



# PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE LUCENA





# Plan de SEGURIDAD VIAL de LUCENA

## **COORDINADOR DEL PLAN**

---

### DELEGACIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA

#### JEFATURA DE LA POLICIA LOCAL

- D. José Pino Manjón-Cabeza, Inspector del Cuerpo de la Policía Local.

## **EQUIPO REDACTOR**

---

- Dña. Elida Graciano Serena, Coordinadora del Plan Estratégico (Delegación de Fomento)
- Dña. M<sup>a</sup> Araceli Gómez Roldán, Técnica de Medio Ambiente (Delegación de Medio Ambiente)
- D. Pedro Delgado López, Técnico de Obras – Ingeniero de Caminos (Delegación de Obras)
- D. Vicente Muñoz Ballesteros, Técnico de Urbanismo (Delegación de Urbanismo)

# INDICE

## PRESENTACIÓN

### ETAPA I – DIAGNÓSTICO –

1. **INTRODUCCIÓN**
2. **DATOS BÁSICOS**
  - 2.1 Población
  - 2.2 Censo de conductores
  - 2.3 Parque de vehículos
3. **MOVILIDAD Y DISTRIBUCIÓN MODAL**
4. **EL DISEÑO VÍAL, SU ESTADO Y SEÑALIZACIÓN**
5. **INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS**
6. **OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO**
  - 6.1 Bus urbano
  - 6.2 Bus interurbano
  - 6.3 Taxis
7. **OFERTA DEL APARCAMIENTO**
8. **LA ACCIDENTALIDAD EN LUCENA**
  - 8.1 Cifras de accidentalidad en los últimos 7 años
  - 8.2 Accidentes de daños materiales
  - 8.3 Accidentes con heridos (según la hora, el día y el mes)
    - 8.3.1 Según la hora, el día y el mes
      - 8.3.1.1 Según la hora del día
      - 8.3.1.2 Según el día de la semana
      - 8.3.1.3 Según el mes del año
  - 8.4 Tipo de accidentes
  - 8.5 Localización de los accidentes (Tramos de concentración de accidentes)
  - 8.6 Accidentes por tramo de vía
  - 8.7 Evolución de la accidentalidad
  - 8.8 Perfil de los conductores
  - 8.9 Perfil de las víctimas
  - 8.10 Los accidentes con peatones
  - 8.11 Tipo de vehículos implicados en los accidentes

## 9. CONTROLES POLICIALES

- 9.1 Controles para prevención de accidentes (seguridad activa)
- 9.2 Controles para minimizar las consecuencias (seguridad pasiva)
- 9.3 Controles para el cumplimiento de las normas viales

## 10. SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS.

# ETAPA II – FORMULACIÓN DE PROPUESTAS –

## 11. INTRODUCCIÓN

## 12. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

- 12.1 Encuestas ciudadanas, asociaciones y colectivos
- 12.2 Informes de profesionales (Policía Local)
- 12.3 Aportaciones del equipo redactor

## 13. DIAGNOSIS DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA

# ETAPA III – ELABORACIÓN DEL PLAN –

## 14. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

- 14.1 A corto plazo (máximo 1 año)
- 14.2 A medio plazo (máximo 3 años)
- 14.3 A largo plazo (máximo 5 años)
- 14.4 Actuaciones de desarrollo continuo

## ETAPA IV

# – IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN –

## 15. IMPLEMENTACIÓN – OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD

## 16. SEGUIMIENTO – COMISIÓN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL



## PRESENTACIÓN

El presente Plan de Seguridad Vial del Excelentísimo Ayuntamiento de Lucena, pretende ser una herramienta útil para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana de nuestra Ciudad, de acuerdo con los objetivos contenidos en la Estrategia de Seguridad Vial (2011-2020), que aspira ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales en la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

Así mismo, se apoya en Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 aprobados por todos los Estados Miembros en septiembre del 2015 en la Asamblea General de las naciones Unidas. La misma, proclamó 2011-2020 como el *Decenio de Acción para la Seguridad Vial*.

Concretamente se identifica el ODS 3. "Salud y Bienestar"- *Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades*. Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Y el ODS 11. "Ciudades y comunidades sostenibles". Logar que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles: Meta 11,2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños las personas con discapacidad y las personas de edad".

El presente Plan responde así mismo al compromiso establecido con la aprobación del II Plan Estratégico de la Ciudad (2015-2025), el vigente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS) y a su vez en el Programa 13 del a Línea 3: Urbanismo y Gestión Municipal de la Agenda de Desarrollo Sostenible municipal (vr. 2014).

Entre los indicadores que pretende mejorar la Estrategia está la de reducir el número de accidentes de tráfico en las zonas urbanas, incidiendo con mayor énfasis en los atropellos y fallecimientos como consecuencia de aquellos, por ello se insta a los Ayuntamientos desde la Estrategia de Seguridad Vial a:

1. Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie
2. Pacificar el tráfico mediante la extensión de zonas peatonales en interior del casco histórico, zonas 30 y zonas de intercambio modal
3. Promover la disciplina en los semáforos
4. Realizar campañas de vigilancia y control (uso tlf móvil, cinturón, SRI y casco)
5. Estrategias de primeros auxilios
6. Mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías
7. Mejorar la educación y la formación de los usuarios de las vías
8. Mayor seguridad de las infraestructuras viarias

Esta estrategia se basa en las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 que tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales.

### **Marco de Referencia:**

La elaboración del Plan de Seguridad Vial de Lucena se apoya en las directivas y normativas siguientes:

- “*Decenio de Acción para la Seguridad vial (2011-2020)*” aprobado en 2010 por la Organización de Naciones Unidas y proclamado por los gobiernos de todo el mundo con el objetivo de “estabilizar, primero, y reducir, después, la cifra de víctimas por accidentes de tránsito”.

- Comunicación “*Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020*” publicado en julio de 2010 por la Unión Europea definiendo los objetivos y las actuaciones de la Unión Europea a abordar en el ámbito de la seguridad vial durante ese periodo.
- “*Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*” de la Dirección General de Tráfico que integra y alinea todas las actuaciones de la administración general del estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, con un nuevo enfoque por colectivos y temas clave, promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencia en esta materia.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 de las Naciones Unidas aprobados por todos los Estados Miembros en septiembre del 2015 en la Asamblea General de Naciones Unidas. Así, el Plan de Seguridad Vial de Lucena se identifica en los siguientes ODS:
  - ODS3. “Salud y Bienestar: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”. El Plan de Seguridad Vial persigue la consecución de la meta 3.6. “para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.
  - ODS9. “Industria, innovación e infraestructura: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”. En este caso el plan persigue la meta 9.1. “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos”.
  - ODS11. “Ciudades y comunidades sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, trabajando para alcanzar la Meta 11.2 “Para 2030, proporcionar acceso a

sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

- II Plan Estratégico de la ciudad de Lucena (2015-2025), aprobado por el Pleno municipal del Ayuntamiento de Lucena en sesión de 31 de marzo de 2015. El Plan Estratégico incorpora un proyecto específico sobre Movilidad Urbana Sostenible.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), aprobado por pleno del 29 de septiembre de 2015.
- Agenda de Desarrollo Sostenible Municipal, aprobada en Pleno (vr. 2014) en su Línea 3. Urbanismo y Medio Ambiente, programa 10. Mejora de la Movilidad Urbana de Lucena, Proyecto 10.1. Plan de Movilidad sostenible de Lucena y Proyecto 10.2 Mejora del transporte público y red viaria.



## ETAPA I – DIAGNÓSTICO –

### 1. INTRODUCCIÓN

La Ciudad de Lucena, se encuentra situada al sur de la provincia de Córdoba entre los meridianos 4° 25' y 4° 40' Oeste (longitud 4° 29' 10") y los paralelos 37° 15' y 37° 27' Norte (latitud 37° 24' 33"), enclavada en la comarca de la Subbética, en pleno corazón de Andalucía. Posee una extensión superficial de 351 Km<sup>2</sup>., representando el 2,5 % de la superficie de la provincia de Córdoba, y a 67 Kms. de su capital, con una altitud sobre el nivel del mar de 487 metros.



Nuestra Ciudad cuenta, además del núcleo de población de Lucena, de los núcleos de población de las pedanías de Jauja (a 24 kms. de Lucena) y las Navas del Selpillar (a 9,7 kms de Lucena), cuyas localizaciones se reflejan en la siguiente imagen.



El territorio presenta un relieve áspero y escabroso con una topografía donde se alternan las depresiones y las zonas llanas de los cursos de agua con las terrazuelas y colinas, predominando al Noroeste zonas onduladas (pendientes entre 3º y 5º) y más accidentada hacia el Sur-Este (formación de la Subbética). Las cotas altimétricas van desde 250 m. en las Huertas de Jauja hasta 868 m. de la Sierra de Aras, encontrándose la mayor parte del término entre los 350 y 550 m.

La ciudad de Lucena es hoy día la capital económica de la comarca, constituyéndose en la principal población en términos demográficos y económicos de la provincia, tras la capital. Está situada en la zona centro-occidental del municipio y de las Sierras Subbéticas en su parte más oriental. Con respecto a la Comunidad Autónoma, se encuentra situada en el centro geográfico de Andalucía, contando con una situación privilegiada y bien comunicada con las principales capitales de provincia, con un importante nudo de comunicaciones de carreteras, presentando un destino lleno de posibilidades; además de ser un perfecto centro de operaciones para visitar el resto del territorio andaluz.

Lucena se encuentra a unas distancias relativamente cercanas, con las principales capitales de provincia:

- Córdoba (a 45 minutos) aproximadamente
- Granada (a 75 minutos) aproximadamente
- Málaga (a 75 minutos) aproximadamente
- Sevilla (a 95 minutos) aproximadamente
- Jaén (a 70 minutos) aproximadamente

Resultando ser camino obligado para todo el tráfico que circula hacia la Costa del Sol por la Autovía (A-45), que une las ciudades de Córdoba y Málaga. Se señalan en la siguiente imagen, las carreteras más importantes a su paso por nuestra ciudad.

(A-45, A-318, A-331, A-340, N-331, CO-751"actual CO-6218", CO-763, CP-157)



En la redacción del presente Plan de Seguridad Vial, resulta obligado hacer referencia al Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Lucena (PMUS), aprobado por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento en el año 2015, cuyo Capítulo IV – “Diagnóstico de Movilidad”, recoge en su apartado 4.5. EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL MODELO DE MOVILIDAD y más concretamente el 4.5.1 SEGURIDAD VIAL: ACCIDENTALIDAD, debiendo asumirse decididamente el reto de mejorar la seguridad viaria desde la tolerancia “cero” ante la accidentalidad y desde la integración de todos los agentes involucrados, siendo éste el paradigma que deberá guiar dicho PMUS, para ello, se **hace indispensable la elaboración de un Plan de Seguridad Vial** para actualizar y analizar los datos y demás aspectos que sean de interés para llegar a dicho objetivo.

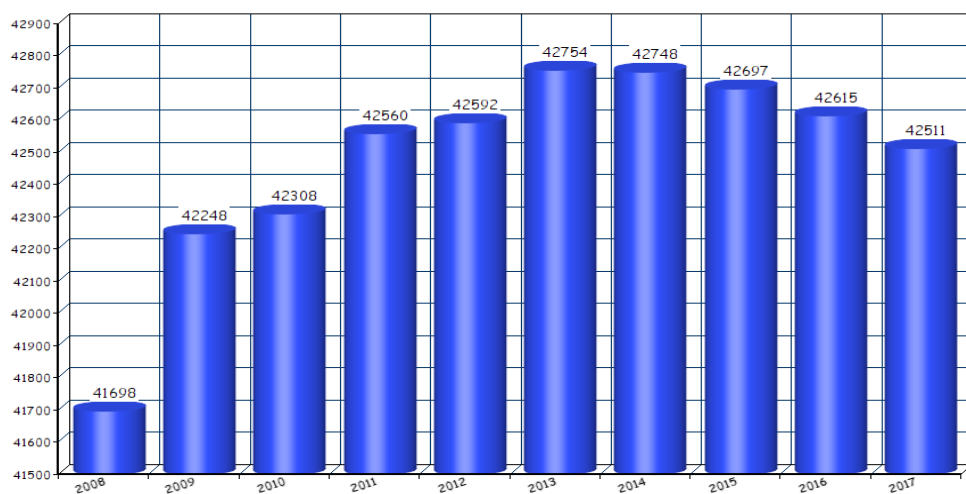
Se tiene constancia de los principales accidentes y de los puntos más conflictivos, pero no existe análisis de ningún tipo sobre las causas, motivos, circunstancias, etc, sobre su ocurrencia, por lo que se hace necesario recabar dicha información con la finalidad de eliminar los aspectos que los generan.

Hay que hacer mención a que mientras la esencia que persigue un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es la inclusión del concepto del espacio público en la asignación de funciones a la red viaria, entendiendo la movilidad como una de las funciones principales del viario urbano, debiendo abrir un hueco para las funciones sociales, culturales, económicas y medioambientales, lo que implica de partida, priorizar la seguridad y la comodidad en el uso de nuestros espacios urbanos, convirtiendo la red de vías urbanas de Lucena en un sistema donde personas y vehículos puedan coexistir en condiciones de salubridad y eficacia bajo principios de gestión integral que garanticen unas condiciones óptimas de seguridad en sus espacios públicos; la esencia de un Plan de Seguridad Vial resulta ser que lo perseguido por el PMUS sea real y efectivo alcanzando sus objetivos con la acción directa de medidas que garanticen la seguridad de la personas y que éstas puedan coexistir con vehículos en unos niveles óptimos de seguridad, sin accidentes de tráfico.

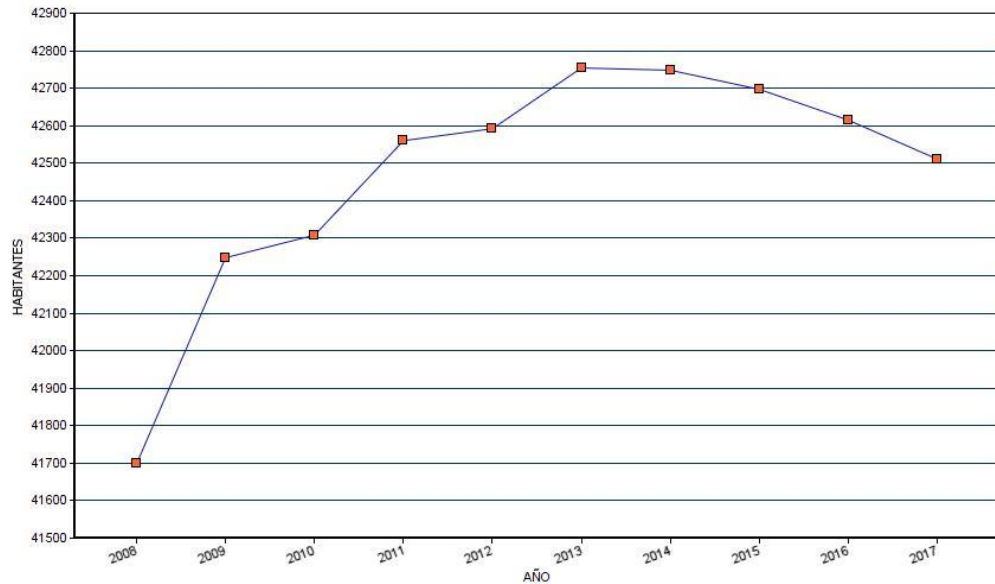
## 2. DATOS BÁSICOS

### 2.1 Población

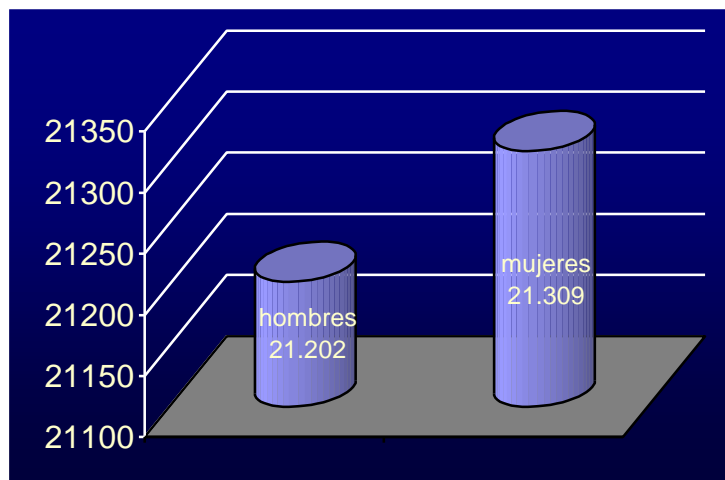
La ciudad de Lucena no ha experimentado grandes cambios de población en los últimos 10 años, pasando de los 41.698 habitantes censados en el año 2008 hasta los 42.511 del año 2017, observándose un leve aumento de 813 habitantes, si bien el punto más álgido lo marcó el año 2013 con 42.754 de habitantes.



## EVOLUCIÓN DE LA POLBACIÓN DE LUCENA EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS



Lucena es una Ciudad industrial por excelencia, se constituye en el núcleo urbano más importante de la provincia de Córdoba. Según el último censo publicado por el I.N.E. a fecha 1 de enero 2017, Lucena cuenta con una población de 42.511 habitantes, con una densidad de población de 121,08 hab/km<sup>2</sup>, de los cuales 21.202 son hombres y 21.309 son mujeres.



