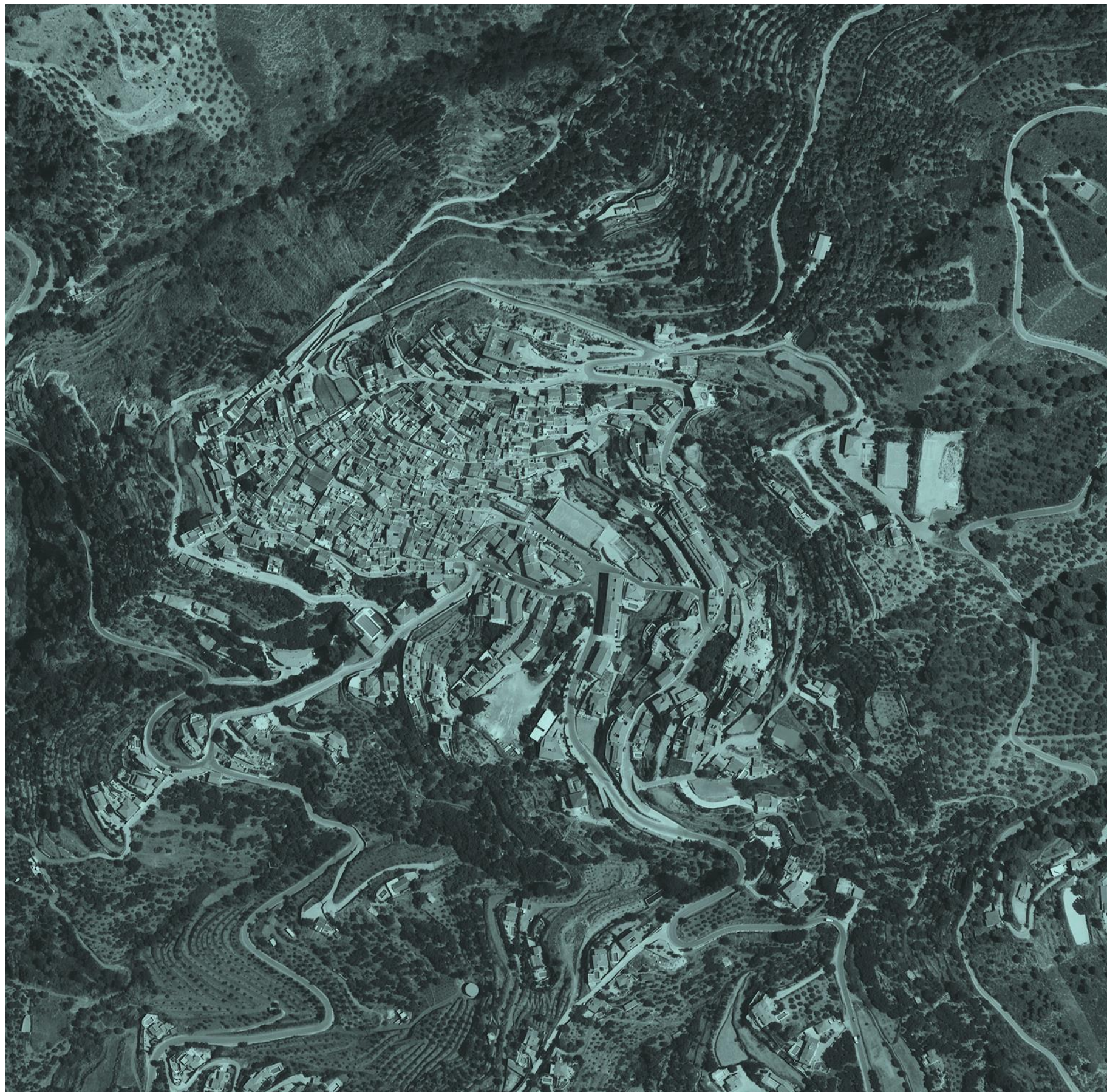




RESUMEN EJECUTIVO

Plan de Movilidad Urbana Sostenible CANILLAS DE ALBAIDA

PROMUEVE

Diputación Provincial de Málaga

REDACTA Y COORDINA

Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A., S.M.E., M.P., (TRAGSATEC)

Valeriano Cárdenas Cruz | Coordinador

En la elaboración y redacción del presenta Plan han intervenido:

Claudia Codesal Moreno | Arquitecta

Pedro Diego Martín | Geógrafo

Carolina Moscoso Reina | Geógrafa

Estela Pérez Ruiz | Geógrafa

Cristina Pulgar Díaz | Geógrafa

Juan Cristóbal Villacañas Fernández | Geógrafo

Índice de contenidos

01. Introducción.....4

01.01. Metodología y documentos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.....4

Memoria 4

Anexos 4

02. Plan de Movilidad Urbana Sostenible Canillas de Albaida5

02.01. Delimitación del ámbito de actuación. Áreas de Movilidad Urbana.....5

02.02. Estado actual y caracterización de la problemática6

Estado Actual6

Problemática Detectada.....6

Problemática Relacionada 7

DAFO..... 8

02.03. Plan de acción y seguimiento.....9

Objetivos del PMUS..... 9

Líneas de actuación de la estrategia 9

Medidas y propuestas de actuación..... 9

Jerarquización y priorización de las medidas 11

Indicadores de seguimiento del Plan..... 11

Acciones localizadas 11

01. Introducción

La **Ley 2/2011 de Economía Sostenible**, establece en su Artículo 101.4 los contenidos mínimos de un PMUS:

"El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión, y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial."

Los **objetivos generales** para los planes de movilidad sostenible vienen establecidos de manera general en dicha Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, la salud, la seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales.
- Facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético; así como el uso de los transportes públicos y colectivos y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte.

01.01. Metodología y documentos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

La base metodológica seguida se asienta sobre tres fases:

- FASE 1: Prediagnóstico. Recopilación de información.
- FASE 2: Análisis y diagnóstico.
- FASE 3: Plan de acción y seguimiento.

Los documentos generados en la elaboración del presente PMUS, presenta la siguiente estructura:

Memoria

La documentación generada se integra en un único documento de memoria, este documento se estructura a su vez en una serie de bloques.

PREDIAGNÓSTICO.

Entendido como la descripción y presentación general del término municipal, incluyendo todos aquellos aspectos relacionados con sus características territoriales (referidas a su situación geográfica, condiciones climáticas, estructura urbana, etc.) y los socioeconómicos, que se basan en las características demográficas, económicas y sociales. También se analizará la regulación urbanística vigente y la normativa municipal en los puntos que afectan a la movilidad urbana.

DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS

Se ha definido el estado actual en el que se encuentra el municipio en clave de movilidad, estudiando todos los elementos que influyen en ella de manera actual y eficiente. Este diagnóstico analiza entre otros

aspectos la oferta y la demanda de la población, de medios de transporte, infraestructuras y servicios, así como todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. El principal objetivo es la elaboración de un documento de diagnóstico pormenorizado, realizando un análisis de la situación actual de la movilidad, así como de los sistemas de transporte urbano. Este bloque concluye con el análisis **DAFO**.

