar su uso dado el escaso número de usuarios del autobús. Se debe realizar una evaluación de las líneas que pasan por Canena (la más usada la que lleva a Linares y Ubeda) y aumentar la frecuencia de paso de éstos. Se debe mejorar la accesibilidad a este medio de transporte, de cara a personas con movilidad reducida, y aumentar la información sobre líneas y horarios de los trayectos.





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

Sobre el transporte privado, la población opina que se debe reducir su uso y señalan que el principal problema de tráfico se produce en las proximidades de los centros escolares en la entrada y salida a éstos. Los patrones de movilidad muestran que se realizan muchos viajes en coche de entre 10 y 15 minutos que se podrían realizar con un vehículo no motorizado, habilitando zonas adecuadas y seguras para estos desplazamientos así como concienciando a la población usuaria del vehículo privado.

Respecto al aparcamiento, se detecta como principal problema, los estacionamientos ilegales en el entorno de los centros escolares, en horario de entrada y salida de los niños/as. La falta de aparcamiento es general en todo el municipio, pero destacan en la zona del Casco Antiguo, y el entorno de la Calle Molera, considerando la necesidad de habilitar más aparcamientos disuasorios.

Respecto al transporte de mercancías, es necesario habilitar las plazas suficientes y bien ubicadas para que su función se desempeñe rápida y cómodamente.

En relación con la accesibilidad, además de insistir en la mejora de la accesibilidad a personas con movilidad reducida, se deben solventar los obstáculos, escaleras y pavimentos inadecuados, además de crear un acerado con ancho suficiente, rebajes y pasos de peatones al mismo nivel.

### 6.4 COMUNICACION

El éxito del Plan de Movilidad Urbana Sostenible va a estar ligado al plan de comunicación y participación.

La meta a alcanzar es la expresión de las ideas sobre movilidad sostenible que el PMUS recoge, y de crear un camino de información para hacer llegar a los ciudadanos las actuaciones propuestas en el Plan y conseguir la aceptación de los habitantes de Canena.

- Los principales objetivos del Plan de comunicación del PMUS serán:
- Crear una base de datos completa de los interesados.
- Promover y estructurar la participación e implicación de toda la ciudadanía.
- Mejorar la comunicación local y establecer canales de comunicación con el público.
- Fortalecer un sistema de redes entre las partes interesadas.
- Promover las identidades y expresiones culturales de los lugares históricos y paisajes.
- Difundir y publicitar los principales objetivos, la estrategia, los eventos y los resultados obtenidos.
- Maximizar el alcance y el nivel de conocimiento de la estrategia, para promover la difusión de los resultados a nivel local y comarcal.



UNIÓN EUROPEA





## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

La comunicación entre los diferentes actores presentes en la elaboración de la estrategia ayudará al desarrollo de esta red local y facilitará el alcance a colectivos locales y provinciales. La estrategia quiere lanzar una propuesta innovadora a través del concepto de identidad digital basado en el principio de que las nuevas tecnologías de la comunicación y los modelos abiertos y participativos pueden jugar un papel muy importante en el desarrollo de la comunicación, interacción y participación de la ciudadanía y de los diferentes grupos destinatarios de las medidas.

### **Grupos afectados pertinentes / ¿a quién dirigirse?**

#### **A. Nivel Institucional**

A1. Autoridades locales y regionales públicas. Con ambos grupos se ha mantenido el contacto a través de reuniones y mediante emails y teléfono.

A3. La ciudadanía local involucrada en el proceso y los residentes de las zonas seleccionadas. La información tiene que ser clara, fácil de entender, y debe aparecer presentada en una forma atractiva e interactiva.

#### **B. Público en General**

B1. Público a nivel local. La información tiene que ser realista y presentarse de forma atractiva. Los medios serían iguales al anterior grupo.

#### **C. Partes Interesadas**

C1. Líderes de opinión local, actores locales sociales y económicos, ONGs locales, empresas locales y sector terciario, etc. Es el grupo del que se espera mayor apoyo y cooperación para el logro de los resultados.

#### **D. Prescriptores (líderes de opinión)**

El plan incorpora el concepto de prescriptor en su estrategia de comunicación. Su función es muy importante para la fortaleza del concepto de identidad digital y éxito de la participación en las medidas. Se encargan de llevar a cabo una evaluación de la presencia de instituciones públicas y privadas, organizaciones, ONGs, investigadores y líderes de opinión, con presencia en las herramientas digitales y las redes sociales. Se deben evaluar las comunidades en línea más activas, el nivel de participación o de la capacidad de difusión.

### **Enfoque de canales / comunicación / ¿cómo se hace?**

Qué se va a hacer con el fin de alcanzar los objetivos mencionados anteriormente y para llegar a los grupos objetivo clave (publicidad, sesiones informativas de las partes interesadas, campañas de problemas, etc.). Hemos determinado las diferentes formas de comunicación a utilizar que son específicas para diferentes audiencias, divididas en dos grupos:

#### **Herramientas de los Medios de Comunicación**

Notas de prensa: en formato electrónico, con el fin de llegar a un público mayor, y es presentado a lo largo de toda la duración de la estrategia.



## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CANENA

### **Herramientas de Comunicación (no relacionada con los medios de comunicación):**

Eventos: tener el sitio web y la identidad digital como herramientas para trabajar a la distancia fortalecerá la participación de la ciudadanía en los eventos que proponemos.

Sitio Web: es una de las herramientas importantes capaces de llegar a un gran número de grupos destinatarios. Contará con varias funciones, pero la más importante es la de ser la herramienta principal para la organización interna, así como para la síntesis de todos los datos y resultados. El objetivo será llegar a la mayor audiencia posible, evaluar la participación y servir de canal de comunicación con la ciudadanía.

### **Materiales de Promoción**

Cabecera y banners: los carteles y pancartas se utilizarán como señalización en todos los eventos y para llamar la atención visual, etc.

**En Úbeda para Canena, Mayo de 2.020  
El Ingeniero Redactor del Plan.**

**Fdo.: D. Martín Aranda Higuera  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Colegiado Nº 19.415.**