Está incluida en la comarca de la Subbética, apostando de forma decidida por hacerse un hueco en el mercado del Turismo Rural y de Interior, gracias a sus variados recursos turísticos. Lucena presenta numerosos atractivos para el visitante, ya sean histórico-artísticos, etnográficos o naturales, acompañados de una notable infraestructura en alojamientos, restaurantes, comercios, etc.

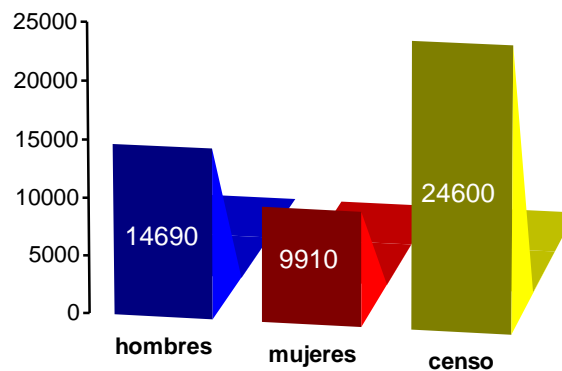
## 2.2 Censo de conductores

Según los datos obtenidos del último informe facilitado por la Dirección General de Tráfico de fecha 11 de noviembre de 2016, el censo de conductores a fecha 31 de diciembre de 2015, era de 24.600, de los cuales 14.690 eran hombres y 9.910 resultaron ser mujeres.

### Demografía

Población a 1/1/2015 (*)	42.697
Hombres	21.298
Mujeres	21.399
(*) Fuente: INE	
Censo de conductores a 31/12/2015	24.600
Hombres	14.690
Mujeres	9.910

## Censo Conductores 2015



Se significa que ese mismo año el censo de población de Lucena se situó en 42.697 habitantes, de los cuales se observa que 21.298 resultan ser hombres y 21.399 mujeres.

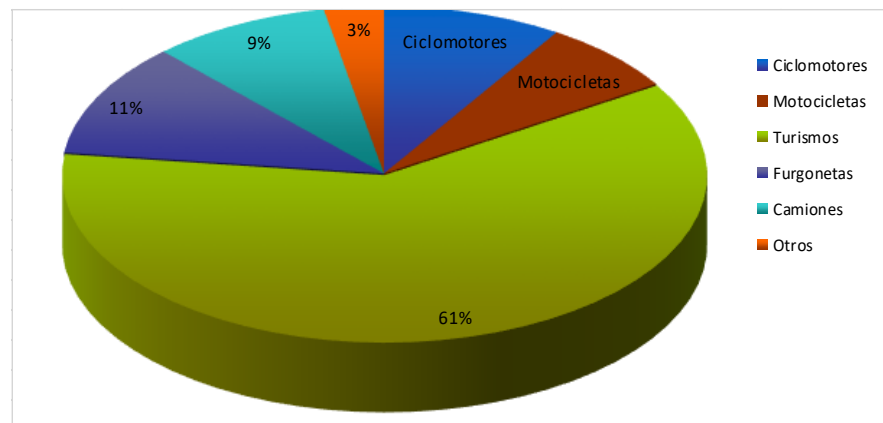
### 2.3 Parque de vehículos

Atendiendo al mismo informe facilitado por la Dirección General de Tráfico, referido en el punto anterior (de fecha 11 de noviembre de 2016), el parque de vehículos automóviles en Lucena, a fecha 31 de diciembre de 2015, era de 29.128 vehículos, lo que supone un porcentaje de vehículos por habitantes del 68,22%.

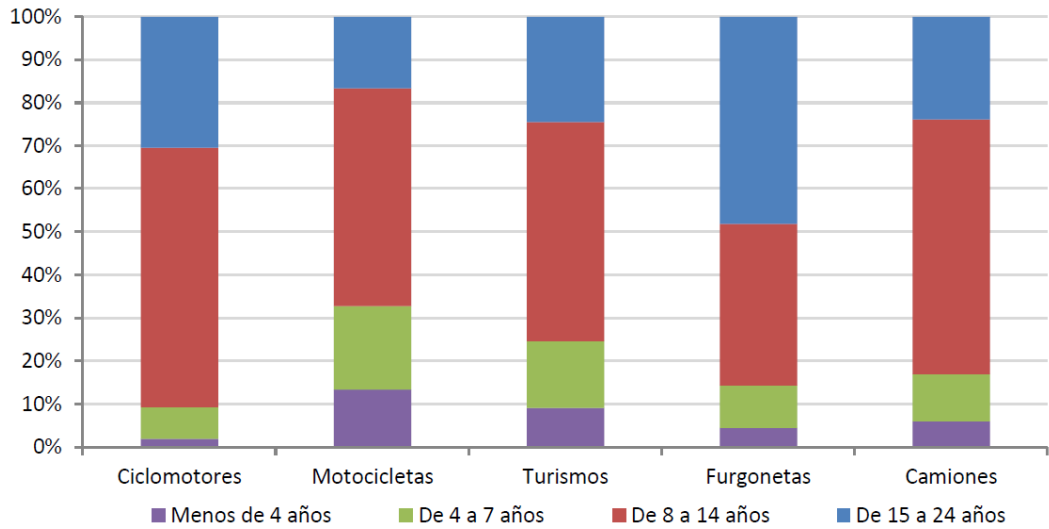
#### Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	29.128	11,7
Ciclomotores	2.460 (8%)	12,8
Motocicletas	2.396 (8%)	10,1
Turismos	17.842 (61%)	11,3
Furgonetas	3.219 (11%)	14,1
Camiones	2.550 (9%)	11,8

#### DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE MÓVIL POR TIPO DE VEHÍCULOS



### Antigüedad del parque de vehículos (< 25 años)



### Vehículos sin ITV en vigor (parque con menos de 25 años)

Motocicletas	496
Turismos	1372
Resto	781

### 3. MOVILIDAD Y DISTRIBUCIÓN MODAL

En este punto hemos de tomar como referencia los datos obrantes en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lucena (año 2015), en su Capítulo II – “Análisis Socioeconómico”, donde se refleja en su apartado 2.4 “demandas de movilidad”, que los desplazamientos al trabajo, ocio o estudios con viajes diversos de ida, ida y vuelta o intermedios son cada vez más elevados.

A pesar de la crisis económica sufrida, actualmente se observa un incremento de la actividad laboral, constituyendo el protagonismo del sector servicios, junto a la actividad de polígonos industriales, muestras evidentes de focos de alta actividad productiva. Unido a ello la ciudad se erige cada vez más, como centro de atracción del sector cultural, lúdico, de eventos y sobre todo turístico, debido a sus conocidas fiestas, tradiciones, eventos deportivos y festivales con una oferta creciente y variada.

En ese capítulo se analizan las demandas actuales de movilidad de los luceninos, cuáles son sus necesidades de desplazamiento, cuantificándolas y caracterizándolas.

Los principales modos analizados en el PMUS son:

➤ **Movilidad a pie**

El lucentino es peatón y por ello, se está desarrollando una política específica de potenciación de la movilidad peatonal, lo que hace determinante trabajar en los próximos años en la consolidación de piezas urbanas que terminen de estructurar la red y los ejes viarios específicos que permitan interconexiones cómodas, fáciles y atractivas que por sí mismas atraigan y capten la atención de los ciudadanos y ciudadanas.

➤ **Movilidad en bicicleta**

Desplazarse en bicicleta es muy saludable para el bienestar del habitante de la ciudad. La baja participación de la bicicleta en los desplazamientos en Lucena, **inferior al 1%**, se debe en parte a la escasez de infraestructuras para la bici y en parte al factor educativo y de concienciación, igual de determinante e importante para que la población adquiriera el hábito de utilizarla para sus desplazamientos diarios.

El auge que está experimentando la bicicleta en multitud de ciudades españolas se debe a que es un medio de locomoción no contaminante y económico para el usuario.

Lucena cuenta con un clima muy aceptable para su práctica y con una orografía favorable en multitud de zonas, más del 80 % del viario de la ciudad, lo que hace que pueda soportar una red para este transporte sostenible de forma cómoda y segura.

➤ **Movilidad en transporte público**

En nuestra ciudad, la cuota de protagonismo del transporte público no es muy alta, en la actualidad el grueso de demanda del transporte público se encuentra en las personas mayores que no pueden desplazarse a pie con facilidad y residen en las zonas perimetrales (fuera del casco histórico) del municipio. Debido a la baja demanda, la oferta de transporte colectivo es baja.

Es importante plantear líneas de acción tendentes a fomentar y concienciar a los lucentinos del uso de este tipo de transporte que hasta ahora no se concibe.

Será necesario trabajar en un adecuado trazado de líneas, buscando unos desplazamientos que dispongan de la adecuada intermodalidad con los otros modos y que en conjunto alberguen características de comodidad y calidad en un horizonte futuro próximo.

➤ **Movilidad en vehículo privado**

Constituye el modo de transporte principal en la ciudad, el uso del vehículo privado se sitúa en prácticamente la mitad del total de los modos de transporte.

En la base del Modelo de Movilidad que se pretende alcanzar, se encuentra el uso racional del vehículo privado, ya que actualmente es el culpable de las saturaciones y atascos en la ciudad. Esta racionalidad en el uso del vehículo privado debe permitir que en los próximos años se produzca un trasvase de usuarios de esta forma de desplazamiento a otras más sostenibles, tales como la movilidad a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo.

➤ **Distribución, reparto y entrega de mercancías**

Lucena dispone de una red viaria inevitablemente limitada y finita en el contexto de una movilidad creciente y al mismo tiempo diversa, en la que se observan fricciones funcionales.

Los diferentes modos de transporte, los espacios de convivencia y de paseo, los espacios de aparcamiento y las operaciones de distribución de mercancías confluyen en un espacio común y público que, necesariamente, hay que compartir en las mejores condiciones posibles.

Actualmente se cuenta con una ordenación regulada y estructurada para las operaciones de carga y descarga observándose optimizados los espacios dedicados a las mismas y los períodos temporales de uso. No obstante, en determinadas zonas se producen disfunciones motivadas por la apertura de nuevas empresas y negocios que no cuentan con suficientes plazas de este servicio.

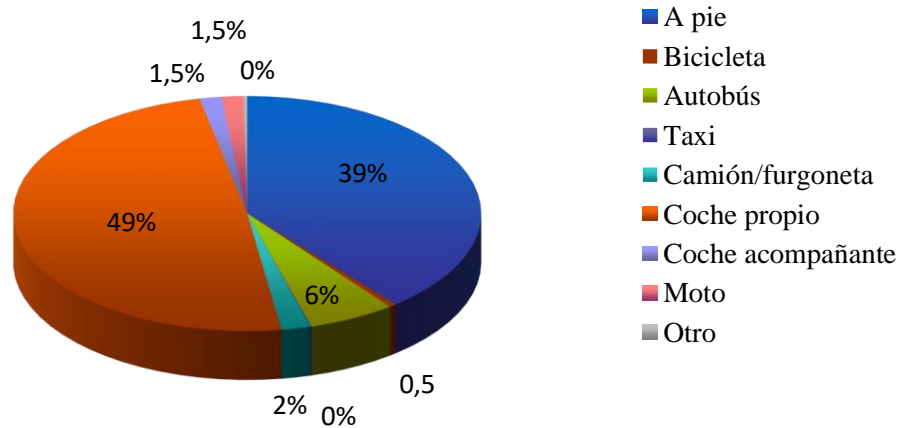
Este modelo debe reflejar un acuerdo global entre todas las personas que, aunque con intereses no siempre coincidentes, participan en la gestión de la movilidad de la ciudad y hacen uso de su red viaria. Los pasos adecuados deberán ir de la mano de la capacidad de conversar, participar y converger en ideas, conceptos y proyectos que promuevan la voluntad de Lucena en la movilidad para su territorio.

En la siguiente tabla y gráficos se puede observar que **los modos de movilidad más usados a diario en el municipio son a pie y en vehículo propio** mientras que los menos usados son la bici y el taxi, quedando en un punto intermedio el transporte público (Bus urbano), así como del motivo de la realización de los viajes.

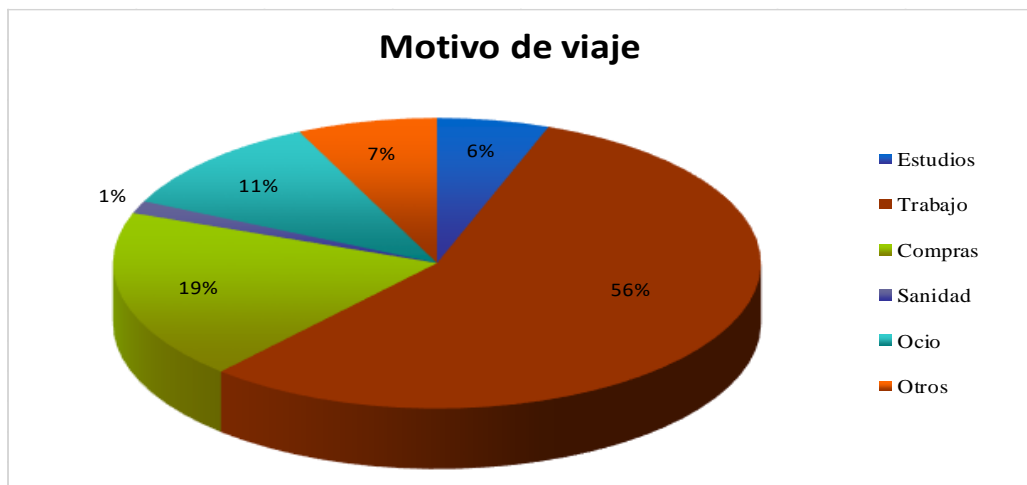
Modo de viaje		Viajes al día	% del total
NO MOTORIZADO	A pie	30.182	39%
	Bicicleta	386	0.5%
TRANSPORTE PÚBLICO	Autobús	4.586	6%
	Taxi	51	0%
VEHÍCULO PRIVADO	Camión/furgoneta	1.554	2%
	Coche propio	37.896	49%
	Coche acompañante	1.161	1.5%
	Moto	1.178	1.5%
Otro	Otro	193	0%
<b>Total general</b>		<b>77.238</b>	<b>100%</b>

Se significa que se está detectando la utilización, de forma esporádica, de personas que realizan desplazamientos con los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP), si bien no se descarta el aumento en el uso de esta forma de transporte, debido al auge que está tomando en las ciudades, siendo necesaria su regulación mediante la correspondiente Ordenanza Municipal.

### Modos de viaje



En cuanto al motivo de los viajes, **el trabajo y las compras son los mayoritarios**. En el siguiente gráfico se muestra la distribución en Lucena de los viajes según el motivo:



Vista la tabla y los gráficos anteriores, podemos decir que la mitad de la población, el **49% utiliza el vehículo privado** para sus desplazamientos, si bien también existe un porcentaje considerable en los desplazamientos **a pie**, el cual alcanza un significativo **39%** en el modo de movilidad. Es de mención apuntar que el motivo principal de dichos desplazamientos, el **56%, lo son por motivos de trabajo**. Por otro lado, se observa que resulta mínima la representación del **transporte público, un 6%** o en **bicicleta un 0,5%**.

#### 4. EI DISEÑO VÍAL, SU ESTADO Y SEÑALIZACIÓN

##### 4.1 El diseño vial.

El sistema viario principal de Lucena se encuentra fuertemente influenciado por la trama viaria interurbana, en base a una ronda muy definida que rodea y acota por completo el núcleo de la ciudad (Casco Histórico). Separa, por tanto, el centro de la periferia y desempeña la función de conexión entre las dos zonas y por otro lado se encarga de la distribución de los vehículos que acceden al centro de la ciudad.

La jerarquización viaria permite la visualización global del viario de la ciudad, priorizando determinados usos o funciones en cada tipo de vía. Entre los criterios utilizados para su establecimiento cabe destacar las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, así como el nivel de tráfico observado y las actividades en sus márgenes.

El PMUS, atendiendo a los criterios indicados, establece que la red viaria urbana de Lucena se clasifica en vías primarias arteriales, distribuidoras y locales.

##### ➤ Vías arteriales

Forman la red principal estructurante del sistema viario urbano, especializado en viajes a escala de ciudad ya que conectan los accesos exteriores con las distintas partes de la ciudad. Es un viario urbano cuya principal función es canalizar tráficos motorizados, por lo que suele contar con 2-4 carriles en total, **con una intensidad media diaria de vehículos (IMD) superior a los 10.000 vehículos al día** y velocidades medias entre 40-50 km/h.

Este grupo está formado por:

- Un conjunto de calles las cuales forman un polígono cerrado conocido popularmente como “La Ronda” compuesto por: Calle Hoya del Molino, C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel, Plaza de la Barrera, C/ Juego de Pelota, Ronda de la Fuensanta (Avda. de la Infancia), Ronda de San Francisco y Avda. del Parque. Es de significar que no tiene esta consideración, pero habida cuenta de la afluencia en la circulación y los servicios establecidos en esa zona, algunos la consideran como válidas las vías comprendidas entre la Plaza de la barrera y la Avda. de la Infancia, la cual discurre por la Plaza del Mercado y Avda. Santa Teresa, si bien no constituyen “la Ronda” propiamente dicha.
- Ctra. de Cabra, tramo de la A-331, situada al Norte de la ciudad. Conecta la ronda con el Polígono industrial La Viñuela y con la A-340, utilizada para llegar al cercano municipio de Cabra, con el que existe una importante relación de movilidad a diario dado que en él se encuentra el hospital más cercano a Lucena.
- Ctra. Del Santuario, al Sur de la ciudad, compone el último tramo de la CO-6218 (antigua CO-157) hasta llegar al tramo de ronda denominado Párroco Joaquín Jiménez Muriel. Este es el camino utilizado para llegar al Santuario de la Virgen de Araceli.
- Ctra. de Rute, tramo de la A-331, situada al Este. Conecta la ronda con municipios cercanos a Lucena como Los llanos de Don Juan, Zambra y Rute.
- Al Oeste de la ciudad se encuentran dos vías arteriales, observándose que esta zona es la que urbanísticamente ha sufrido mayor desarrollo, éstas son:
  - Avda. Miguel Cuenca Valdivia: Finaliza en una rotonda donde confluyen las carreteras A-340, N-331 y A-318. Este vial conecta Lucena con tres polígonos industriales: La Viñuela, Las Palomas y Los Santos.