PLAN DE ACCIÓN Y SEGUIMIENTO

Contiene todas aquellas acciones que deben realizarse para poner en práctica todas las potencialidades y oportunidades detectadas en el diagnóstico anterior. Esta fase concluye con un plan de seguimiento de todas aquellas actuaciones puestas en marcha a través de un sistema de indicadores que sirvan para poder analizar si se está avanzando hacia una sostenibilidad en cuanto a la movilidad se refiere, o si, por el contrario, las actuaciones no están teniendo los resultados previstos. Las medidas propuestas se basan en la optimización del sistema de transporte y de las condiciones de movilidad y accesibilidad, desde todas las perspectivas: económicas, sociales, espaciales, temporales y, obviamente, energéticas y medioambientales, favoreciendo la mayor utilización de los medios de transporte de menor consumo de energía.

Anexos

De manera complementaria al Plan de Movilidad Urbana Sostenible se han realizado una serie de anexos documentales.

ANEXO PLANIMÉTRICO

Contiene Planos de Información, Planos de Análisis y Planos de Propuesta.

GUÍA DE APLICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN MUNICIPIOS DE LA COMARCA DE LA AXARQUÍA

Se incluye una Guía de Buenas Prácticas de Movilidad Sostenible para municipios menores de 20.000 habitantes. Esta guía pretende dotar a las administraciones de una herramienta que les permita conocer las opciones de movilidad sostenible para implantar tanto en los municipios como nivel comarcal. En ella, se plantean propuestas de movilidad para zonas de baja densidad de población y acciones alternativas para incentivar el uso de los transportes no contaminantes.

DOCUMENTACIÓN DIGITAL

En base a la información obtenida de fuentes oficiales y la de elaboración propia, se han creado una serie de bases de datos georreferenciadas. Estas pasan a integrarse en un **Sistema de Información Geográfica o SIG**, que servirá como herramienta de para varios fines: Análisis, elaboración de cartografía temática y de otros productos. A su vez, el SIG pretende ser el instrumento principal para la cuantificación de las medidas previstas en el Plan de Acción y Seguimiento.

02. Plan de Movilidad Urbana Sostenible Canillas de Albaida

02.01. Delimitación del ámbito de actuación. Áreas de Movilidad Urbana.

Históricamente el origen de Canillas de Albaida está fechado en el siglo XIII. La configuración de su casco urbano no difiere del habitual trazado árabe axarquero, aunque presenta algunos contrastes más acusados. Así veremos una enorme diferencia entre la explanada de las Esperillas y las boca-calles de la calle Estación, casi verticales. Todo el trazado serpentea alrededor de la plaza central, en la que están el Ayuntamiento y la iglesia de Nuestra Señora de la Expectación.

Las denominadas **Áreas de Movilidad Urbana**, se determinan en base a las fases de desarrollo urbanístico. A nivel general cada fase corresponde con unos modos de construcción, y se configura en torno a los viales, lo que les confiere unas características propias. La planta, la estructura vial y el reparto de espacios públicos, se relacionan con la distribución del espacio urbano edificado.

El objetivo es la caracterización de Canillas de Albaida por problemas de movilidad relacionados, a su vez, con el entramado urbano propio de cada fase de desarrollo urbanístico.

En el caso del municipio se han determinado las siguientes áreas de movilidad urbana:

- **Área de movilidad 1. Casco Histórico**, categoría de Casco Histórico. se trata del núcleo primigenio del casco urbano, tipológicamente es un área de uso eminentemente residencial, de trama originariamente medieval presenta una tipología de calles estrechas, viviendas unifamiliares de do alturas sin cochera y presencia de plataforma única casi exclusiva en el viario.
- **Área de movilidad 2. Ensanche Contemporáneos**, categoría de Ensanche Histórico, es de uso residencial y se encuentra adyacente a la mayoría de los equipamientos (centros escolares y de salud). En este caso encontramos la travesía A-2707 y un crecimiento urbano no planificado a lo largo del eje de este vial



02.02. Estado actual y caracterización de la problemática

Estado Actual

Entendemos por áreas de movilidad aquellos entornos que se han observado en base a las fases de desarrollo urbanístico. A nivel general cada fase corresponde con unos modos de construcción, y se configura en torno a los viales, lo que les confiere unas características propias. La planta, la estructura vial y el reparto de espacios públicos, se relacionan con la distribución del espacio urbano edificado.

Se han detectado claramente dos áreas de movilidad urbana, pues se advierte una tipología urbana diferente en cuanto al entramado de sus calles y composición.

Este PMUS se focaliza en estas dos áreas de movilidad:

ÁREA DE MOVILIDAD 1:

En ella se aprecia una estructura urbana de origen islámico con callejuelas estrechas y laberínticas, rodeada por las calles Geranios, la calle Circunvalación y el carril de Santana, las cuales desembocan y/o tienen origen en la carretera de Canillas a Málaga (A-7207). Este espacio comprende una movilidad relativamente buena, dentro de lo que su estructura permite, compuesta en su mayoría por vías no estructurantes de pavimento empedrado u hormigonado bien conservado. Esta movilidad entre las estrechas callejuelas, puede realizarse perfectamente a pie, encontrando la construcción de escaleras que salvan fuertes pendientes, dando acceso o en vehículos de dos ruedas. Sus calles conforman un entramado, en torno al edificio consistorial y otros pequeños espacios libres, de orientación peatonal o semipeatonal.

ÁREA DE MOVILIDAD 2:

Esta segunda área de movilidad necesita continuar la adecuación de su paisaje urbano a la función que desarrolla, acentuando su condición de ensanche urbano, configurado como un espacio comercial, residencial, administrativo, cultural y de ocio, fundamental para el núcleo. Contiene elementos urbanos de primer orden, entre los que destacan el colegio, el consultorio médico y la parada de autobús de línea