- Crta. Córdoba-Málaga: Desemboca en la carretera N-331 y conecta con el polígono industrial de los Santos y con el Parque Empresarial Príncipe Felipe, pasando por el polígono Pilar de la dehesa.

Éstos son los viales que soportan el grueso de los movimientos que se producen para salir y entrar a la ciudad.

### ➤ Vías distribuidoras

Son las encargadas de garantizar el acceso a los barrios, distribuyendo el tráfico desde el viario colector hacia la red local, o bien sirviendo al contrario de salida de los barrios con destino al viario principal. Se trata pues de un viario intermedio en el que predominan los movimientos urbanos.

Suelen poseer 2 carriles en total, uno por sentido, y soportan actualmente una **IMD superior a los 5.000 vehículos al día** y velocidades medias entre 40-50 km/h.

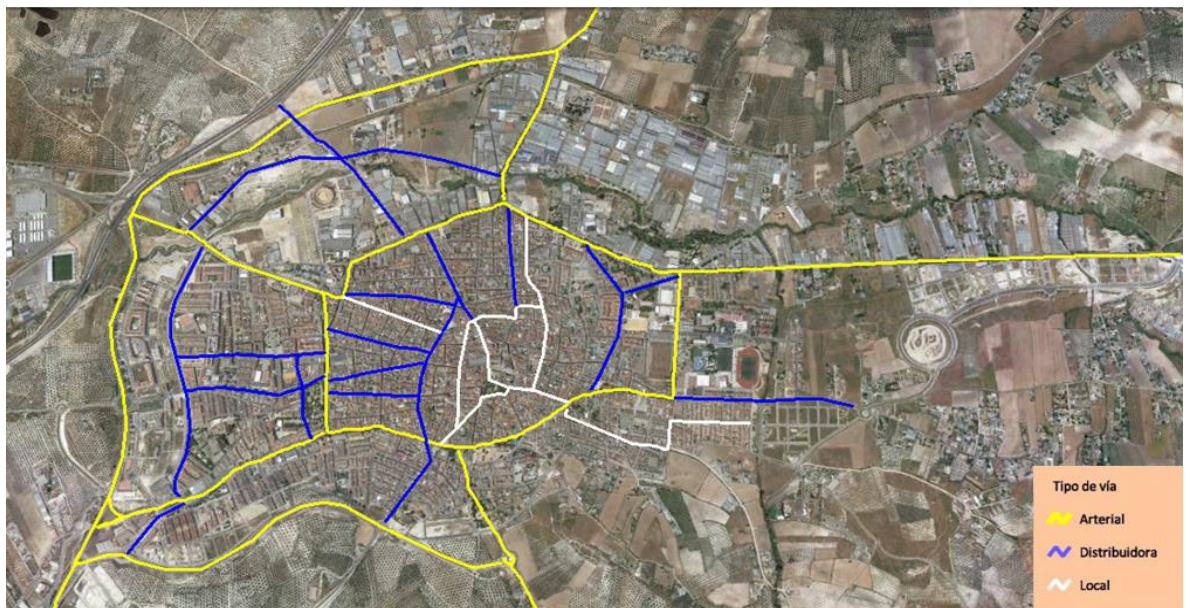
En este grupo incluimos los viarios radiales y transversales que completan la red principal de la ciudad.

### ➤ Vías locales

Están constituidas principalmente por aquellas vías donde los movimientos predominantes son los de acceso al destino final, fundamentalmente residencia. El tráfico de paso o en tránsito debería ser minoritario, prevaleciendo el tránsito peatonal. Suelen poseer un carril con un único sentido de circulación, con establecimiento de aparcamientos.

La IMD suele ser inferior a los **2.000 vehículos al día** y velocidades medias de 30 km/h, lo que permite priorizar o compatibilizar el tráfico rodado con la movilidad peatonal.

En la siguiente imagen se puede visualizar la jerarquización actual de la red. Las calles que no están marcadas, para una mejor visión de la jerarquía, son calles locales. La trama urbana prácticamente se organiza en torno a un punto central (que es la plaza nueva); las calles se disponen a modo de radios que parten de la ronda y llegan hasta el centro. La ciudad se ordena a partir de este punto central desde donde se proyectan las calles que comunican el centro de Lucena con el exterior o periferia.



En los últimos años, Lucena ha experimentado un crecimiento urbanístico de consideración, si bien actualmente se encuentra ralentizado, motivado por la situación económica imperante. Dicha expansión se realizó fuera de la ronda de circunvalación definida anteriormente, quedando ésta dentro de los propios viales de la ciudad.

En el mes de septiembre año 2007, tras la finalización de 1.800 metros de vial con dos carriles (uno para cada sentido), entró en servicio para la circulación la denominada Ronda Sur, que discurría desde la antigua carretera N-331 hasta la carretera del Santuario CO-6218, como un vial que solventaría la distribución del tráfico por la zona sur de la ciudad, uno de los lugares que en determinadas horas soportaba una mayor intensidad de tráfico, creando problemas de retenciones y colapsos circulatorios en la Avda. de la Guardia Civil, Hoya del Molino, la Calzada, Párroco Joaquín Jiménez Muriel, Ctra. del Santuario, El Carmen, La Barrera y Juego de Pelota,

si bien resultó infructuoso ya que dicha Ronda Sur no se completó en su totalidad, observándose los mismos problemas que con anterioridad a su construcción, debido a que el trazado construido finalizaba en la Ctra. del Santuario, siendo este punto, junto con el Puente San Juan, los lugares en los cuales vuelven a confluir los vehículos que circulan por la zona, produciéndose las mismas retenciones en el tráfico rodado.

A lo dicho anteriormente hay que sumarle que a escasos metros del cruce existente en el Llanete de los Dolores (Ctra. del Santuario con Párroco J.J.Muriel), existe una vía transversal a la Ronda de circunvalación que da acceso al centro de la ciudad (C/ Maquedano), y que al no disponer de un carril propio de acceso, causa retenciones considerables en el tráfico, ya que los conductores que pretenden circular hacia el centro de la ciudad han de detenerse en su carril obstaculizando a los demás usuarios, hasta que puedan realizar dicha maniobra.

Por este motivo, se hace necesaria una nueva jerarquización de la red viaria que amplíe el municipio, y deje de focalizar la ronda indicada como una arteria principal de motorización, en detrimento de los peatones y establezca otras arterias implantando prioridades para el peatón en la ronda eliminando de esta forma la gran barrera arquitectónica formada con la ronda en la actualidad, debiendo finalizarse el trazado de la Ronda Sur, así como acometer otras con carriles adicionales.

#### 4.2 El estado de las vías.

En lo que respecta al estado de las vías, como primera observación, hay que decir que nos encontramos con tres clases distintas de firme, asfalto, cuarzo (hormigón) y tacos de piedra, en función del tipo de vía de la que estemos observando (arteriales, distribuidoras o locales), dejando de lado los caminos de tierra.

Por lo general todas las vías presentan buen estado de conservación, no obstante y teniendo en cuenta que en las vías arteriales y distribuidoras (de asfalto) se circula a una velocidad algo superior que en las locales (cuarzo y tacos de piedra), y que soportan una intensidad diaria también superior y bastante considerable de vehículos, en algunas se observa que el firme se encuentra muy usado, por lo que no conserva todas las propiedades de agarre para evitar el deslizamiento de los vehículos. Hay que apuntar a

que debido a ello se actuó en el año 2017, al microfresado de las rotondas en las que se observaba dicho peligro, recuperando el agarre suficiente en este tipo de tramos giratorios.

Se significa que, por lo general, y salvo casos puntuales de algunas vías, no existen agujeros o socavones de consideración en las distintas calzadas, por lo que se puede decir que las vías de la ciudad se encuentran en buen estado.

Hay que reflejar que nuestra ciudad cuenta únicamente con dos dispositivos electrónicos inteligentes de los denominados “Smart city”, situados en dos pasos de peatones de la C/ Julio Romero de Torres, los cuales se iluminan sus extremos cuando se aproximan vehículos, para una mejor percepción de dichos pasos.



También existen en nuestra ciudad otros pasos de peatones, en C/ Juego de Pelota y Avda. de la Guardia Civil, con iluminación mediante “leds”, separados o conjuntamente en las señales verticales y/o en la calzada, si bien éstos se activan de forma programada cuando se conecta la iluminación nocturna de la ciudad, al igual constata que también existen señales luminosas de sentido giratorio obligatorio en la rotonda de Avda. Miguel Cuenca Valdivia en su entrada a la Ciudad (puente Córdoba), en la rotonda de la A-318 (entrada al polígono de los “Polvillares” y campo de Fútbol), en la rotonda de la N-331 (junto a la antigua carretera de Jauja) y en la N-331 en la rotonda de conexión con la autovía A-45.

Un proyecto de reciente implantación, relativo al control y restricción del tráfico en vías de uso preferentemente peatonal de nuestra ciudad, es la instalación, en el transcurso del año 2019, de un conjunto de 5 cámaras para controlar el acceso de vehículos y restringir el tráfico en 5 vías céntricas de la ciudad (C/ El Peso, C/ Canalejas, C/ Barahona de Soto, Plaza Alta y Baja y C/ Ballesteros), si bien éstas, aún no han entrado en funcionamiento.



Por último, cabe decir que en algunas vías correspondientes a la ronda de circunvalación, se encuentran ubicados pasos de peatones sobreelevados, los cuales aunque correctamente señalizados, deberían adecuarse a la normativa estatal para vías interurbanas que regulan las bandas reductoras de velocidad de sección transversal trapezoidal (pasos sobreelevados) y bandas transversales de segmento circular (Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carretera de la Red de Carreteras del Estado).

#### 4.3 La señalización.

Nuestra ciudad cuenta actualmente con una buena señalización tanto vertical como horizontal (marcas viales), con señalítica de distinto tipo, dimensiones e incluso luminosas, en función a su ubicación, según la vía y su peligrosidad, o a la proximidad de centros educativos de menores, etc., todo ello para una mejor percepción, por parte de los conductores, de la zona en la que se encuentra circulando.

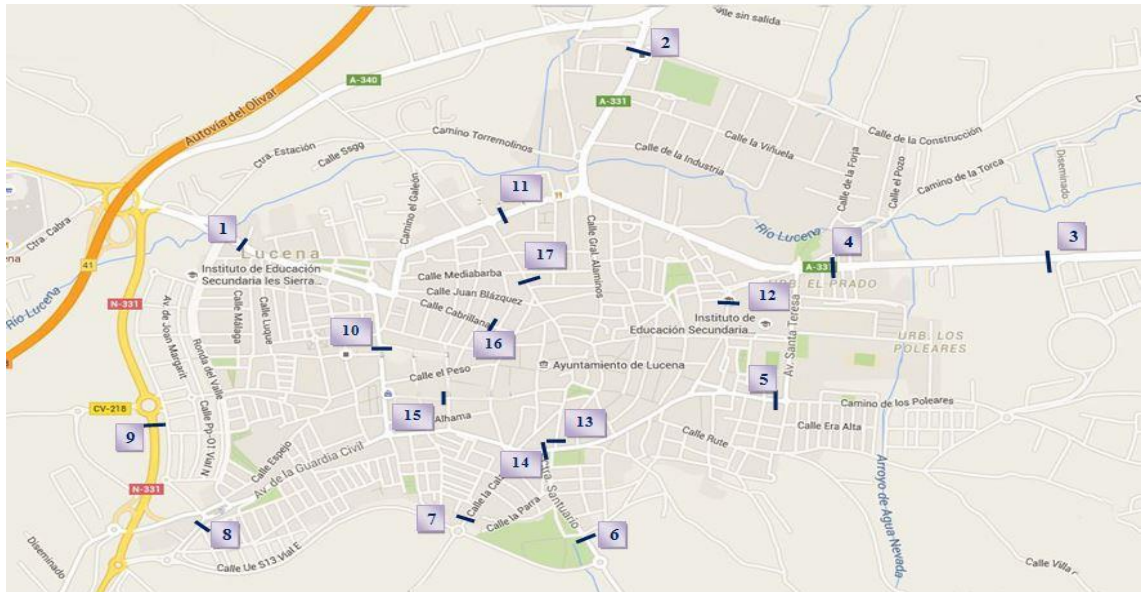
Aunque el estado actual de la señalización en las vías de nuestra ciudad es bueno, cabe destacar que las marcas viales, atendiendo al estado de las vías, al volumen de tráfico que soportan (IMD) y a las inclemencias meteorológicas imperantes en la zona, hacen que en algunos tramos éstas sean poco apreciables, siendo aconsejable su restitución con mayor frecuencia y periodicidad (ejm. N-331 tramo comprendido entre la Urbanización “EL Cahiz” y el límite de demarcación sentido Málaga).

## 5. INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS (IMD)

Utilizando los mapas de tráfico y los datos de las estaciones de aforo más próximas a Lucena, obtenemos las intensidades medias diarias principalmente de las vías más solicitadas, destacando en el núcleo de Lucena lo que se conoce como “La Ronda”. Estas intensidades fueron recogidas por última vez en 2015. La Intensidad Media Diaria refleja el número medio de vehículos que pasan por un punto de la carretera al día.

Como se puede ver en la tabla e imagen que se muestran a continuación, la zona Sur (Párroco J.J.Muriel) (E-14) es la que soporta mayor intensidad de tráfico, observándosele unas IMD mayores que en el resto de las zonas, seguida muy de cerca por la zona Norte (Ronda de San Francisco) (E-11), si bien ésta última cuenta con un número considerable de accesos al centro u otras direcciones que hacen que sean menos notorios los conflictos de tráfico en la zona, en contraposición con la zona Sur que no dispone de ellos.

La zona Oeste (Avda. el Parque y Avda. Miguel Cuenca Valdivia) (E-10 y E-1), tampoco se quedan atrás en las IMD, pero al igual que con la zona Norte, cuentan con viales transversales suficientes que canalizan el tráfico, dándole algo más de fluidez que a la zona Sur.



UBICACIÓN DE SECCIONES DE AFORO			IMD (veh/día)
Estación	Vía	Sección	
1	Avda. Miguel Cuenca Valdivia	A la altura de Elizana	26.100
2	Ctra. Cabra	A la altura de su intersección con la Vía Verde	22.020
3	Ctra. Rute	A la altura del Edificio Sivilusa	8.100
4	Ctra. Rute	A la altura de su intersección con C/ Serranía	11.580
5	Plaza del Mercado	A la altura del bar "El Chato"	13.860
6	Ctra. Santuario (CO-6268)	Antes de su intersección con C/Sierra de Aras	4.020
7	C/ La Calzada	A la altura de los antiguos depósitos de agua	5.940
8	Avda. Guardia Civil	A la altura del Cerrillo de la Alegría	10.500
9	N-331 (Ronda Oeste)	A la altura de la rotonda de Las Vegas	24.960
10	Avda. del Parque	A la altura de su intersección con C/Córdoba	27.680
11	Ronda de San Francisco	A la altura de la gasolinera "Los Velones"	28.613
12	C/ Juego de Pelota	A la altura del instituto "Marqués de Comares"	13.290
13	C/ Maquedano	A la altura de la vivienda Nº22	4.680
14	C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel	A la altura de FREMAP	29.040
15	C/ San Pedro	A la altura del Palacio de Justicia	5.760
16	C/ Cabrillana	A la altura de su intersección con C/ Llorente el Ciego	2.700
17	C/San Francisco	A la altura de su intersección con C/ Los Caños	12.060

Hay que significar que en un día normal de trabajo (hábil), la mayor concentración de vehículos se produce cerca del mediodía, en un horario comprendido entre las 13:00 y las 14:30 horas, y por la tarde, entre las 19:00 y las 21:00 horas.

Se registra otra punta de tráfico durante la hora de entrada a colegios e institutos entre las 8:00 y las 9:00, aunque la llegada de vehículos se produce de forma más laminada y fluida, salvo los días en la que las circunstancias climatológicas son de lluvia.

Durante el resto del tiempo, las condiciones de circulación en el municipio son normales, salvo días especiales, vísperas o periodos festivos.

## 6. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

El servicio de transporte público urbano (bus y taxi) existente en Lucena es algo limitado y teniendo en cuenta todos los aspectos exigibles a un transporte público colectivo y eficiente, cuenta con un grado de calidad “medio”, en relación a la oferta y la demanda, atendiendo principalmente a cantidad de licencias de taxis, las líneas de bus urbano, los trazados y trayectos por los que discurre y los vehículos de bus destinados para recorridos interurbanos.

### 6.1 bus urbano

Lucena cuenta con 3 vehículos destinados a este tipo de transporte. Uno de los vehículos en cuestión se trata de un Mercedes Benz 818D, con una capacidad de 26 pasajeros sentados y 15 de pie, mientras que los dos vehículos restantes son dos Renault 550SB, ITINERIS STC. Estos dos son algo más pequeños que el primero, pudiendo albergar cada uno de ellos a 15 pasajeros sentados y 7 de pie.

Los tres vehículos cumplen las exigencias actuales requeridas de accesibilidad para el transporte público urbano. El acceso al interior del mismo se realiza a través de un escalón o mediante una rampa que se extiende quedando accesible a personas con movilidad reducida.



Renault 550SB, ITINERIS STC

De este modo, se facilita el acceso al transporte público a discapacitados físicos o personas de avanzada edad, así como a padres/madres con carritos de niños.

Dado que en la actualidad este transporte es casi exclusivamente demandado por usuarios de avanzada edad, es de vital importancia contar con un transporte público cómodo y dotado de medidas de accesibilidad de modo que esté adaptado a personas de movilidad reducida (PMR), al mismo tiempo que facilite su uso a personas con algún otro tipo problema motor debido a su edad.



Mercedes Benz 818D

En la actualidad el [servicio](#) de [autobuses](#) urbanos corre a cargo de la empresa Autocares Delgado e Hijos S.L., fruto de una concesión administrativa con el Excmo. Ayuntamiento de Lucena, contando con dos líneas de recorrido y dos autobuses funcionando constantemente de lunes a viernes en horario establecido de 07:50 a 15:15 y de 17:00 a 20:25 horas, y sábados de 09:00 a 14:00 horas. El trayecto se lleva a cabo con una velocidad comercial media de 15 km/h, por lo que se trata de una velocidad adecuada.

Los recorridos que siguen las líneas son los siguientes:

❖ **Línea 1:**  
(24 paradas)

<b>LÍNEA</b>	<u>PARADAS</u>
<b>1</b>	
Avda. Luis Alberto de Cuenca	
↓	
Avda. de la Libertad	
	1.- Avda. Luis Alberto de Cuenca con C/ Juana de Castro 2.- Plaza de Antequera 3.- C/ Córdoba con C/ Cofrade Manuel Ramírez 4.- C/ Miguel Cruz Cuenca (estación autobuses) 5.- Avda. El Parque con C/ Catalina Marín 6.- C/ Ejido Plaza Toros con C/ Mediabarba 7.- Ronda San Francisco con C/ Alamillos 8.- C/ San Francisco con C/ Diego Fdez. del Pozo 9.- Llanete San Francisco 10.- C/ Juan Jiménez Cuenca con C/ Cabrillana 11.- C/ Pedro Angulo (Plaza San Agustín) 12.- C/ Párroco J. Jiménez Muriel (ante San Juan de Dios) 13.- Plaza de la Barrera 14.- Plaza del Mercado con C/ Romero Narváez 15.- C/ Benameji 16.- Camino Viejo de Rute con C/ Monturque 17.- C/ Encinas Reales con Plaza del Mercado 18.- Camino de los Poleares con C/ Fuente Obejuna 19.- Urbanización Los Poleares 20.- Avda. Blas Infante (junto centro Cívico) 21.- Avda. Blas Infante (frente piscinas) 22.- Avda. Santa Teresa (convento monjas) 23.- Avda. de la Libertad con C/ Cisne 24.- Avda. de la Libertad con C/ Alondra

<b>LÍNEA</b>	<u>PARADAS</u>
<b>2</b>	
Avda. de la Libertad	
↓	
Avda. Luis Alberto de Cuenca	
	1.- Avda. de la Libertad con C/ Alondra 2.- Avda. Blas Infante (junto centro Cívico) 3.- Avda. Blas Infante (frente piscinas) 4.- Avda. Santa Teresa (convento monjas) 5.- Ronda Paseo Viejo (frente Edif. Sueño Andaluz) 6.- C/ Juego de Pelota (frente I.E.S. Marques de Comares) 7.- C/ Juego de Pelota (frente solar Plaza del Mercado) 8.- C/ Juan Valera 9.- Llanete de San Francisco 10.- C/ San Francisco con C/ Viana 11.- Ronda de San Francisco (acera de Mercadona) 12.- C/ Ejido Plaza de Toros (frente C/ Mediabarba) 13.- Avda. M. Cuenca Valdivia (Rotonda Recinto Ferial) 14.- Avda. El Parque con C/ Córdoba 15.- C/ Paseo de Rojas (Centro de Salud I) 16.- C/ Federico García Lorca con C/ Miguel Cruz Cuenca 17.- C/ Corazón de Jesús (C.P. El Valle) 18.- Avda. Luis Alberto de Cuenca con Glorieta Grupo Cántico 19.- Avda. Luis Alberto de Cuenca con C/ Juana de Castro

❖ **Línea 2:** (19 paradas)

En este largo recorrido, cabe destacar que la línea pasa por el corazón de la ciudad y por los principales centros de educación que han quedado sin cubrir por la línea 1.

La unión de ambas líneas constituye un circuito cerrado. Este servicio recorre al año 49.350 km y la actual longitud de esta red es de 14,1km.

El trazado de los itinerarios de ambas líneas cubre gran parte de los centros de atracción y generadores de viajes, observándose un itinerario excesivamente centrado en la conexión Este-Oeste de Lucena, ya que es la zona donde se concentra la mayor actividad de la población, si bien cubre, aunque no en su totalidad, la zona Norte y Sur de la ciudad.

No obstante, se significa que el trazado, aunque cubre actualmente casi todas las demandas de los ciudadanos, se echa en falta una mejora en la conexión global de la ciudad con algunos núcleos comerciales como el polígono de “Los Polvillares”, con su centro comercial y demás negocios y empresas.

Otro dato a tener en cuenta es la futura construcción del Centro de Alta Resolución en la zona Oeste de la Ciudad, lugar donde actualmente se encuentra en funcionamiento un helipuerto, construido como avance del Centro pendiente de edificación. También se observa que el lugar cuenta con los viales de circulación de vehículos completamente finalizados y señalizados, encontrándose actualmente abiertos al tráfico, por lo que habría que prever esta circunstancia y, llegado el momento, dotarlo de una buena cobertura con este tipo de transporte, procurando una conexión más efectiva y dinámica.

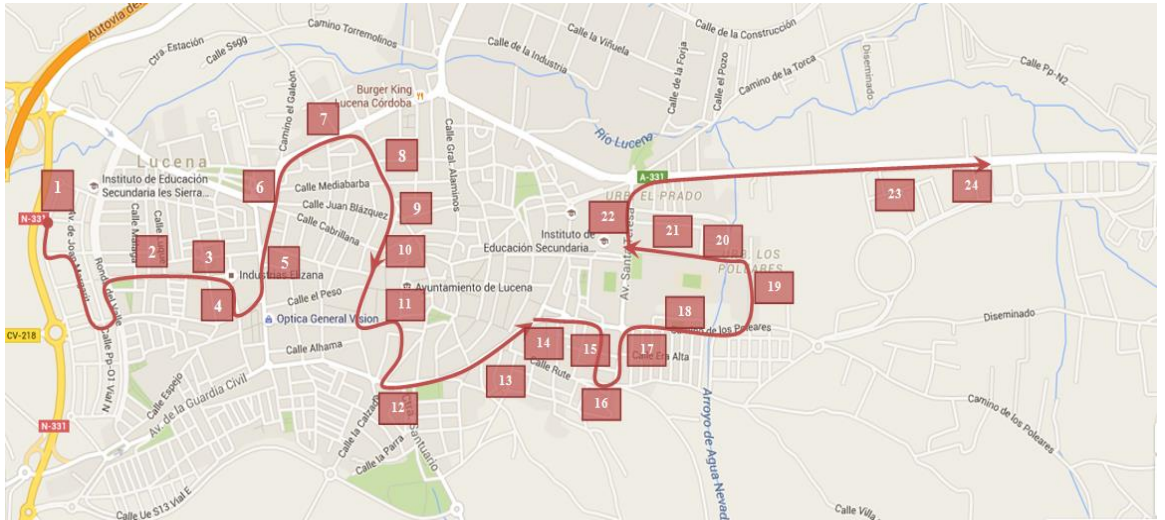
Los barrios del sur de la ciudad como pueden ser La Calzada o El Carmen quedan algo aislados en cuanto a este tipo de transporte, si bien la parada más cercana se encuentra situada en la denominada “Puerta de la Mina”, concretamente en C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel.

Asimismo, la zona norte también queda fuera de servicio a pesar de ser una zona de fuerte actividad industrial y a la que muchos lucentinos deben desplazarse principalmente por motivos laborales, no existiendo, hasta el momento “demanda” del servicio por dicha zona.

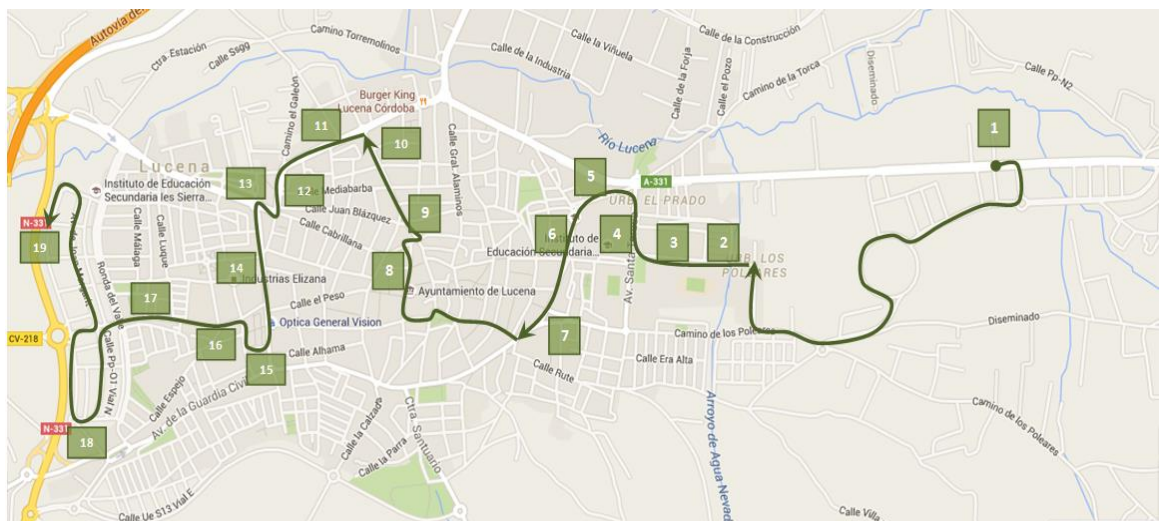
Al margen de lo relatado, se debe considerar en un futuro la prestación del servicio en estos recorridos, de manera que se consiga dar cobertura a todas las zonas de la ciudad.

Las siguientes imágenes muestran los trazados de los itinerarios actuales de las líneas de transporte público junto con la ubicación del número de las distintas paradas que realizan:

## Línea 1



## Línea 2



A continuación se muestra el plano resultante de la superposición de las dos líneas, junto con los puntos de conexión de las mismas, éstos son, los puntos en los que finalizan y comienzan las dos líneas, facilitando el trasbordo de los ciudadanos. Estos puntos están marcados mediante un círculo naranja y son dos: uno en el Este de la ciudad, concretamente en C/ Luis Alberto de Cuenca con C/ Juana de Castro y otro en el Oeste en Avda. de la Libertad con C/Alondra.



Esto es un ejemplo más de lo arraigado que está el vehículo privado en la población lucentina, en detrimento del transporte público cuyo uso prácticamente no se baraja.

Por tanto, y atendiendo a la peatonalización y restricción de zonas para vehículos, en beneficio del peatón, sería conveniente realizar acciones tendentes a fomentar el uso de este tipo de movilidad.

### 6.2 bus interurbano

En cuanto al transporte público interurbano, hay que decir que nuestra ciudad cuenta con una estación de autobuses situada en la C/ Miguel Cruz Cuenca, desde la cual existen numerosos servicios regulares de corto, medio y largo recorrido.

Ésta ofrece una rápida conectividad con las ciudades de Córdoba, Granada, Sevilla, Málaga, Jaén, Cádiz, Almería y Madrid y con las numerosas poblaciones cercanas a Lucena.

La empresa Autocares Carrera es la que actualmente tiene en nuestra ciudad la concesión administrativa del servicio del transporte regular interurbano de viajeros y escolar en toda la zona Sur de Córdoba.

Cabe destacar que esta estación cuenta con 5 andenes para el aparcamiento y bajada y subida de viajeros, pasando anualmente por la misma una media de **220.000 viajeros**, dentro de su horario de apertura que va desde las 06:00 hasta las 23:00 horas.

### 6.3 Servicio de taxis

En cuanto al servicio de Taxis hay que decir que nuestra ciudad cuenta actualmente con un servicio compuesto por 19 vehículos con licencia otorgada por el municipio, incluyendo las pedanías de Jauja y Las Navas del Selpillar. Hay que significar que el servicio de taxi de esta localidad cuenta con un vehículo adaptado para Personas con Movilidad Reducida.

Lucena cuenta con una parada principal de taxis situada en el Paseo del coso, centro de la localidad, aunque también cuenta con una pequeña parada en la estación de autobuses para atender las necesidades de los viajeros que llegan a la ciudad.

En la actualidad este servicio se encuentra garantizado las 24 horas del día al encontrarse establecido un servicio de guardia, para quien necesite hacer uso del mismo, fuera del horario de presencia establecido, que es de 09:00 a 21:00 horas.

## 7. OFERTA DE APARCAMIENTO

La oferta de estacionamiento en nuestra ciudad debe ser coherente y proporcional a la demanda y al uso del espacio urbano, debiendo fomentar una movilidad sostenible y segura, al mismo tiempo que contar con zonas de estacionamiento de vehículos que cuenten con puntos de intercambio modal.

El escenario futuro planteará la adecuación entre la oferta y la demanda de estacionamiento tanto en superficie como en edificios, para que la ciudad esté capacitada para absorber la demanda existente, teniendo en cuenta las características, condicionantes y necesidades de los espacios urbanos que la conforman, así como también, las necesidades de colectivos específicos. Por ello deberá ser selectiva a la hora de considerar los grupos de “privilegio”, como pueden ser las personas con movilidad reducida, los residentes, taxis, carga y descarga y los espacios vinculados al interés general de la sociedad.

Actualmente los problemas de estacionamiento se encuentran ubicados en la zona el casco histórico, debido a actuaciones llevadas a cabo referentes a la intención de dar protagonismo al peatón respecto del vehículo a motor, por lo que se han establecido vías de plataforma única y eliminación de estacionamientos en superficie, para que los ciudadanos puedan disfrutar de espacios sin vehículos.

Existen en nuestra localidad estacionamientos en lugares fuera del casco histórico que pudieran considerarse como disuasorios, si bien no se encuentran señalizados ni indicados como tales, los cuales, si se actúa sobre ellos podrían evitar las saturaciones y colapsos en la circulación que se generan en las vías del centro de la

ciudad, e incluso en la propia ronda de circunvalación. Ejemplos de ello podrían ser: Recinto Ferial, Ctra. del Santuario (junto Ronda Sur) o C/ Montemayor.

Cabe destacar que la demanda de estacionamientos actualmente supera a la oferta en el casco histórico de la ciudad, y aunque hay que hacer constar que existe un parking público subterráneo con capacidad para **398** vehículos repartidos en 4 plantas, el cual diariamente solventa dicho problema, en épocas de especial actividad comercial, lúdica o festivas como Semana Santa, fiestas Aracelitanas y navidades, o incluso en el periodo estival, se satura ocupándose en su totalidad todas las plazas que oferta.

También es de mención indicar, que según consta en el último estudio realizado por el PMUS, dicho casco histórico cuenta además con **2.082** plazas de estacionamientos libres en superficie, si bien dicha cifra es insuficiente en atendiendo al volumen de vehículos existentes en nuestra ciudad.

Respecto a la **zona azul**, estacionamientos rotatorios, cabe destacar que ésta se ha reducido considerablemente tras las obras de peatonalización llevadas a cabo con motivo del Programa FEDER II, contando actualmente con sólo **35 plazas**, de las cuales 12 se sitúan en la C/ San Francisco y 23 en la C/ El Peso.

En cuanto a los estacionamientos reservados para la utilización de vehículos comerciales, **carga y descarga**, Lucena cuenta en la actualidad, tras la modificación de aparcamientos sufrida por la remodelación de las calles con el programa FEDER II, con un total de **441 metros lineales**, repartidos por toda la ciudad.

Otro sector a tener en cuenta son las **personas con movilidad reducida**, las cuales cuentan con un total de **166 plazas** reservadas para su uso exclusivo, distribuidas de la siguiente forma: 37 en el interior del casco histórico; 93 fuera del casco histórico; 4 en la pedanía de las Navas del Selpillar; 2 en la pedanía de Jauja; y 30 en los polígonos industriales.

Cabe reseñar que además se cuenta con estacionamientos reservados a **motocicletas**, en Paseo del Coso y C/ San Pedro, con un total de unas **30 plazas**.

Otro dato a tener en cuenta son los estacionamientos para **bicicletas**, los cuales se encuentran ubicados en lugares tales como Plaza Nueva (lateral Ayuntamiento), Plaza de G. A. Bécquer (ante Agencia Tributaria), estación de Renfe, ciudad deportiva, parque infantil de tráfico y la Biblioteca Municipal, sin que se observe su utilización, salvo esporádicamente.