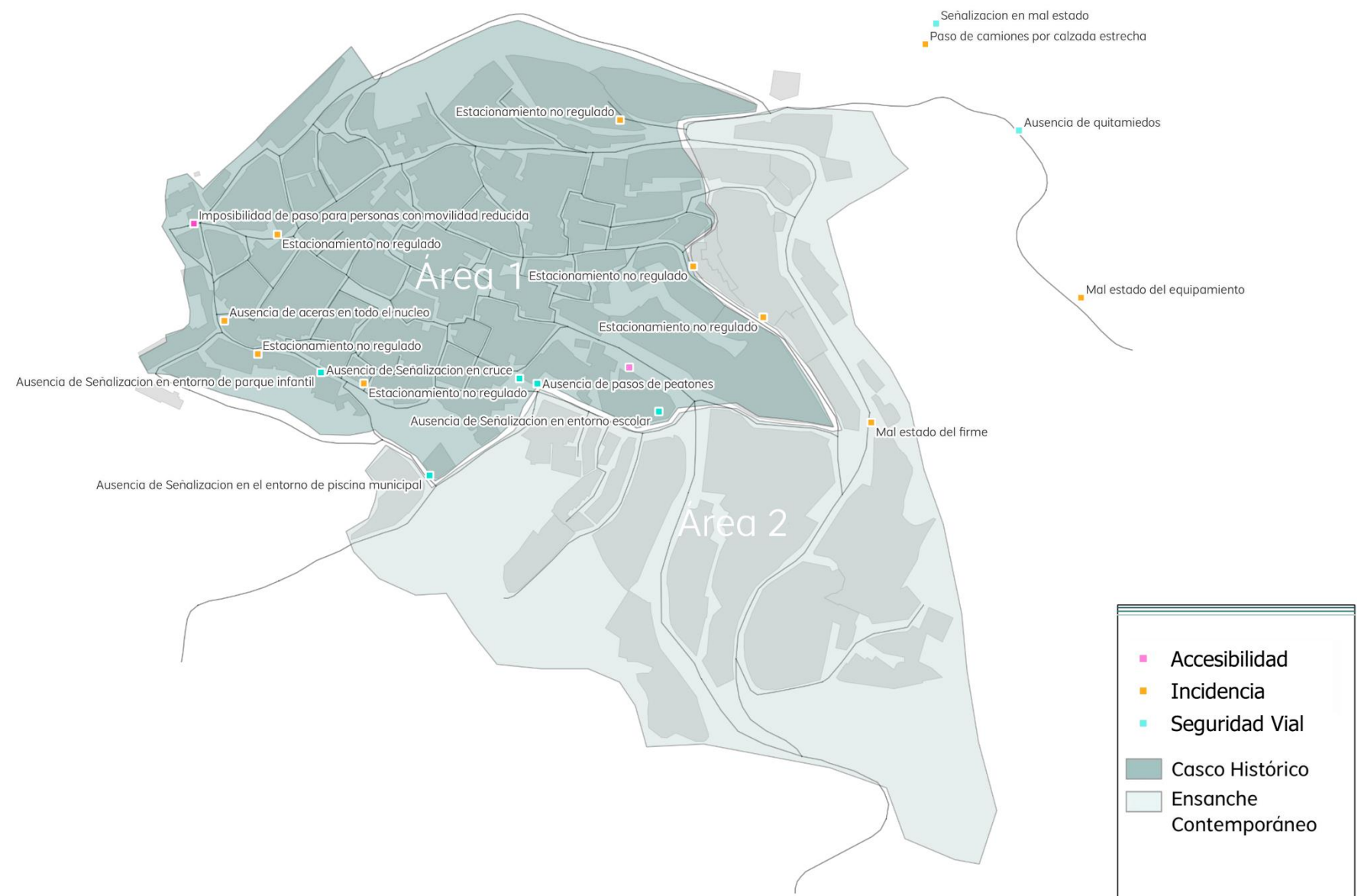
Ambas áreas de movilidad están articuladas por la carretera de Canillas a Málaga, que se configura como una travesía urbana, y por tanto será un eje estratégico principal de aplicación del plan de acción y seguimiento

Problemática Detectada

Así, dada la situación descrita, cabe pensar sobre **el área de movilidad 1**, que, dadas sus características, se plantea una problemática de movilidad respecto al tráfico rodado principalmente. Por lo que será conveniente repensar en limitaciones en esta modalidad de tráfico.

Dada las características del **área de movilidad 2**, será necesario reflexionar sobre la pertinencia de remodelación de la carretera de red comarcal siguiendo el esquema vías de convivencia de ciclismo con vehículos motorizados, con reducción de velocidad a 30 km/h, cambios en iluminación y señalización horizontal específica para dar seguridad al tráfico de bicicletas, de manera que se cree un entorno más seguro y amable de convivencia entre los diferentes medios de transporte.

A continuación, se elabora un mapa en el que se presenta la serie de incidencias recogidas durante la realización del trabajo de campo. Las incidencias se identifican en función de si pertenecen al ámbito de la accesibilidad, seguridad vial, estado de los elementos que componen el viario o los equipamientos.



Actualmente Canillas de Albaida, aunque presenta una serie de problemas ya definidos en este documento, tiene una situación respecto a la movilidad urbana que sitúa al municipio en una buena base de partida.

Para la caracterización de la problemática municipal se establece una **Problemática Relacionada** que se asocia a todo el municipio o áreas de movilidad específicas.

Se han establecido una serie de códigos en función de que la problemática relacionada no aplique a este municipio en particular, pero si a la comarca de la Axarquía; que la problemática aplique a término municipal; o que aplique a un área de movilidad específicamente:

- **Aplica al término municipal**
- **Aplica al área de movilidad**
- **No aplica en este municipio**

Problemática Relacionada

P 01. Alto índice de motorización: (Aplica al término municipal)

El análisis y diagnóstico del presente plan arrojan datos superiores a la media en cuanto índice de motorización. Es necesaria una apuesta por alternativas sostenibles, concienciación de la ciudadanía, incentivar el transporte público y compartido.

P 02. Alto IMD en vías Interurbanas: (Aplica al término municipal)

Esta problemática se relaciona con la presencia de vías rápidas con mucho tránsito provoca una alta afluencia en las vías interurbanas, con especial atención a la de vehículos pesados y transporte de mercancías.

P 03. Alto índice de traslados en Vehículo Privado (VP): (Aplica al término municipal)

El medio de transporte más elegido por los residentes del municipio de Canillas de Albaida para los desplazamientos tanto urbanos como interurbanos es el vehículo privado, siendo la mayoría de combustión.

P 04. Presencia de travesías urbanas y rondas de circunvalación de media velocidad con alto IMD: (Aplica al área de movilidad 1 y área de movilidad 2)

Los procesos de crecimiento urbano generan situaciones de absorción por la trama urbana de vías interurbanas; al ser de mayor sección provocan el incremento inconsciente de la velocidad en estas vías.

P 05. Mal estado de la red motorizada: (Aplica al término municipal)

El mal estado de las vías supone una amenaza al incrementar las posibilidades de accidentes.

P 06. Baja conectividad con los núcleos secundarios: (No aplica en este municipio)

En el municipio de Canillas de Albaida no existen núcleos urbanos secundarios, por lo que no aplica esta problemática.

P 07. Estado de las vías interurbanas. (Aplica al término municipal)

El viario del municipio de Canillas de Albaida, presenta, por lo general, poca adaptación y deficiente estado de conservación.

P 08. Bajo índice de uso del transporte colectivo: (Aplica al término municipal)

Se aprecia una baja ocupación del transporte urbano colectivo, así como baja frecuencia y mal estado de **conservación de las marquesinas. Flota no eléctrica.**

P 09. Dificultades en la intermodalidad: (Aplica al término municipal)

Una movilidad sostenible debe contemplar el modo de transporte más eficiente para cada tipo de desplazamiento. Del análisis y diagnóstico se concluye una ausencia de intermodalidad causada por:

- Falta de conexiones entre líneas de transporte público.
- Ausencia de estaciones intermodales.
- Escasez de aparcamientos disuasorios.

P 10. Ausencia de aparcamientos disuasorios: (Aplica al área de movilidad 1 y área de movilidad 2)

La adecuación de las bolsas de aparcamiento existentes o la creación de nuevos aparcamientos disuasorios, permitiría aliviar la presión vehicular en el centro y facilitaría la intermodalidad.

P 11. Ausencia de puntos de recarga públicos para vehículos eléctricos: (No aplica en este municipio)

El municipio tiene un punto de recarga para vehículos eléctricos, en vía pública, por los que esta problemática no se aplica esta problemática en el municipio.

P 12. Alto índice de ocupación ilegal de las zonas reservadas para carga y descarga: (Aplica al área de movilidad 2)

A nivel general se aprecia un alto índice de ocupación en las áreas reservadas para carga y descarga influyendo negativamente en la congestión vehicular y en el flujo urbano de mercancías.

P 13. Altos índices de contaminación acústica en el núcleo urbano: (No aplica en este municipio)

Esta problemática se desarrolla cuando las vías de alto IMD presentan altos niveles de contaminación acústica. Por lo que esta medida tiene aplicación en el municipio

P 14. Falta de adecuación y desconexión de la red ciclista: (Aplica al término municipal)

La red ciclista de Canillas de Albaida, no está bien estructurada, tiene deficiencias en el diseño y no presenta las infraestructuras necesarias o el mantenimiento adecuado para su uso.