## 8. LA ACCIDENTALIDAD EN LUCENA

### 8.1 Cifras de accidentalidad en los últimos 7 años

Según los datos recabados y obtenidos de los archivos de la Jefatura de Policía Local de Lucena, desde las 00:00 horas del día 1 de enero de 2011 hasta las 24:00 del día 31 de diciembre de 2017, la accidentalidad vial registrada en el casco urbano de Lucena es la siguiente:

#### ➤ Año 2011:

<b>Daños materiales:</b>	<b>133</b>		
<b>Heridos:</b>	<b>96</b>	Leves:	117
		Graves:	11
		Fallecidos:	1
<b>TOTAL:</b>	<b>229</b>		

#### ➤ Año 2012:

<b>Daños materiales:</b>	<b>128</b>		
<b>Heridos:</b>	<b>83</b>	Leves:	106
		Graves:	6
		Fallecidos:	1
<b>TOTAL:</b>	<b>211</b>		

#### ➤ Año 2013:

<b>Daños materiales:</b>	<b>153</b>		
<b>Heridos:</b>	<b>93</b>	Leves:	112
		Graves:	2
		Fallecidos:	2
<b>TOTAL:</b>	<b>246</b>		

➤ **Año 2014:**

<b>Daños materiales:</b>	<b>144</b>	Leves:	133
<b>Heridos:</b>	<b>94</b>	Graves:	6
<b>TOTAL:</b>	<b>238</b>	Fallecidos:	0

➤ **Año 2015:**

<b>Daños materiales:</b>	<b>126</b>	Leves:	134
<b>Heridos:</b>	<b>102</b>	Graves:	7
<b>TOTAL:</b>	<b>228</b>	Fallecidos:	0

➤ **Año 2016:**

<b>Daños materiales:</b>	<b>135</b>	Leves:	112
<b>Heridos:</b>	<b>78</b>	Graves:	5
<b>TOTAL:</b>	<b>213</b>	Fallecidos:	0

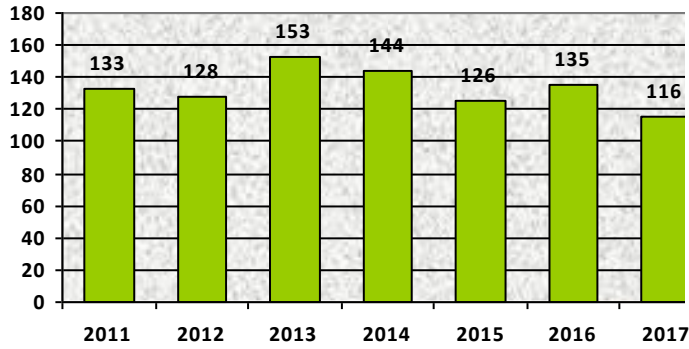
➤ **Año 2017:**

<b>Daños materiales:</b>	<b>116</b>	Leves:	144
<b>Heridos:</b>	<b>110</b>	Graves:	6
<b>TOTAL:</b>	<b>226</b>	Fallecidos:	0

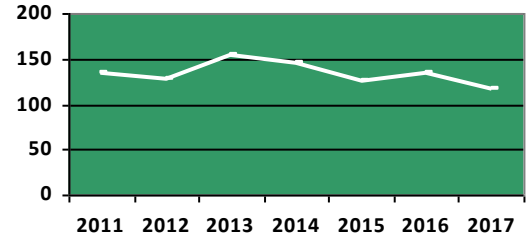
Vistos los datos, podemos decir que durante el periodo objeto de estudio, se han producido **1591 accidentes**, de los cuales **935 han sido de sólo daños materiales** y **656 con víctimas** (heridos).

Para una mejor observación de los datos reflejados, a continuación se reproducen las siguientes gráficas.

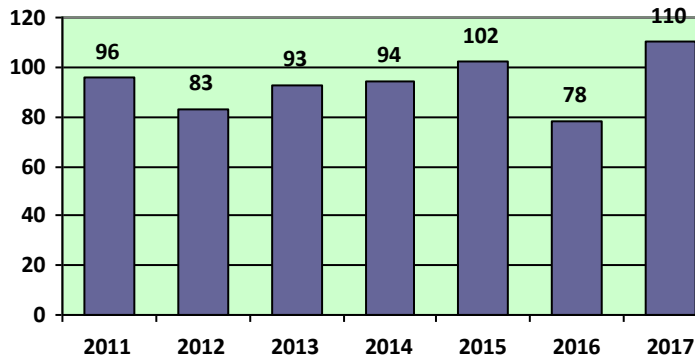
### Accidentes Daños Materiales



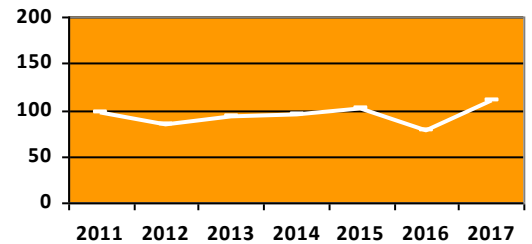
### Accidentes Daños Materiales



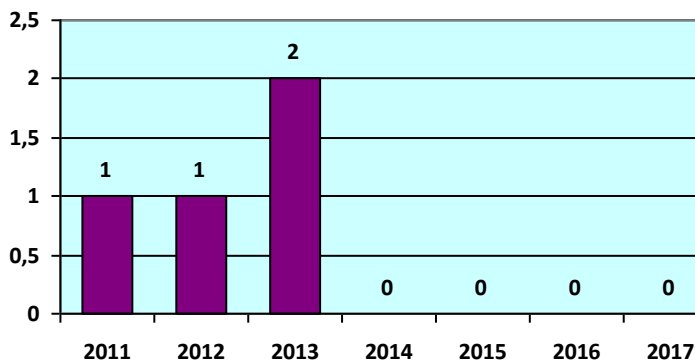
### Accidentes Con Heridos



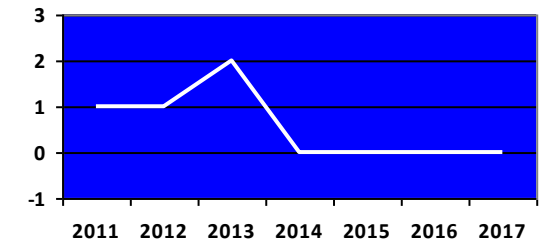
### Accidentes Con Heridos



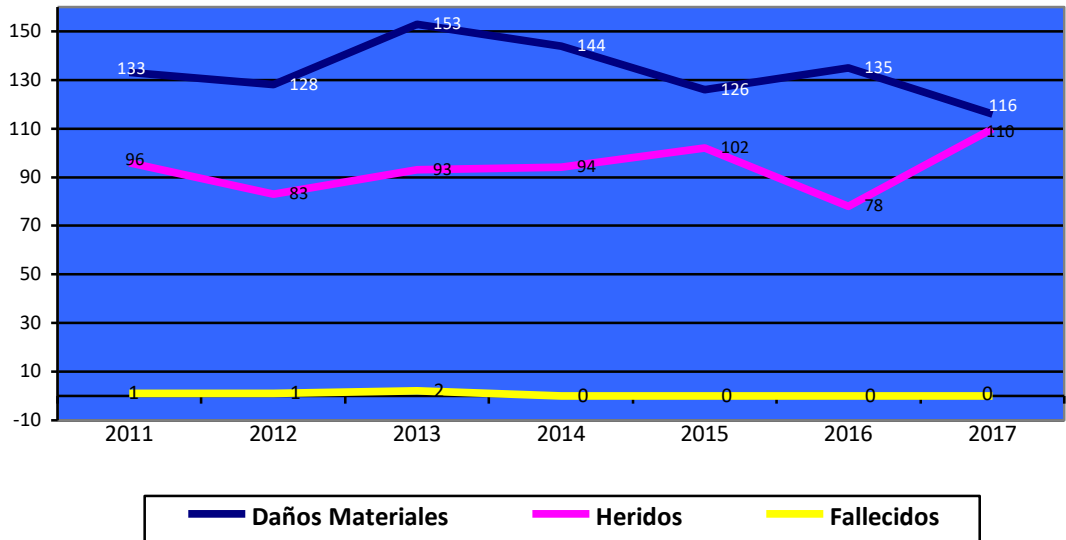
### Accidentes Con Fallecidos



### Accidentes Con Fallecidos

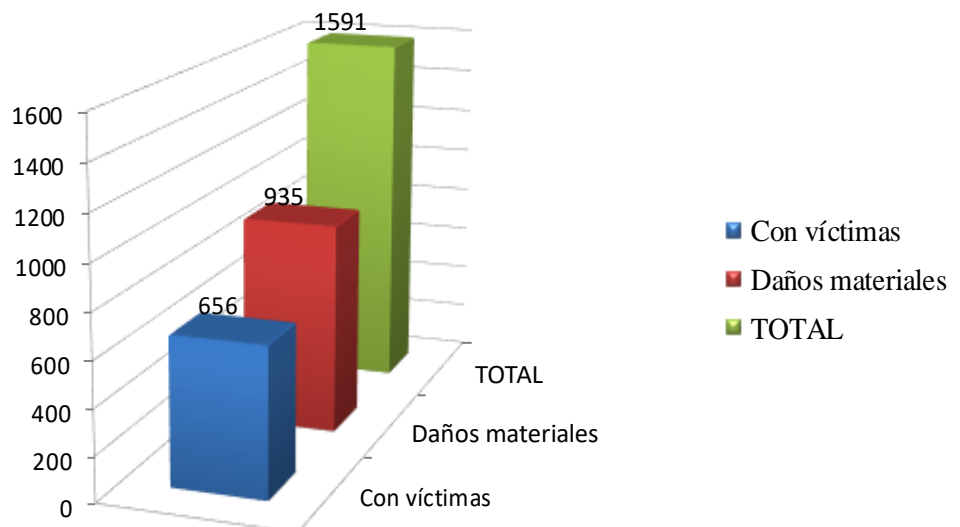


### Evolución de los Accidentes

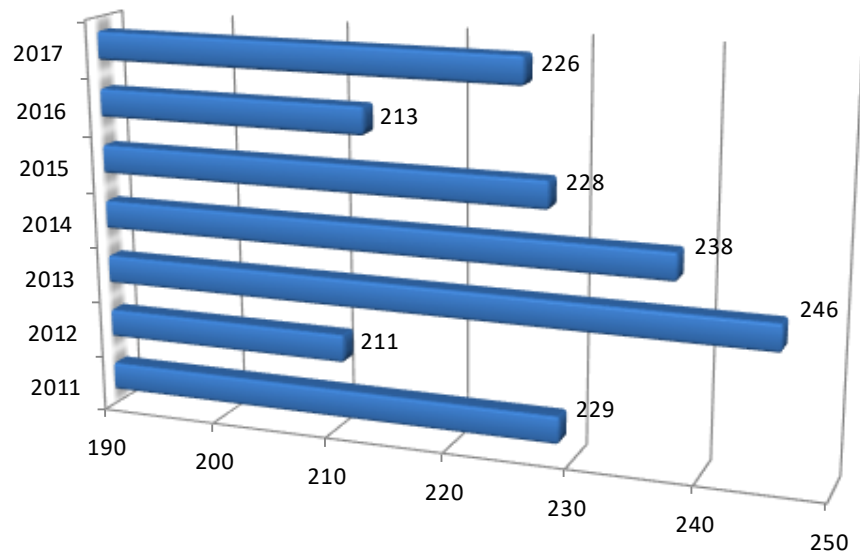


Atendiendo A la gráfica anterior, podemos observar como en la comparativa sobre los años estudiados, se produce un **ligero descenso** respecto a los **accidentes de daños materiales**. Por otro lado, y en contrapartida a lo especificado, en lo que respecta a los **accidentes con víctimas**, se vislumbra por el contrario un **ligero aumento**, siendo significativo reseñar que desde el año **2014 no se han producido víctimas mortales**.

### ACCIDENTES OBSERVADOS DESDE 2011 A 2017



### TOTAL ACCIDENTES DAÑOS MATERIALES Y VICTIMAS POR AÑOS (2011 A 2017)



Atendiendo a los datos reflejados en la gráfica anterior, observamos que la **media de accidentes** se sitúa en **227 por año**, lo que deja entrever que, al margen del año 2012, los últimos dos años del estudio (2016 y 2017) reflejan un ligero descenso de éstos, aunque el 2017 presenta una cifra muy ajustada por debajo de la media.

Es de mención resaltar que, aunque se han generado **más accidentes con víctimas** en el año **2017**, a su vez es el año en el que **menos accidentes de daños materiales** se han producido.

Para entender el fenómeno de la accidentalidad en nuestra ciudad, es conveniente conocer, aunque a grandes rasgos, el marco geográfico y las condiciones básicas en que se desarrolla la movilidad en la ciudad. El entorno físico, los hábitos de movilidad y los condicionantes de transporte son algunos de los elementos que se presenta a continuación.

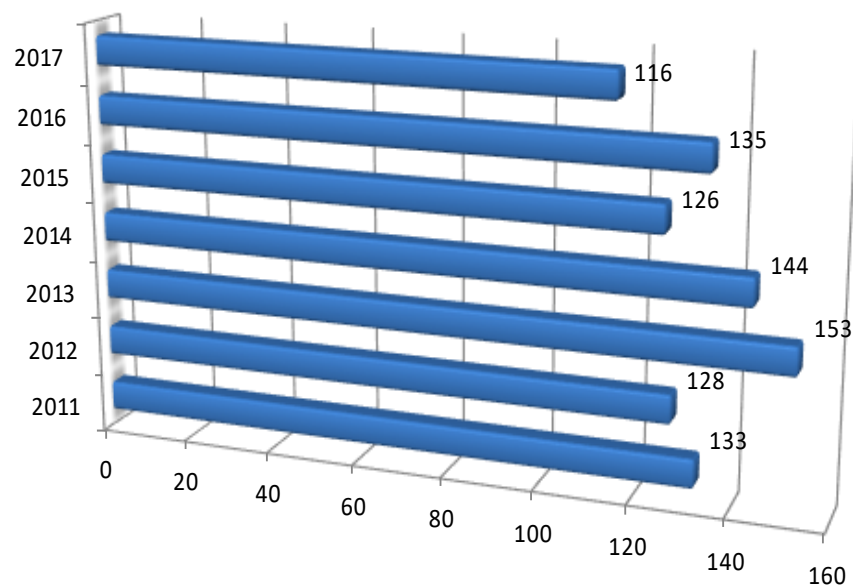
## 8.2 Accidentes de daños materiales

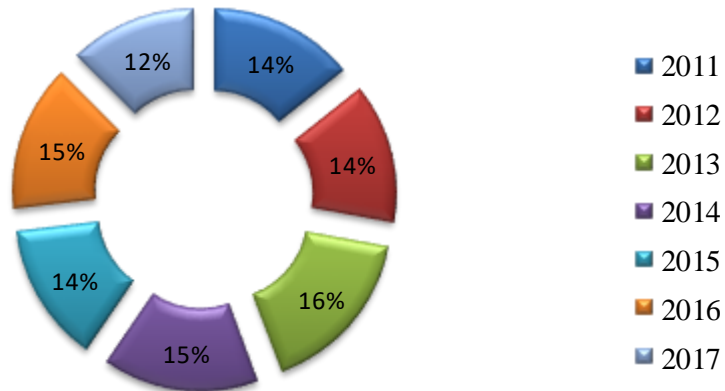
De los 935 accidentes de este tipo, contabilizados en la presente fase de diagnóstico, el 99% de éstos consisten en pequeños accidentes de sólo daños materiales como consecuencia de salidas de estacionamientos, intersecciones perpendiculares a poca velocidad, colisiones por alcance, raspados al adelantar un vehículo parado en un carril de circulación o choques con hitos/vallas perimetrales delimitadoras de zonas peatonales.

Suelen producirse por distracciones, por la falta de experiencia o pericia, falta de atención suficiente o exceso de confianza en la conducción. Son accidentes, por lo general, de poca importancia ya que la velocidad a la que suelen ocurrir es bastante reducida.

La cantidad de este tipo de accidentes fluctúa, en el presente estudio, según el año que se observe, constituyendo el **2013 el año de mayor ocurrencia**, sufriendo un repunte significativo, pero finalizando el **año 2017** (116 accidentes) con una **leve reducción del 12,7% respecto de la media del estudio 2011/2017** (133 accidentes).

### ACCIDENTES DAÑOS MATERIALES AÑOS 2011 A 2017





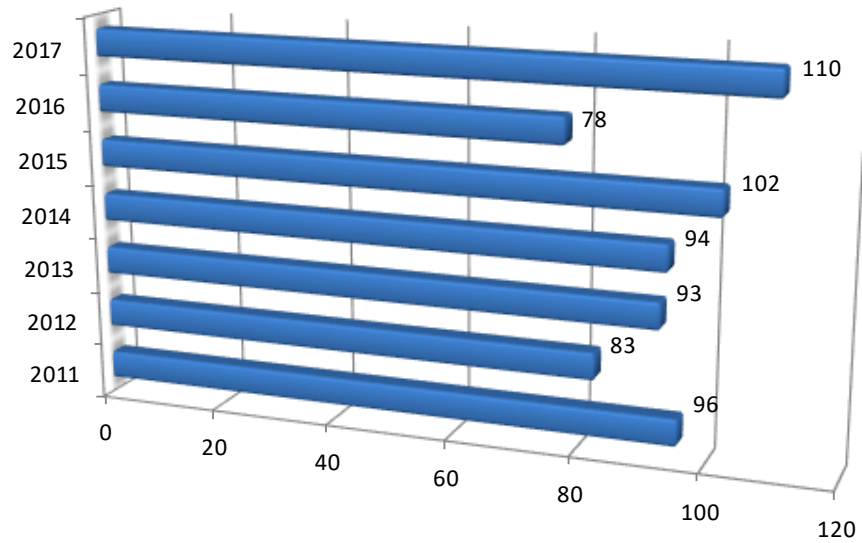
Este tipo de accidentes requieren un estudio especial ya que como consecuencia de ellos no sólo resultan daños en los bienes y vehículos, si no también lesiones en las personas, por ello si actuamos sobre éstos, indirectamente estaremos actuando también sobre los anteriores.

Cabe reseñar que el presente estudio desvela que durante el periodo objeto del mismo (2011 a 2017), se han producido **656 accidentes con víctimas/heridos** de diversa consideración, resultando que **858** lo fueron con **carácter leve**, **43 de carácter grave** y se produjeron **4 fallecimientos**, alcanzándose la cifra de **905 víctimas en los 656 accidentes** con heridos registrados, produciéndose una media de 1,3 víctimas por accidente.

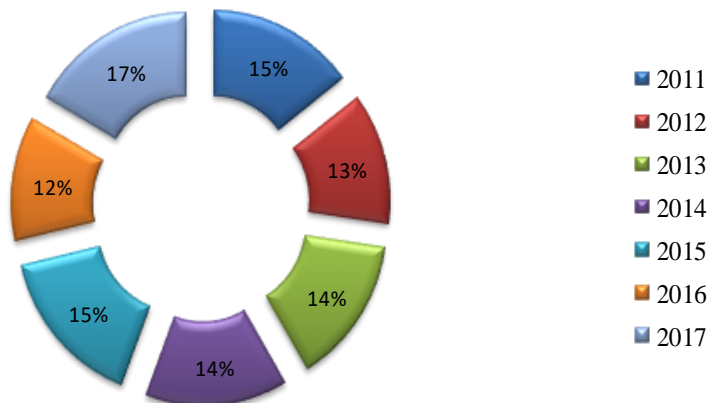
Para ello es necesario conocer cuáles son las cifras de la accidentabilidad de los últimos años en nuestra ciudad (a partir del año 2011, objeto del estudio), siendo significativo precisar, cuando se producen los accidentes, la hora, el día de la semana o el mes de su ocurrencia, para determinar las causas y motivos que los provocan; con que tipología de accidentes nos encontramos (colisiones, choques, salidas de vía, caídas); así como su localización por si existiesen puntos conflictivos de especial estudio, tramos de concentración de accidentes (TCA) o incluso “puntos negros”; como han ido evolucionado; y por supuesto cual es el perfil de conductores y víctimas, ya que ambos, junto a los vehículos son parte fundamental en el desenvolvimiento de la ocurrencia de los accidentes.

Como se puede observar en las siguientes gráficas, y al igual que en los accidentes de daños materiales, la cantidad de éstos varía en función del año que se estudie, constituyendo el **año 2017 el de mayor ocurrencia** de los observados (110 accidentes), con un **leve aumento del 19,5% respecto de la media** del estudio **2011/2017** (92 accidentes).

### ACCIDENTES CON HERIDOS AÑOS 2011 A 2017



Un dato curioso a tener en cuenta, es la paradoja que se observa respecto al año 2017, ya que se erige en el año de mayor accidentabilidad con víctimas y, a su vez, resulta ser también el año en el que menos accidentes de daños materiales se han producido.



### 8.3.1 Según la hora, el día y el mes

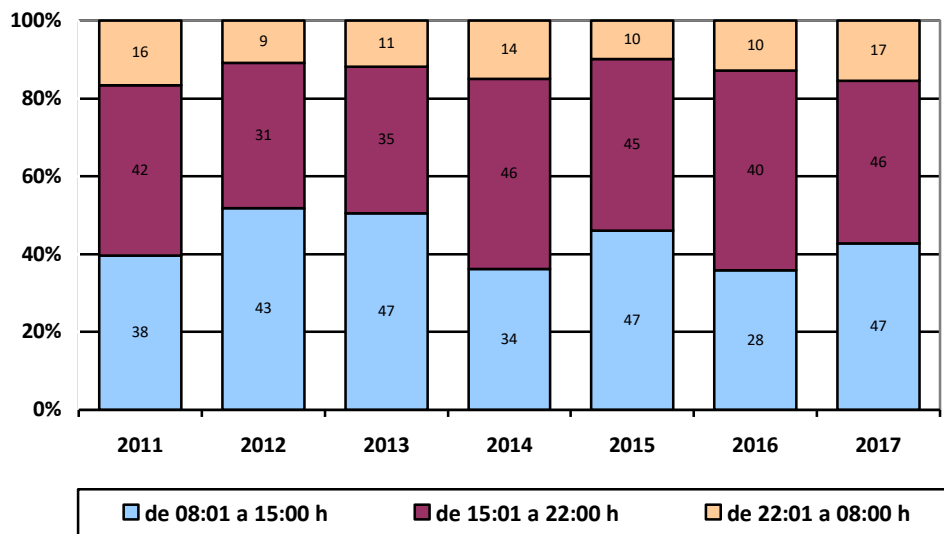
Determinar cuáles son los factores temporales que condicionan la distribución en la ocurrencia de los accidentes de tráfico, es la clave fundamental para la adopción de medidas que atiendan a evitarlos. Por ello, debemos conocer cuál es la franja horaria, el día de la semana y el mes del año durante los cuales se producen un mayor número de accidentes.

#### 8.3.1.1 Según la hora

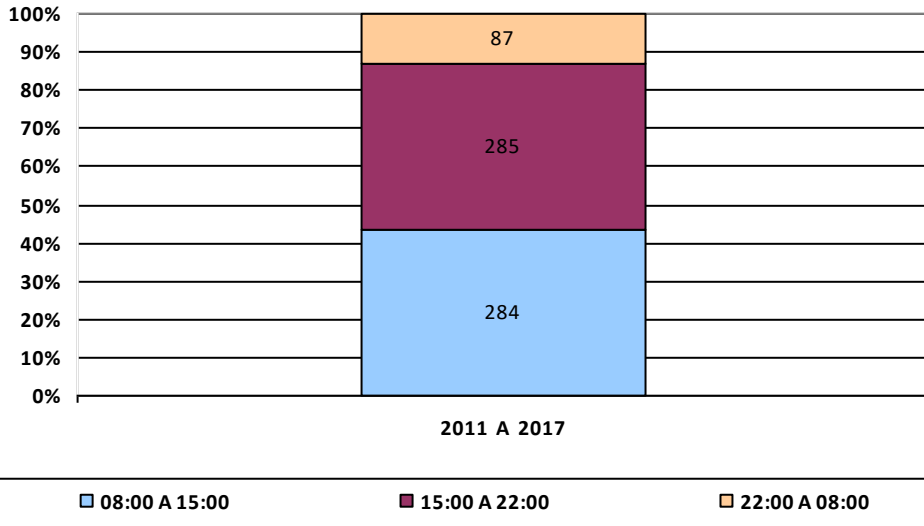
A la vista de los resultados, observamos que la franja horaria del día en la que se producen más accidentes, al igual que los casos anteriores, varía en función del año, siendo significativo el dato de la poca ocurrencia durante el horario nocturno, produciéndose más accidentes en horario de mañana durante los años 2012, 2013, 2015 y 2017; y en horario de tarde durante los años 2011, 2014 y 2016.

Cabe señalar que la **diferencia** existente entre la **franja horaria de mañana** (de 08:00 a 15:00 h) **y de tarde** (de 15:01 a 22:00 h), **es de sólo un accidente**, siendo prácticamente inapreciable la diferencia entre dichos tramos horarios, al mismo tiempo que se advierte que durante el horario nocturno (de 22:01 a 08:00), en el año 2017, último año del estudio, es donde se recogen más accidentes, también existiendo una diferencia de un accidente respecto al año 2011, primer año objeto del estudio.

### ACCIDENTES SEGÚN LA HORA DEL DÍA, POR AÑO

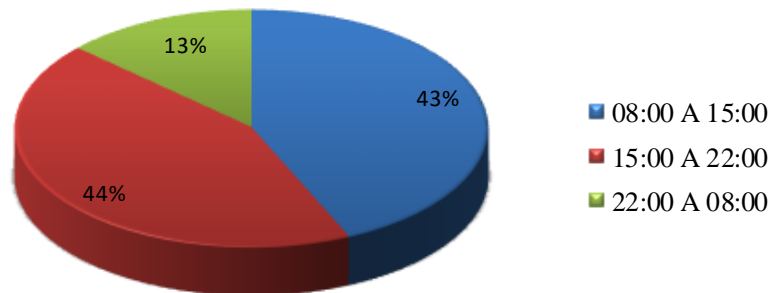


## ACCIDENTES SEGÚN LA HORA DEL DÍA AÑOS 2011 A 2017



Como se puede observar en la graficas que anteceden, los accidentes suelen ocurrir en mayor cantidad durante el horario de tarde, si bien la diferencia con el horario de mañana es de sólo un accidente en el cómputo global, es decir de un tenue **1% de diferencia** (gráfica siguiente). Este dato hace imposible distinguir claramente sobre una franja horaria concreta respecto a la ocurrencia de los accidentes, lo que deja entrever que tanto el horario de mañana como el de tarde son coincidentes en el volumen del tráfico que circula por nuestra ciudad.

## ACCIDENTES SEGÚN LA HORA DEL DÍA POR % 2011/2017



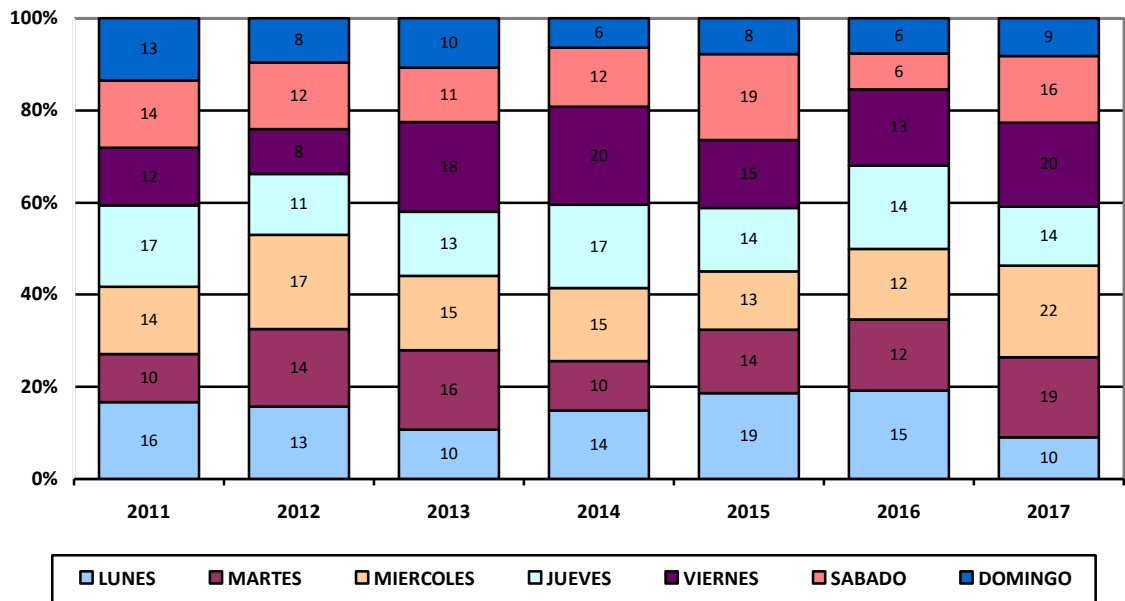
### 8.3.1.2 Según el día de la semana.

En este apartado se puede observar cómo en función del año, los accidentes se producen en diferentes días, siendo éstos variados.

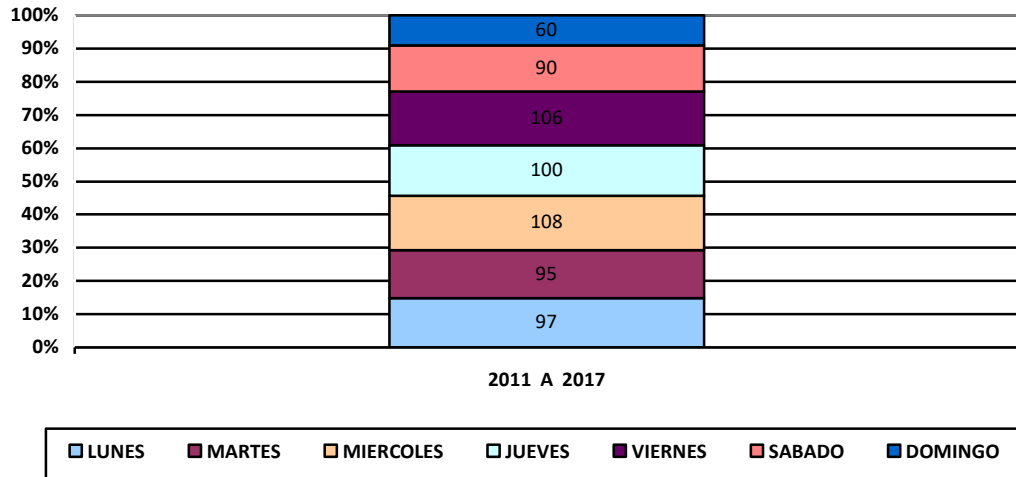
Una vez analizados todos los datos y agrupándolos para su estudio, durante el periodo comprendido entre los años 2011 al 2017, se vislumbra que, aunque el día en el que han ocurrido **mayor número de accidentes son los miércoles con 108 siniestros**, seguido muy de cerca por los viernes con 106, continuando los jueves con 100 y a su vez muy de cerca por los lunes con 97 y los martes con 95, decreciendo el resto de días (sábados y domingos). Dichos datos desvelan que la mayoría de ellos se producen en días laborables, el **77% de lunes a viernes**, coincidentes con los días de mayor movilidad de las personas y, por ende, mayor tránsito de vehículos, en contra posición con los fines de semana con un **23% sábados y domingos**.

Es significativo constatar como los días de menor tráfico de vehículos, los fines de semana (sábados y domingos), la accidentabilidad se reduce, siendo el domingo el día en el que menos accidentes de circulación se producen (9%).

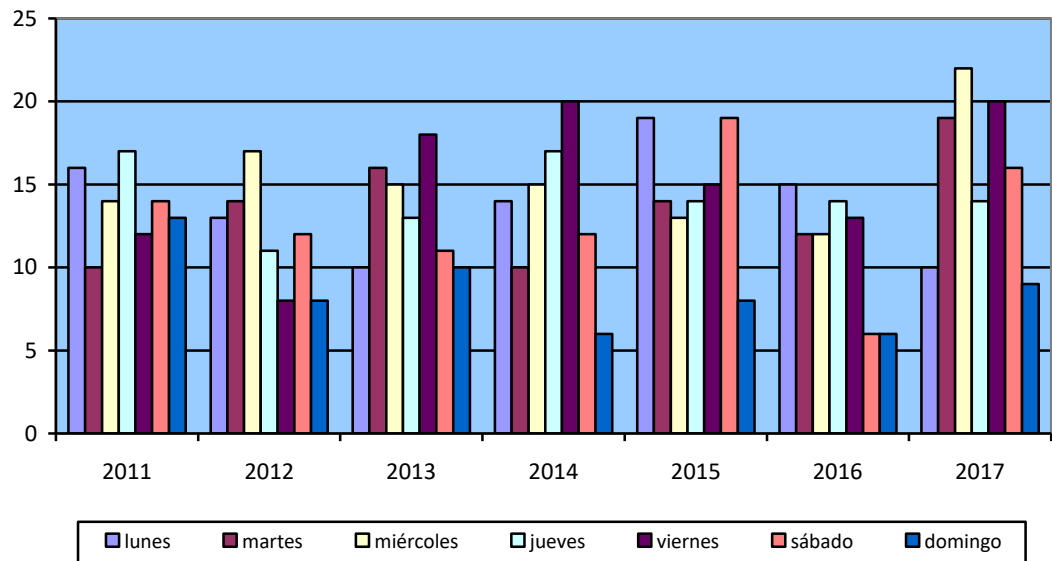
### ACCIDENTES POR AÑOS, SEGÚN EL DÍA DE LA SEMANA



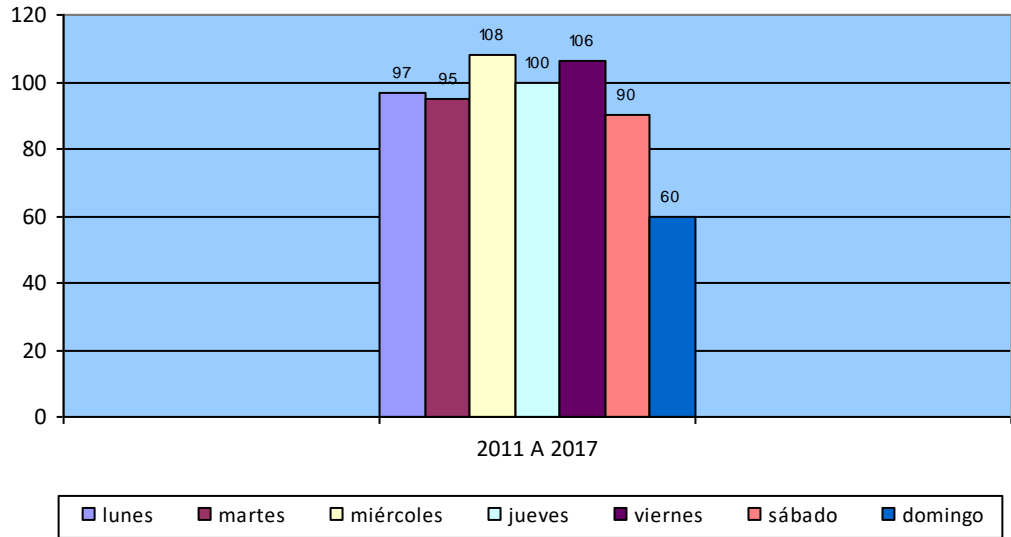
### ACCIDENTES SEGÚN EL DÍA DE LA SEMANA AÑOS 2011 A 2017



### EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES CON VÍCTMAS POR DIA DE LA SEMANA AÑOS 2011 A 2017

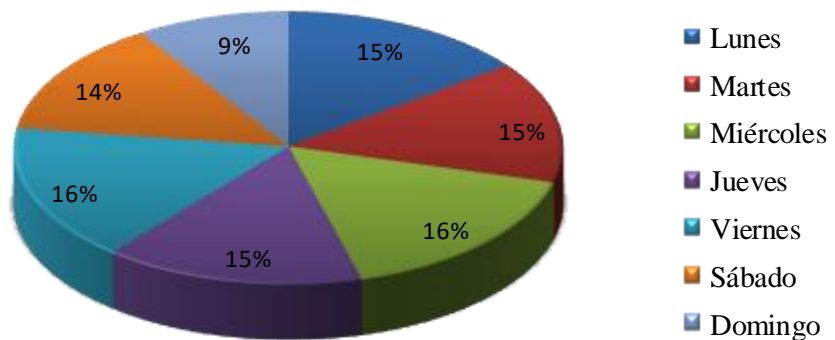


### EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES CON VÍCTMAS POR DIA DE LA SEMANA AÑOS 2011 A 2017



Como se puede apreciar en las gráficas, los días que concentran mayor volumen de accidentabilidad son los miércoles y viernes, seguidos de los lunes, martes y jueves, siendo los sábados y domingos los días en que menos accidentes se producen, aunque la disminución es más significativa en los domingos.