P 15. Falta de regulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP): (Aplica al área de movilidad 1 y área de movilidad 2)

El Ayuntamiento del municipio de Canillas de Albaida carece de una regulación específica.

P 16. Falta de señalización e itinerarios específicos para los visitantes: (Aplica al área de movilidad 1 y área de movilidad 2)

El municipio de Canillas de Albaida adolece de una señalización adecuada, tanto para los desplazamientos interurbanos como de itinerarios temáticos.

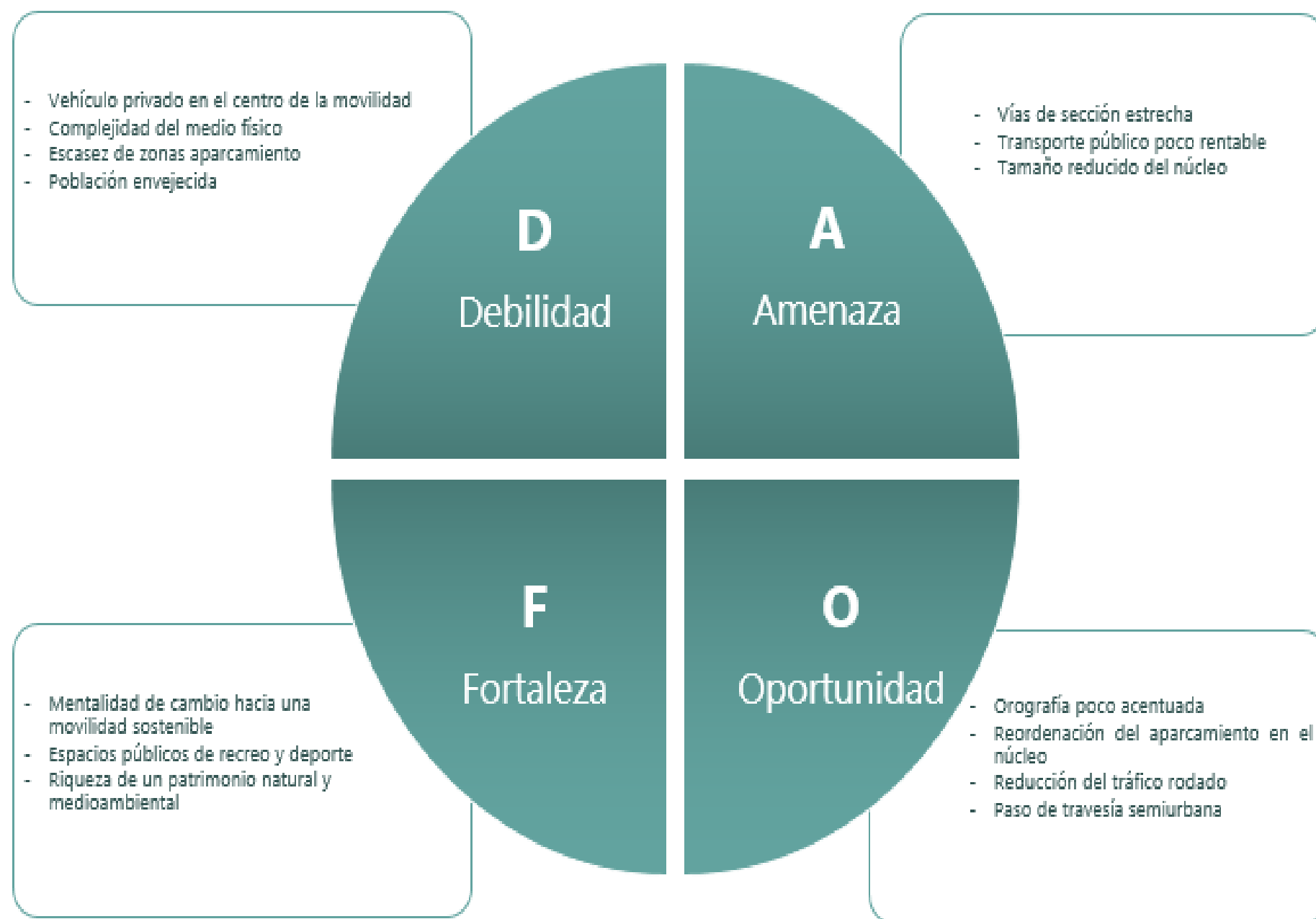
Como conclusión; Se definirá un conjunto de indicadores que sirvan para poder realizar el seguimiento de las acciones, el nivel implementación del PMUS y medir el grado de consecución de los objetivos de éste.

Las propuestas realizadas incluirán los siguientes aspectos: Definición de la acción; viabilidad operativa; agentes involucrados en su desarrollo; valoración económica; cuantificación de la mejora de la Calidad Ambiental; valoración del impacto en relación con el escenario de simulación; y plazos de implantación.

En base a la problemática establecida, el Plan de Acción de este PMUS deberá plantearse objetivos de mejora de la itinerancia peatonal, reducción de tráfico rodado, eliminación de los conflictos entre los distintos modos de transporte, creación de viarios de convivencia, incremento de la oferta de aparcamiento público en rotación, reordenación del transporte urbano de mercancías y mejora de la conectividad inter e intra áreas.

DAFO

De las **Debilidades**, **Amenazas**, **Fortalezas**, **Oportunidades** globales que el análisis territorial y de movilidad han permitido detectar en las áreas urbanas del municipio, se extraen una serie de tendencias críticas, a partir de las cuales se determina el plan de acción.



02.03. Plan de acción y seguimiento

Objetivos del PMUS

Los objetivos que se han establecido para el PMUS se ajustan a las necesidades de la población y las carencias detectadas durante la redacción de la Memoria y el proceso de Participación Ciudadana. Se engloban dentro de cuatro principios básicos (Seguridad, Concienciación Social, Sostenibilidad y Conectividad), que se toman como referencia para establecer el marco a conseguir en este Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

SEGURIDAD (SE):

- **SE 01.** Creación de itinerarios peatonales seguros.
- **SE 02.** Creación de itinerarios ciclables seguros.
- **SE 03.** Regulación del tránsito de los diferentes medios de transporte para asegurar la seguridad de todos los usuarios.
- **SE 04.** Erradicación de los problemas de accesibilidad detectados a lo largo de la elaboración del Diagnóstico.

CONCIENCIACIÓN SOCIAL (CS):

- **CS 01.** Promoción de la intermodalidad.
- **CS 02.** Promoción del uso racional del vehículo privado.
- **CS 03.** Difusión y promoción del uso de transporte público.
- **CS 04.** Fomento de la participación de los ciudadanos de la Comarca en decisiones que afecten a la movilidad y la concienciación en hábitos de movilidad sostenible

SOSTENIBILIDAD (SO):

- **SO 01.** Mejora del balance energético.
- **SO 02.** Estabilización del índice de motorización, avanzando en la transformación de los vehículos de combustión a vehículos eléctricos y de emisión cero.
- **SO 03.** Fomento de las tecnologías inteligentes de transportes.

CONECTIVIDAD (CO):

- **CO 01.** Regulaciones de los estacionamientos de los diferentes municipios de la Comarca.
- **CO 02.** Implementación de las conexiones mediante transporte público entre los diferentes municipios y núcleos de población.
- **CO 03.** Implementación de las conexiones mediante transporte público con los centros sanitarios.
- **CO 04.** Creación de una plataforma de transporte integral.
- **CO 05.** Regulaciones en el tránsito en las vías de alto IMD.