### ACCIDENTES SEGÚN EL DÍA DE LA SEMANA POR % 2011/2017

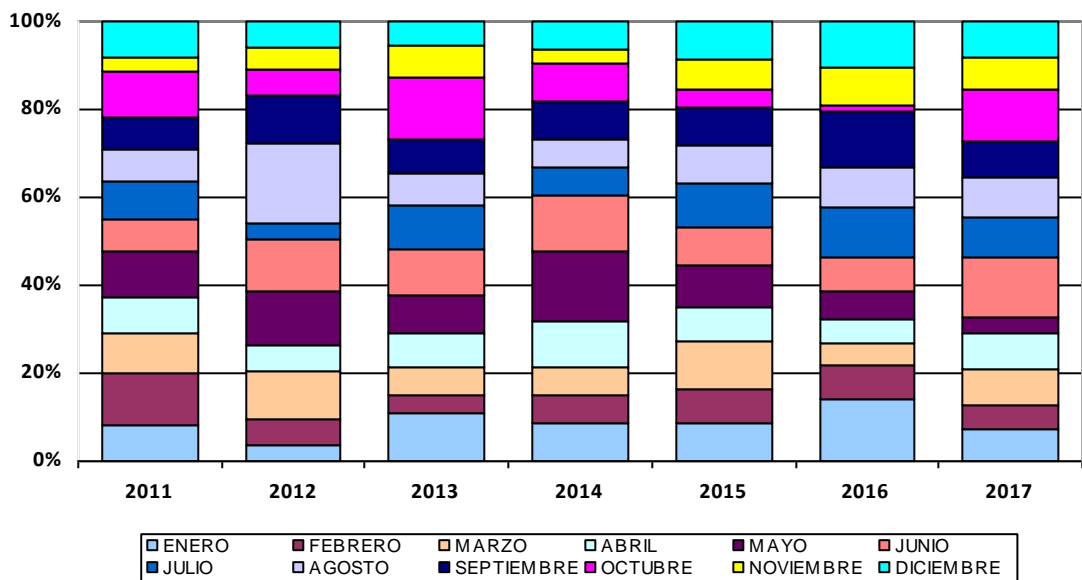


### 8.3.1.3 Según el mes del año.

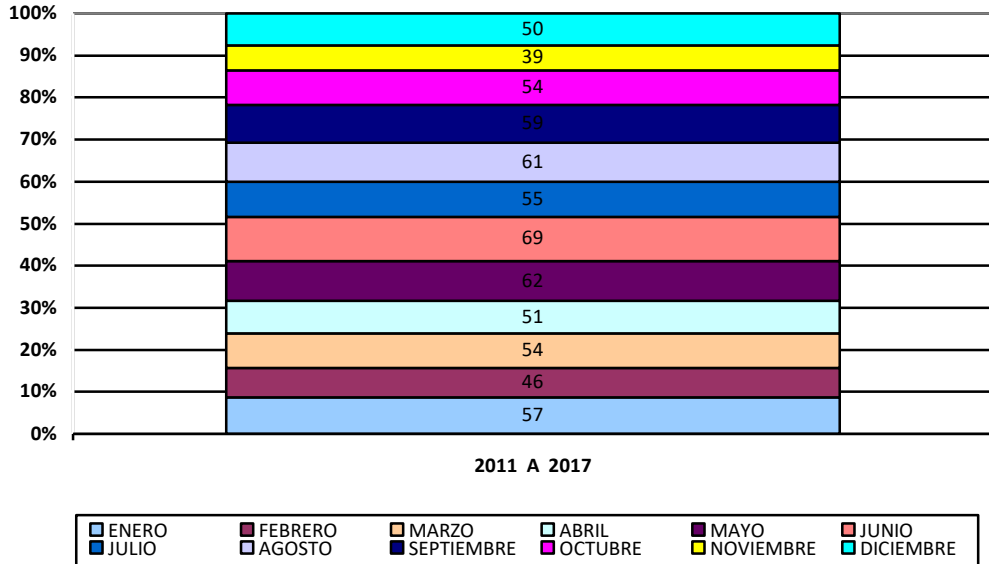
Al igual que en el caso anterior, tras el estudio de los datos recopilados, en función del año que tomemos como modelo, el mes de ocurrencia de accidentes varía, si bien una vez agrupados todos los datos se puede observar que el mes en el que se aglutina el **mayor volumen de accidentes** es el de **junio (con 69)**, seguido muy de cerca por los meses de **mayo (con 62)**, **agosto (con 61)**, **septiembre (con 59)** y **julio (con 55)**, siendo prácticamente los meses en los que se ha acumulado **mayor índice de accidentabilidad**, los correspondientes al **periodo estival**.

No podemos obviar que le siguen muy de cerca los meses de enero (con 57), marzo y octubre (con 54), abril (con 51) y diciembre (con 50), siendo los meses de menor acumulación de accidentes y por tanto en línea decreciente, los correspondientes a febrero (con 46) y **diciembre (con 39)**, resultando este último el **mes en el que menos accidentes de tráfico se han producido**.

### ACCIDENTES POR AÑOS, SEGÚN EL MES DEL AÑO

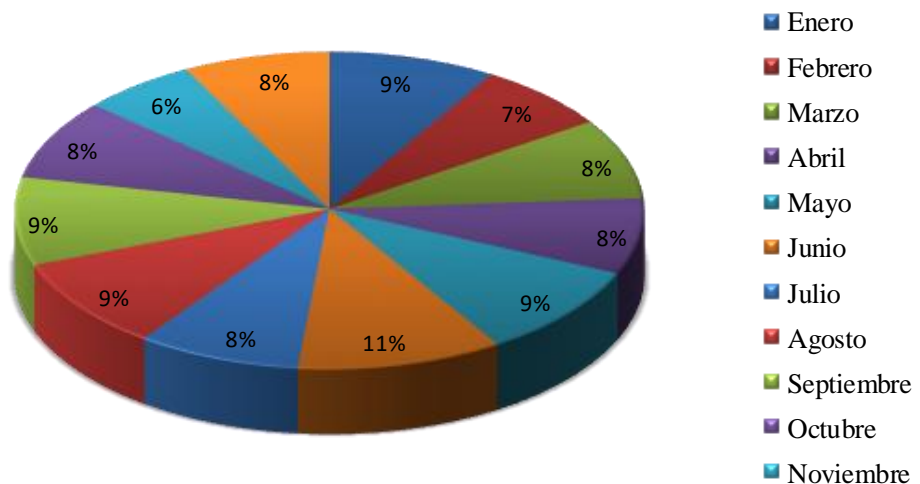


## ACCIDENTES POR MESES AÑOS 2011 A 2017



Al margen de lo indicado, queda contrastado que **el mes de mayor accidentabilidad corresponde a junio con un 11%** y el de **menor accidentabilidad resulta ser el mes de noviembre con un 6%**, quedando el resto de meses muy equiparados entre el 7% y el 9%, no observándose, salvo por pequeñas diferencias, una tendencia diferente a la indicada.

## ACCIDENTES SEGÚN EL MES AÑOS 2011 A 2017



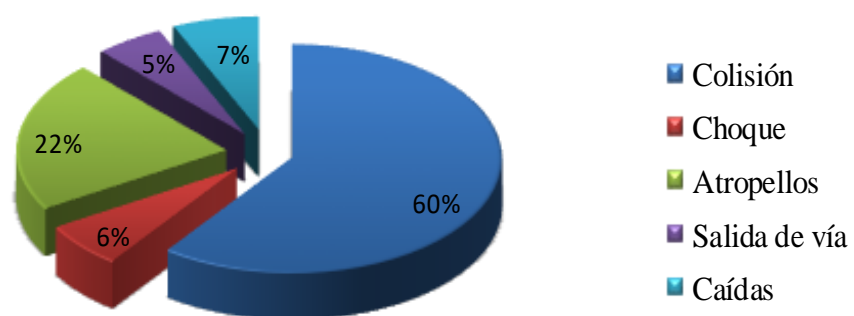
#### 8.4 Tipo de accidentes

Existe una amplia clasificación en cuanto a los tipos de accidentes se refiere, no obstante, y atendiendo a la casuística observada en el presente estudio, haremos mención a que los accidentes ocurridos en nuestra ciudad, lo han sido fundamentalmente por **colisiones, choques, atropellos, salidas de vía y caídas**.

Hay que señalar que, el determinar los tipos de accidentes que se producen en nuestras vías es un elemento fundamental que permite definir, al igual que los factores temporales (la hora, el día o el mes de su ocurrencia), las estrategias a seguir a la hora de tratar su producción, con el fin de evitar su ocurrencia.

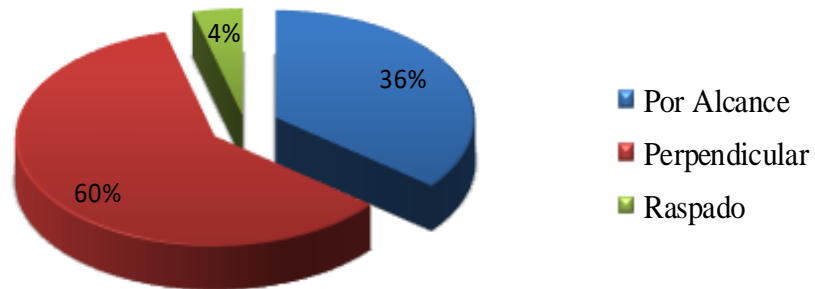
Como se puede observar en la siguiente gráfica, el grueso de los accidentes se encuentra dentro de las denominadas **colisiones, con un 60%** del total registrado, seguido por los **atropellos con un 22%**, las caídas con un 7%, los choques contra elementos fijos con un 6% y por último las salidas de vía con un 5%.

#### TIPOS DE ACCIDENTES



Tras la observación de los datos reflejados en la gráfica anterior, obtenidos como resultado de los accidentes ocurridos en nuestra ciudad, cabe decir que es significativo y por tanto objeto de un estudio más exhaustivo, la ocurrencia de las colisiones, ya que constituyen un 60% del total.

## ACCIDENTES POR COLISIONES



Dentro de los accidentes ocurridos por colisiones, hay que decir que el **60%** de ellos son los propios de este tipo de accidentes, ocurridos como consecuencia de **colisiones por embestidas perpendiculares**, normalmente en intersecciones y cruces de vías. No obstante, cabe destacar que también se observa un **36%** de **colisiones por alcance**, colisiones que se producen por despistes de los conductores, falta de atención durante la conducción, así como por exceso de confianza.

### 8.5 Localización de los accidentes (Tramos de concentración de accidentes)

Un dato importante a la hora de estudiar la accidentabilidad es el concretar la ubicación en los tramos de vía en los cuales se producen los accidentes, es decir, localizar el lugar o punto concreto de su ocurrencia, ya que ello determinará en dicha vía, el carácter de punto negro o de tramo de concentración de accidentes.

En este apartado no se pretende establecer la vía como causa inmediata en la incidencia de éstos, sino que, únicamente se pretende ubicarlos en un espacio físico donde junto a conductores/as, peatones, vehículos y normas, se pueda determinar las causas y los factores intervinientes en ellos, para actuar, si fuese necesario, sobre la calzada y/o la señalización.

Para una mejor comprensión de este apartado, es necesario e importante saber que desde el año 2000, la DGT define como Punto Negro "aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros". (Instrucción 01/TV-29 D.G.T.)

El Ministerio de Fomento emplea el término "Tramo de Concentración de Accidentes (TCA)" para referirse a los puntos peligrosos de una red de carreteras; considerándose como tal "aquel tramo de la red que presenta un riesgo de accidente significativamente superior a la media".

Hay que decir que la Dirección General de Tráfico abandonó el concepto de "punto negro" para usar la terminología de "Tramo de concentración de accidentes (TCA)" definiéndolo como "aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad".

Una vez teniendo claros los conceptos, y atendiendo a los datos recopilados para el presente Plan de Seguridad Vial, en la siguiente tabla se especifican las vías en las que más concentración de accidentes se han detectado en Lucena en los años observados.

CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	
AÑO	VÍA / CANTIDAD
2011	- Rotonda N-331 con A-318 (scalextric)..... 3
	- N-331 (varios tramos)..... 3
	- C/ Juego de Pelota..... 4
	- Avda. de la Infancia..... 4
2012	- N-331 (varios tramos)..... 9
	- Polígono Ind. de la Viñuela..... 5
	- Avda. Miguel Cuenca Valdivia..... 4
	- Ronda de San Francisco..... 7
2013	- Ronda de San Francisco..... 4
	- Avda. de la Infancia..... 6
2014	- Ronda de San Francisco..... 7
	- C/ Del Aceite..... 4
2015	- Ronda San Francisco..... 9
	- C/ Ejido Plaza de Toros..... 5

	- Avda. de la Infancia.....	3
	- Polígono Ind. de la Viñuela.....	6
	- N-331 (varios tramos).....	9
	- Ctra. De Cabra.....	4
	- C/ del Aceite.....	5
<b>2016</b>	- Avda. El Parque.....	4
	- Ctra. de Cabra.....	6
	- N-331 (varios tramos).....	5
	- Puente San Juan.....	3
	- Avda. de la Infancia.....	5
	- Ronda de San Francisco.....	4
	- Avda. Miguel Cuenca Valdivia.....	3
<b>2017</b>	- Ronda de San Francisco.....	11
	- C/ Del Aceite.....	4
	- Avda. de la Infancia.....	5
	- Avda. Miguel Cuenca Valdivia.....	6
	- Avda. de la Guardia Civil.....	5
	- C/ Ancha con C/Flores.....	3

Los datos que se reflejan en la tabla que antecede, son las concentraciones de accidentes registradas en las zonas indicadas, no obstante, no todos se pueden considerar como TCA debido a que distancia entre ellos superan los 100 metros, tal es el caso de la N-331 (4 kilómetros), Avda. de la Infancia (2 kilómetros), Ronda de San Francisco (1,1 kilómetros), C/ del Aceite 300 metros.

Hay que significar que la casuística de la accidentabilidad es muy variada, registrándose accidentes en vías muy variadas y dispares de la ciudad, concentrándose algunos de ellos en las zonas indicadas y variando dependiendo del año que se estudie, si bien, se aprecia que durante varios años se repite su ocurrencia en algunas zonas.