Líneas de actuación de la estrategia

Con el objetivo de solventar la problemática analizada en la fase de Diagnóstico, se describen una serie de propuestas englobadas en cinco líneas estratégicas. Estas líneas toman como referencia las descritas en la Estrategia Provincial de la Movilidad Sostenible de la Diputación de Málaga, para que estén en sintonía tanto a escala provincial como a escala comarcal y municipal. No obstante, las medidas y acciones englobadas dentro de cada una de las líneas estratégicas surgen tras el análisis y estudio en profundidad de la comarca desarrollada en la Memoria, en este documento se describe las diferentes problemáticas detectadas y las medidas surgen como solución para solventar las mismas.

Las líneas de actuación se proponen para cumplir con los objetivos generales, y para organizar las medidas y propuestas en el siguiente escalón de la estrategia, ordenado según una secuencia lógica.

El método utilizado nos lleva a concebir la estrategia como una ambición racional por abordar los retos del futuro, utilizando para ello las capacidades de la comarca con el fin de protegerse del riesgo previsible.

Se pretende fomentar los desplazamientos mediante medios de transporte más sostenibles, por ello, las líneas de actuación a continuación descritas se orientan a cumplir los objetivos anteriormente expuestos:

- **LÍNEA 01.** Apuesta por la movilidad activa
- **LÍNEA 02.** Fomento del transporte público
- **LÍNEA 03.** Mejorar la red motorizada (accesibilidad y seguridad)
- **LÍNEA 04.** Optimización del estacionamiento
- **LÍNEA 05.** Movilidad sostenible y cambio climático

Medidas y propuestas de actuación

Las medidas se desglosan de cada línea estratégica y son actuaciones concretas diseñadas para mejorar una movilidad sostenible. Estas medidas por lo general son amplias y demandan para su cumplimiento la aplicación de propuestas concretas en diferentes puntos del territorio, que se reseñan y describen en los casos en que es necesario.

- **LÍNEA 01.** Apuesta por la movilidad activa
 - Medida para el fomento de la movilidad peatonal (**PEAT**)
 - Medida para el fomento de la movilidad no motorizada (**BIC**)
- **LÍNEA 02.** Fomento del transporte público
 - Medida para la mejora del transporte público (**TP**)
 - Medida para el fomento de la intermodalidad (**INTER**)
- **LÍNEA 03.** Mejorar la red motorizada (accesibilidad y seguridad)
 - Medida para la mejora de las infraestructuras de red motorizadas (**MIN**)
 - Medida para la mejora de la seguridad en redes motorizadas (**MSE**)
- **LÍNEA 04.** Optimización del estacionamiento
 - Medida para la regularización de los estacionamientos (**ODE**)
 - Medida para la mejora del transporte pesado y distribución urbana de mercancías (**DUM**)
- **LÍNEA 05.** Movilidad sostenible y cambio climático
 - Medidas para la reducción de emisiones (**REM**)
 - Medida para el fomento de medios de transporte eficientes energéticamente (**TEE**)

Estrategia				
LÍNEA	MEDIDA	PROPUESTA		Aplicación en el Municipio
Línea Estratégica 01. Apuesta por la movilidad activa	M1. Medidas para el fomento de la movilidad peatonal (PEAT)	PEAT 01	Propuesta para la protección del espacio peatonal	☒
		PEAT 02	Propuestas para la recuperación de espacios peatonales en los núcleos urbano	☒
	M2. Medidas para la mejora de la movilidad no motorizada (BIC)	BIC 01	Propuestas para facilitar los desplazamiento en bicicleta y VMP	☒
		BIC 02	Propuestas para facilitar el aparcamiento de bicicleta y de VMP	☐
		BIC 03	Propuestas para regular el uso de VMP en ámbitos urbanos	☒
Línea Estratégica 02. Fomento del transporte público	M1. Medidas para la mejora del transporte público (TP)	TP 01	Propuestas para la mejora del transporte público	☒
		TP 02	Propuestas para asegura la accesibilidad universal al transporte público	☒
	M2. Medidas para el fomento de la intermodalidad (INTER)	INTER 01	Propuestas para la implantación de la intermodalidad	☒
		INTER 02	Propuestas para la implementación de sistemas que faciliten la intermodalidad	☒
Línea Estratégica 03. Mejorar la red motorizada (accesibilidad y seguridad)	M1. Medidas para la mejora de las infraestructuras de red motorizadas (MIN)	MIN 01	Propuestas para la mejora de la circulación del tráfico rodada	☒
		MIN 02	Propuestas para la mejora de la red	☒
	M2. Medidas para la mejora de la seguridad en redes motorizadas (MSE)	MSE 01	Propuestas para la pacificación del tráfico en vías urbanas	☒
		MSE 02	Propuestas para facilitar el cruce de peatones en vías urbanas	☒
		MSE 03	Propuestas para la mejora de la circulación del tráfico rodada	☐
Línea Estratégica 04. Optimización del estacionamiento	M1. Medidas para regularización de los estacionamientos (ODE)	ODE 01	Propuestas para la reducción del tráfico rodado en los centros urbanos	☒
		ODE 02	Propuestas para la ordenación del estacionamiento	☒
	M2. Medidas para la mejora del transporte pesado y distribución urbana de mercancías (DUM)	DUM 01	Plan de mejora de la distribución urbana de mercancías	☐
		DUM 02	Plan de optimización de las zonas reservada para C/D	☐
Línea Estratégica 05. Movilidad sostenible y cambio climático	M1. Medidas para la r. de misiones (REM)	REM	Propuestas para la reducción emisiones	☒
	M2. Medidas para el fomento de medios de transporte eficientes energéticamente (TEE)	TEE 01	Propuestas para la mejora de emisiones en el transporte público	☐
		TEE 02	Propuestas para el incremento del transporte eléctrico	☐

Jerarquización y priorización de las medidas

Con el objetivo de alcanzar una movilidad más sostenible, los cambios han de tener impacto en tres niveles: social, económico y ambiental. Para establecer una jerarquización que permita la definición de un grado de urgencia con el que valorar la prioridad de actuación de cada una de las propuestas, se deben definir una serie de criterios:

- **PRIORIDAD SEGÚN PROBLEMÁTICA:**
 - IMPACTO AMBIENTAL
 - POBLACIÓN AFECTADA
 - PERSISTENCIA
 - INTERACCIÓN CON OTRAS PROBLEMÁTICAS
- **PRIORIDAD SEGÚN IMPACTO ECONÓMICO:**
 - ASEQUIBILIDAD DE LA MEDIDA
 - DISPONIBILIDAD DE MEDIOS
 - CREACIÓN DE EMPLEO
- **PRIORIDAD SEGÚN RAPIDEZ DE EJECUCIÓN:**
 - MANTENIMIENTO
 - TIEMPO DE IMPLEMENTACIÓN
 - SEGUIMIENTO
 - ACEPTACIÓN SOCIAL

Indicadores de seguimiento del Plan

Una vez establecidos las principales características que han de tener los indicadores para poder ser utilizados en la estrategia, van a ser enmarcados dentro de tres dimensiones de desarrollo sostenible:

- **INDICADORES MODALES (IM):** asociados a la movilidad urbana, principalmente a los diferentes modos de transporte.
- **INDICADORES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (IT):** asociados a los diferentes elementos que dan soporte y hacen viable los modos de transporte.
- **INDICADORES DE ACCESIBILIDAD (IC):** asociados a los diferentes factores que debe de reunir los viarios para poder ser transitados por todos los individuos.

Acciones localizadas

El PMUS de Canillas de Albaida se plantea como un proyecto estratégico de acción territorial que aspira a compendiar la respuesta a la situación de la movilidad en el municipio.

Al ser afectado por la **saturación automovilística** , apoyada por un alto índice de motorización, la mejora de la oferta en el servicio de transporte urbano público y una demanda de aparcamientos que supera a la oferta facilitada. Y por el aumento de la **contaminación ambiental** derivada de la obsolescencia de elementos urbanos, que dificultan la movilidad y accesibilidad, así como de un paisaje promiscuo producto de un incipiente uso industrial el cual se hace necesario reordenar y articular. Y ello a pesar de la notable mejora de las infraestructuras y servicios públicos en las últimas décadas.

Para evitarlo se plantea la transición a una movilidad sostenible, a la vez que se acomete su transición a una comarca sostenible, que responda a los retos y necesidades del siglo XXI.

Una vez formalizada la visión y el potencial del municipio, la estrategia se basa en las acciones concretas sobre **piezas críticas** .

Las acciones del PMUS del municipio de Canillas de Albaida, quedarían configuradas:

ACCIONES LOCALIZADAS		LÍNEAS ESTRATÉGICAS									
		L 1		L 2		L 3		L 4		L 5	
		PEAT	BIC	TP	INTER	MIN	MSE	ODE	DUM	REM	TEE
A.01	Adecuación del camino CBD_027										
A.02	Implementación de Entorno Escolar Seguro en los centros CPR Almijara y E.I. Modesta Martín Guerrero										
A.03	Propuesta para la implementación del sistema de transporte público a demanda del municipio de Canillas de Albaida										
A.04	Propuestas para la reordenación y limitación del tránsito en el municipio de Canillas de Albaida										
A.05	Propuesta de implantación de una bolsa de aparcamientos disuasorios en el municipio de Canillas de Albaida										

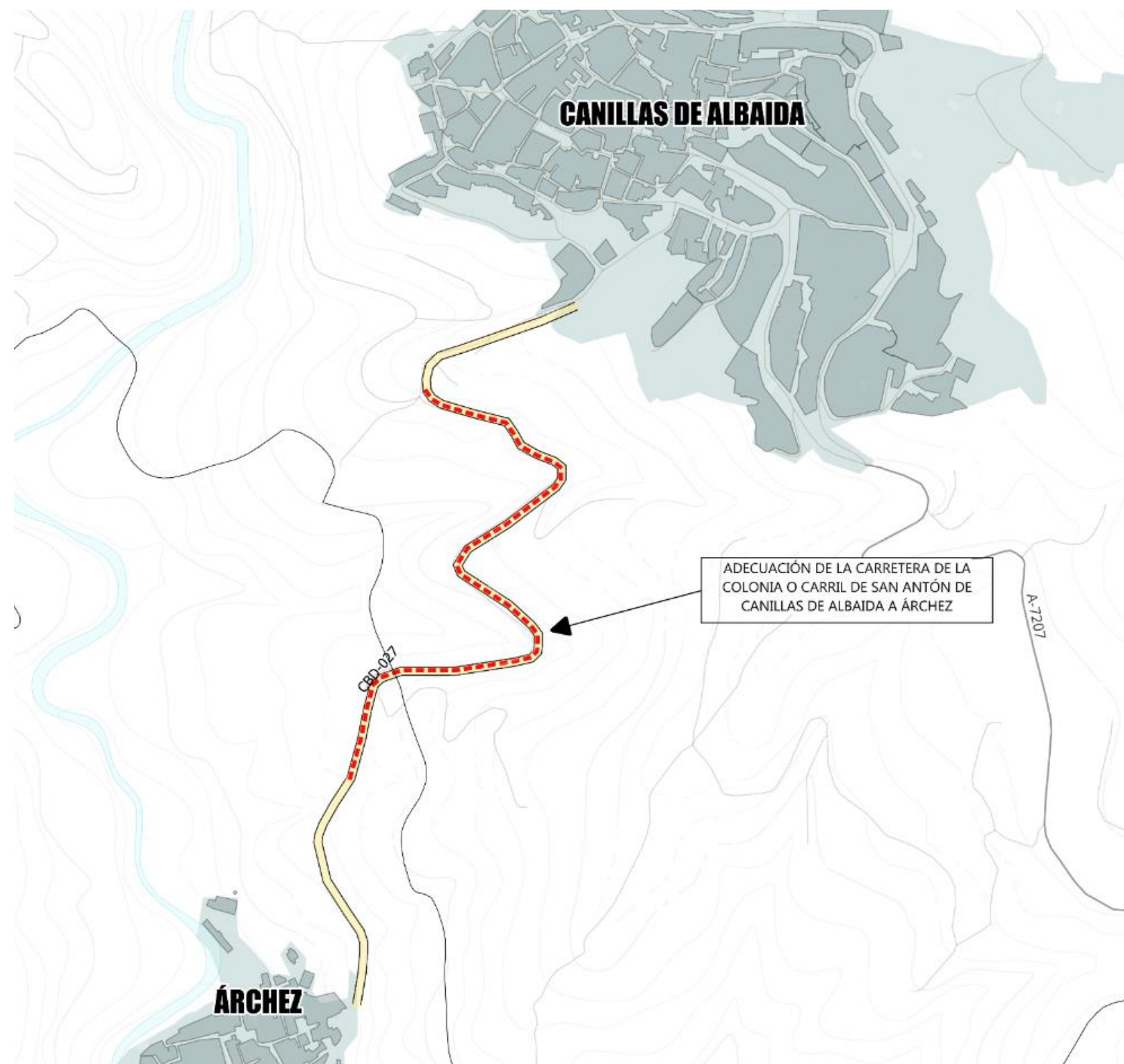
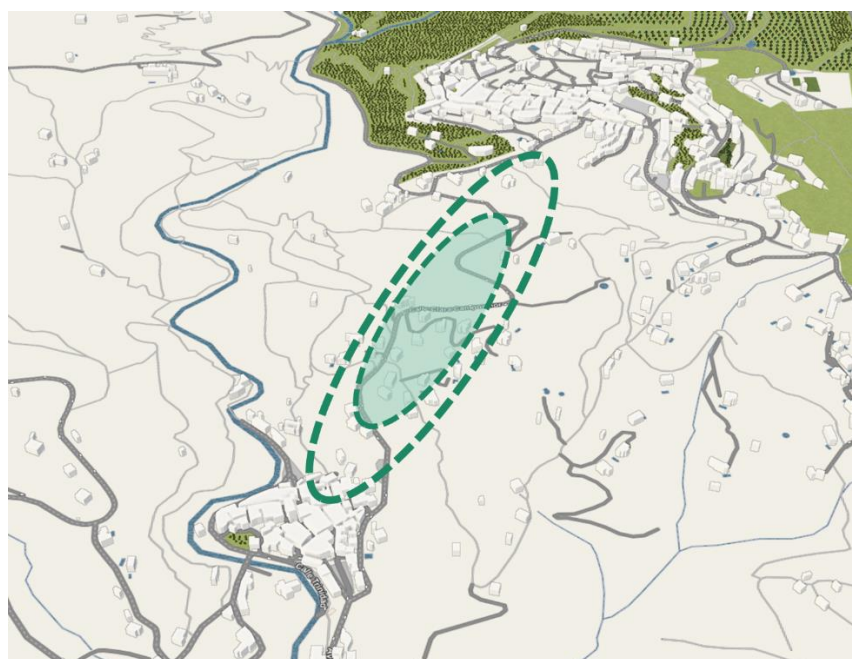
ACCIÓN LOCALIZADA 01: ADECUACIÓN DEL CAMINO CBD_027

Mejora del camino que conecta los municipios de Canillas de Albaida y Árchez. Este camino actualmente se encuentra en un estado asfaltado y está controlado el acceso a Árchez por señalización semafórica lo que hace que en ese último tramo la seguridad vial sea la adecuada.

No obstante, se trataría de una vía de sección estrecha, en la que la movilidad, tanto ciclista como peatonal, supone una serie de peligros. Se plantea la ampliación de 1,5 metros de la calzada para amentar la seguridad y mejorar la capacidad de la misma

Esto favorecería la conectividad entre sendos municipios y podría favorecer la actividad cicloturista en el entorno.

Línea Estratégica	L1.;L2.;L3.		
Medida	L1. M2.; L2.M2.; L3.M1.		
Propuestas	BIC 01.; INTER 01.; MIN 01.;MIN 02.		
Objetivos PMUS	SE 01.;CS 02.;CS 04.		
Problemática relacionada	P 06.;P 09.;P 14.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM4. Índice de motorización		
Ámbito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Local/Comarcal	Ayuntamiento Diputación	5-7 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



ACCIÓN LOCALIZADA 02: IMPLEMENTACIÓN DE ENTORNO ESCOLAR SEGURO EN LOS CENTROS CPR ALMIJARA Y E.I. MODESTA MARTÍN GUERRERO

Para contar con un entorno escolar seguro sería necesario aplicar en los alrededores de los centros los siguientes elementos:

- Colocación de señalética Horizontal y Vertical.
- Calmado del tráfico en el entorno escolar mediante: la construcción de pasos de cebra elevados o bandas trasversales de alerta

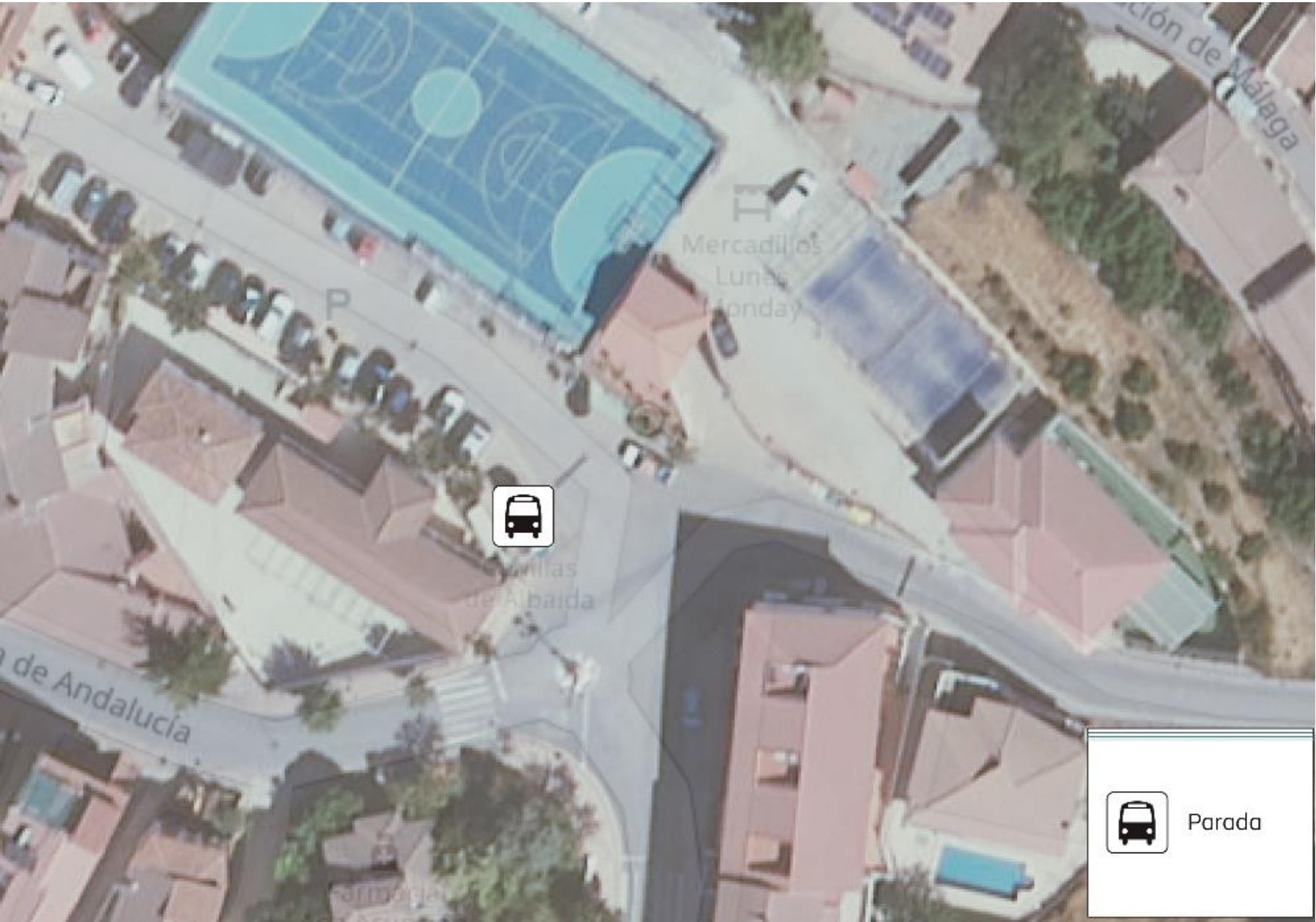
Línea Estratégica	L1.; L3.		
Medida	L1. M1.; L3.M1.;L3.M2.		
Propuestas	PEAT 01.; MIN 02.; MSE 02.		
Objetivos PMUS	SE 03; SE 04.		
Problemática relacionada	P 16		
Indicadores de seguimiento	IM2. Itinerarios escolares preferentes		
Ámbito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Local	Ayuntamiento	1-2 años	Poco apreciable
GRADO PRIORIDAD: ALTO			



ACCIÓN LOCALIZADA 03: PROPUESTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO A DEMANDA DEL MUNICIPIO DE CANILLAS DE ALBAIDA

Se trata de introducir en los sistemas de transporte público, o en servicios de taxis colectivos específicos, la posibilidad de variar su recorrido entre rutas alternativas en función de la demanda concreta de cada momento con el objetivo de dar cobertura de transporte a zonas que no cuentan en la actualidad con ningún sistema de transporte público y garantizar las necesidades de movilidad demandadas por la sociedad como es el acceso a servicios básicos de sanidad, educación, cultura. Además se propone la construcción de una parada accesible y el correspondiente espacio para el estacionamiento de autobuses junto al CPR Almijara

Línea Estratégica	L2.		
Medida	L2.M1.;L2.M2.		
Propuestas	TP 01.;INTER 02.		
Objetivos PMUS	CS 04.;CO 04.		
Problemática relacionada	P 08:		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IC2. Varios con accesibilidad universal		
Ámbito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Local /Comarca	Ayuntamiento Diputación	3-5 años	Poco apreciable
GRADO PRIORIDAD: ALTO			

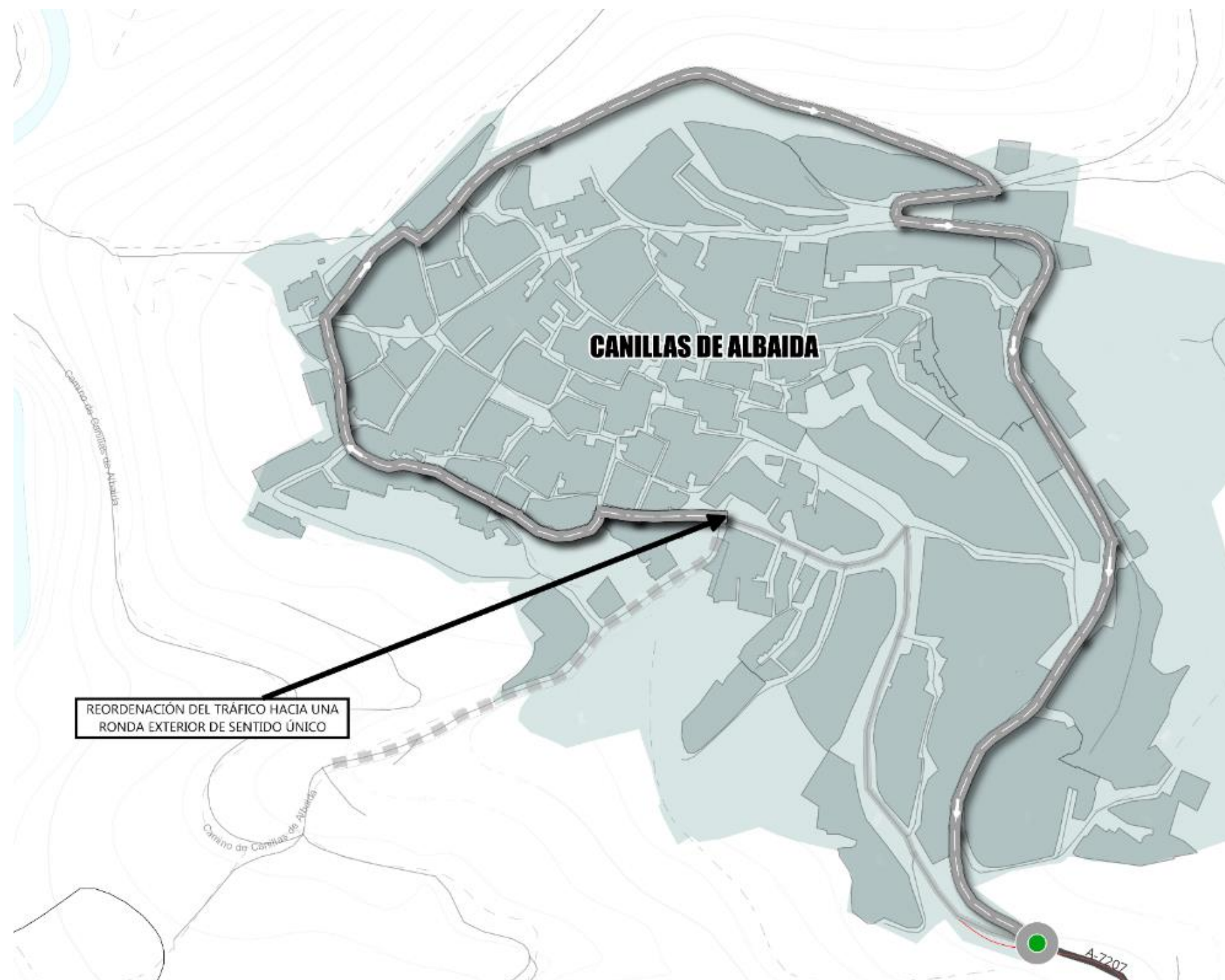
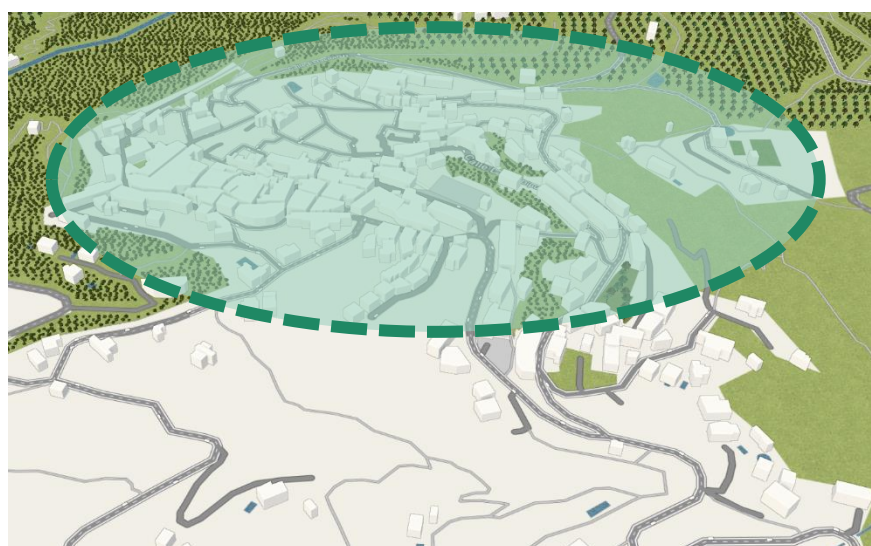


ACCIÓN LOCALIZADA 04: PROPUESTAS PARA LA REORDENACIÓN Y LIMITACIÓN DEL TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE CANILLAS DE ALBAIDA

La acción se divide en las siguientes propuestas:

- Reordenación del tráfico hacia una ronda exterior de sentido único. Requiere de invertir en señalética vertical para realizar un cambio en la circulación en el tráfico.
- Semipeatonalización del Casco Histórico (Área de movilidad 1), para su conservación y mejora de la movilidad a pie, mediante elementos de obstaculización al tráfico rodado

Línea Estratégica	L1.; L3.;L5.		
Medida	L1. M1.; L3.M1. ,L3.M2.; L5.M1.		
Propuestas	PEAT 01.; MIN 01.; MIN 02.;MSE 02.; REM		
Objetivos PMUS	CS 01.;CS 02		
Problemática relacionada	P 03.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IC2. Viarios con accesibilidad universal		
Ámbito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Local	Ayuntamiento	5-7 años	Poco apreciable
GRADO PRIORIDAD: ALTO			



ACCIÓN LOCALIZADA 05: PROPUESTA DE IMPLANTACIÓN DE UNA BOLSA DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS EN EL MUNICIPIO DE CANILLAS DE ALBAIDA

Adquisición y adecuación de un solar situado en las inmediaciones del núcleo urbano y con proximidad tanto a la zona donde se encuentran los principales servicios (colegio, consultorio...) como al casco histórico.

Se debería crear una bolsa de aparcamiento con carácter de aparcamiento disuasorio siguiendo el modelo de Guía de Aparcamientos Disuasorios de la Junta de Andalucía

Línea Estratégica	L4.;L5.		
Medida	L4.M1.;L5.M1.		
Propuestas	ODE 01.;ODE 02.;REM.		
Objetivos PMUS	CS 04.;CO 04.		
Problemática relacionada	P 10.		
Indicadores de seguimiento	IM4. Índice de motorización IT1. Número de aparcamientos públicos por usuario		
Ámbito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Local	Ayuntamiento	3-5 años	Poco apreciable
GRADO PRIORIDAD: ALTO			