Al margen de lo expuesto, podemos considerar TCA, en referencia al último año del estudio o por reincidencia, los siguientes:

- Ronda de San Francisco, en sus diversos tramos (en estudio colación semáforos)
- C/ Del Aceite (nuevo asfaltado de la calzada y ubicación paso de peatones sobreelevado)
- Avda. de la Infancia, en sus diversos tramos (se han instalado semáforos)
- Avda. Miguel Cuenca Valdivia (se han instalado bandas reductoras y pasos de peatones)
- Avda. de la Guardia Civil (señalización luminosa en pasos peatones y bandas reductoras)
- C/ Ancha con C/ Flores de Negrón

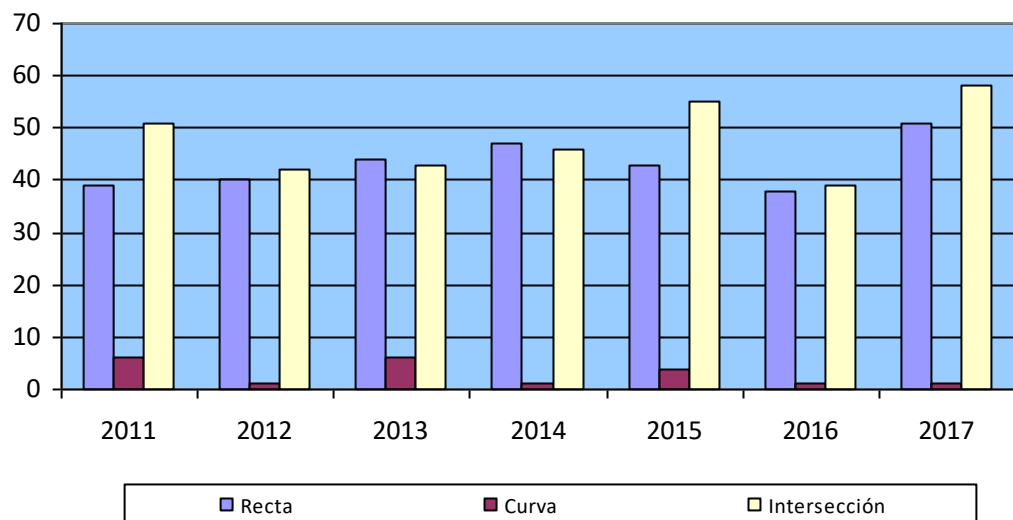
### 8.6 Accidente por tramo de vía

El tramo de vía en el que se produce un accidente es un elemento a tener en cuenta, ya que éste determina algunas de las causas que dan como consecuencia su producción.

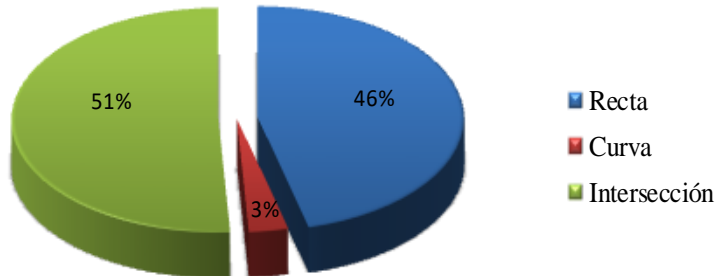
Por ello hay que diferenciar entre **intersecciones**, lugares donde el nivel de conflicto es más alto, atendiendo a la confluencia de varias vías con tráfico en una o varias direcciones; a las dimensiones de éstas: a su visibilidad, ya que en algunas puede ser bastante reducida; a la regulación del cruce; e incluso al volumen de tráfico, tanto de vehículos como de peatones. **Curvas**, donde el nivel de conflicto es normal, en función del volumen de tráfico, la distracción, el exceso de velocidad o la falta de visibilidad, y **rectas**, las cuales tienen un nivel de conflicto bajo, pero en las que se suelen producir la mayoría de los atropellos y colisiones por alcance, debido a un exceso de velocidad, distracciones en la conducción o falta de atención.

En los siguientes gráficos se observa como la mayoría de los accidentes ocurridos en nuestra ciudad se han producido en **intersecciones con un 51%**, no obstante, es significativo que el **46%** se han producido en **tramos rectos** de vía.

**ACCIDENTABILIDAD POR TRAMO DE VÍA AÑOS 2011 A 2017**



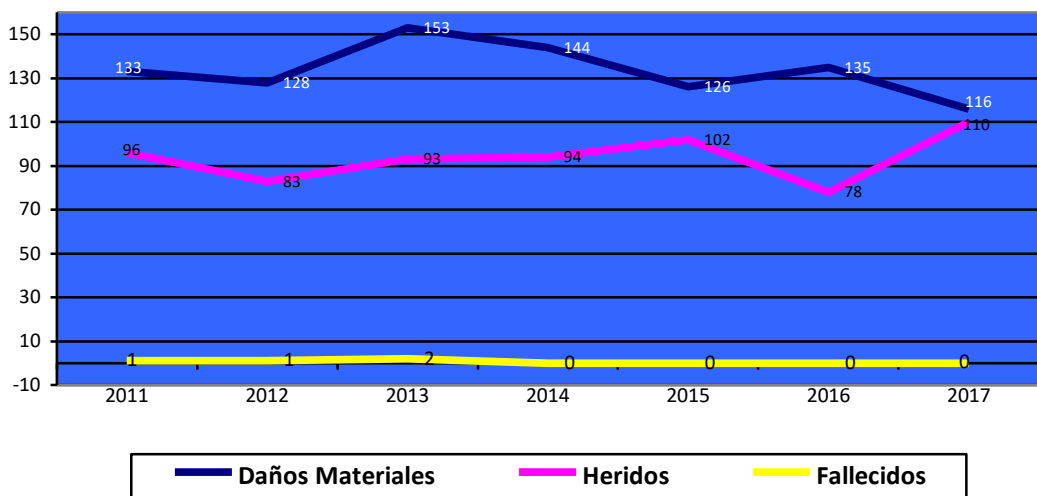
## ACCIDENTES POR TRAMO DE VIA



### 8.7 Evolución de la accidentalidad

A la vista de los datos reflejados en el presente estudio, podemos decir que la evolución de la accidentalidad en nuestra ciudad presenta un **ligero descenso** respecto a la media de los **accidentes de daños materiales**, con un **12,8%**. Por otro lado, y en contrapartida a lo especificado, en lo que respecta a los **accidentes con víctimas**, se vislumbra por el contrario un **ligero aumento**, respecto a la media del **17%**, siendo significativo reseñar que desde el año **2014 no se han producido víctimas mortales**.

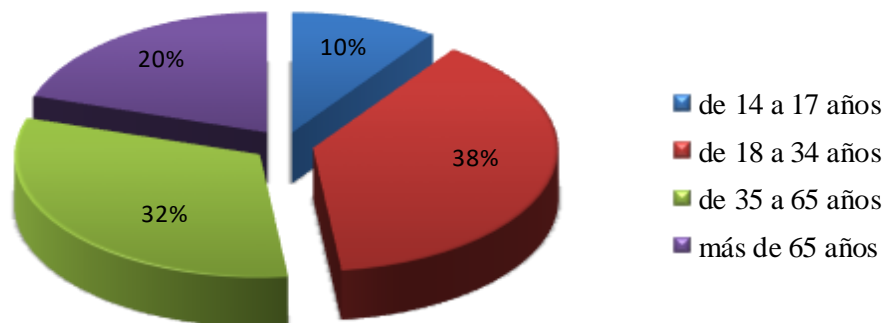
### Evolución de los Accidentes



### 8.8 El perfil de los conductores

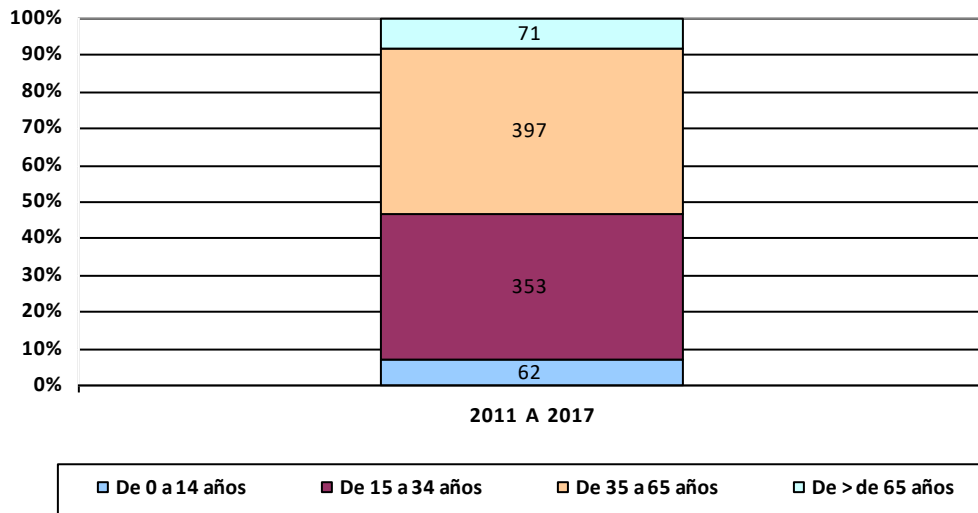
Otro dato, objeto de estudio a tener en cuenta, es conocer la franja de edad de los conductores implicados en accidentes de tráfico con víctimas, bien implicado en un accidente o causante de ellos. Para ello se ha elaborado la siguiente gráfica que nos indica que el **38% de los conductores** implicados en un accidente de tráfico se encuentran dentro de la **franja comprendida entre los 18 y los 34 años de edad**, seguidos muy de cerca con un **32%**, por los conductores de entre 35 y 65 años de edad.

#### PERFIL DE LOS CONDUCTORES

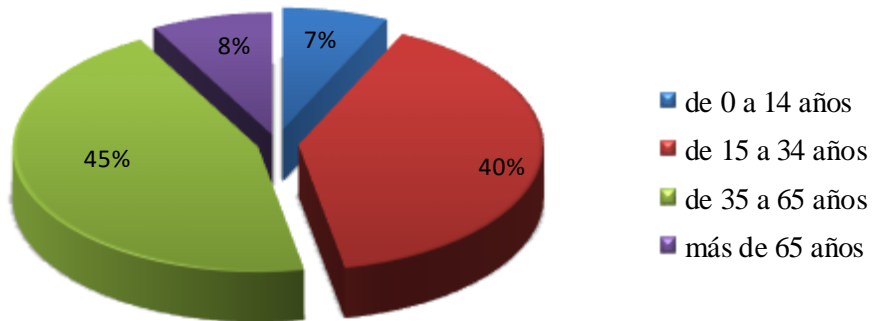


### 8.9 El perfil de las víctimas

La media de edad de las víctimas implicadas en los accidentes de tráfico se sitúa en la franja comprendida **entre los 35 y 65 años de edad (adultos) (45%)**, si bien le siguen muy de cerca las personas un poco más jóvenes situados en la franja de edad comprendida **entre los 15 y 34 años (40%)**.



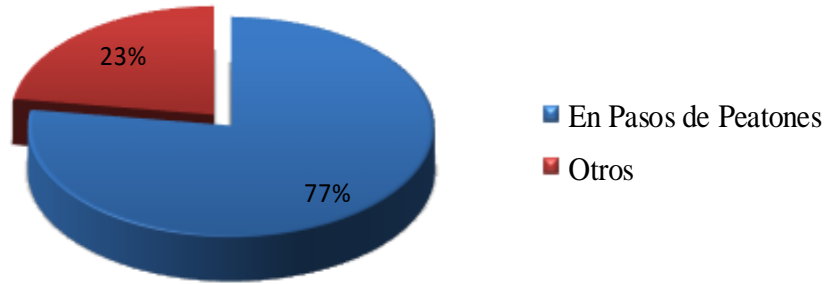
## PERFIL DE LAS VÍCTIMAS



### 8.10 Los accidentes con peatones

En el **22%** de los accidentes con víctimas estudiados, se han ocasionado con motivo de atropellos a peatones, siendo relevante que el **77%** de ellos han ocurrido en **pasos de peatones**, motivados por distracciones tanto de conductores como, en algunos casos, de los propios peatones.

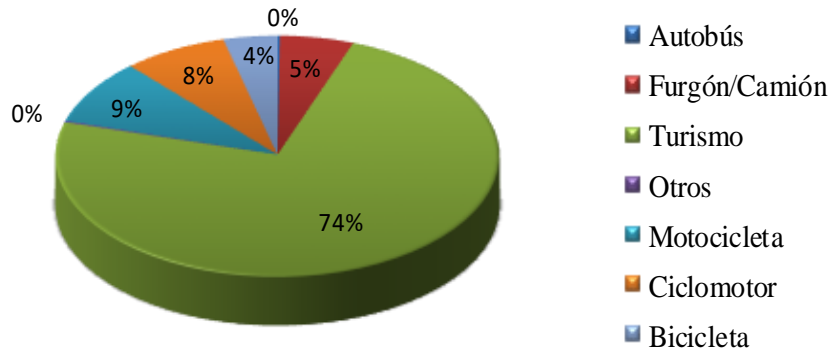
## ACCIDENTES POR ATROPELLOS



### 8.11 Tipos de vehículos implicados en los accidentes.

En este apartado se advierte que tres cuartas partes de los vehículos implicados en los accidentes son **turismos (74%)**, constituyendo la suma del resto de vehículos una tercera parte del total (26%).

## TIPO DE VEHÍCULOS IMPLICADOS EN ACCIDENTES



## 9. CONTROLES PREVENTIVOS.

En este punto hay que indicar que los controles que realiza la Policía Local de Lucena son de muy diversa índole, y que éstos se efectúan en función al servicio a realizar o del objetivo a cumplir. No obstante, y teniendo en cuenta que el objeto que persigue el presente Plan de Seguridad Vial es la reducción de la accidentabilidad en nuestras vías, y por ende, la existencia de una seguridad vial efectiva y adecuada para Lucena, únicamente nos vamos a referir a los controles que se realizan, relativos a materias de tráfico y seguridad vial.

Cabe decir que la Policía Local de Lucena, cuando realiza controles de tráfico y seguridad vial, cumple dos objetivos en esta materia; por un lado, culmina los controles anuales establecidos por su Jefatura; y por otro, da cumplimiento al convenio firmado con la Dirección General de Tráfico, al participar en el desarrollo de los controles recogidos en el Plan que la Dirección General de Tráfico establece anualmente, en los que participa esta Jefatura de Policía Local a través de la Jefatura Provincial de Tráfico de Córdoba.

Los controles que realiza la Policía Local de Lucena en esta materia van enfocados a tres aspectos fundamentales, que son:

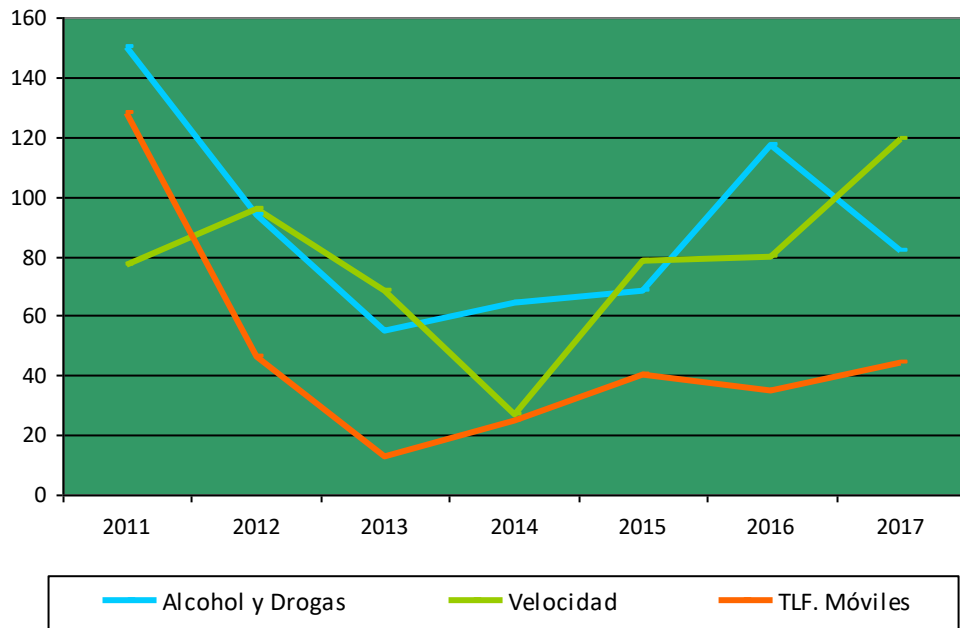
- Evitar la ocurrencia de accidentes de tráfico
- Minimizar las lesiones en caso de que se produzca un accidente
- Hacer que se cumplan las normas de tráfico y Seguridad Vial

### 9.1 Controles para prevención de accidentes (seguridad activa)

Los controles que se llevan a cabo para la prevención de los accidentes de tráfico, son los relativos a alcoholemia y drogas, velocidad y distracciones al volante (uso de teléfonos móviles, tablets u otros dispositivos, etc.). En estas materias, y según consta en los archivos de la Policía Local de Lucena, los controles realizados han dado el siguiente resultado:

MOTIVO	INFRACCIONES OBSERVADAS POR AÑO						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ALCOHOL Y DROGAS	150	94	55	64	68	117	82
VELOCIDAD	77	96	68	27	78	80	119
TLF. MÓVILES	128	46	13	25	40	35	44

El año 2014 no debe ser tenido en cuenta, en cuanto a infracciones de velocidad se refiere, ya que el cinemómetro sufrió una avería de consideración que persistió durante casi todo el año, por la cual y ante tal dilatación de tiempo, no pudieron realizarse pruebas hasta su reparación y nueva entrega por la Jefatura Provincial de Tráfico.



Vistos los datos reflejados en la tabla y gráfica anteriores, se observa que la tendencia, en el consumo de **alcohol y drogas**, es descendente, y aunque durante el año 2016 sufrió un ligero repunte, de nuevo volvió a reducirse en el año 2017, encontrándose actualmente un **2,2% por debajo de la media** de los años del estudio.

En lo que respecta a la velocidad en la circulación, las infracciones varían según el año que observemos, existiendo una tendencia al alza, motivada, entre otras, por la cantidad de ocasiones en las que se instale el cinemómetro.

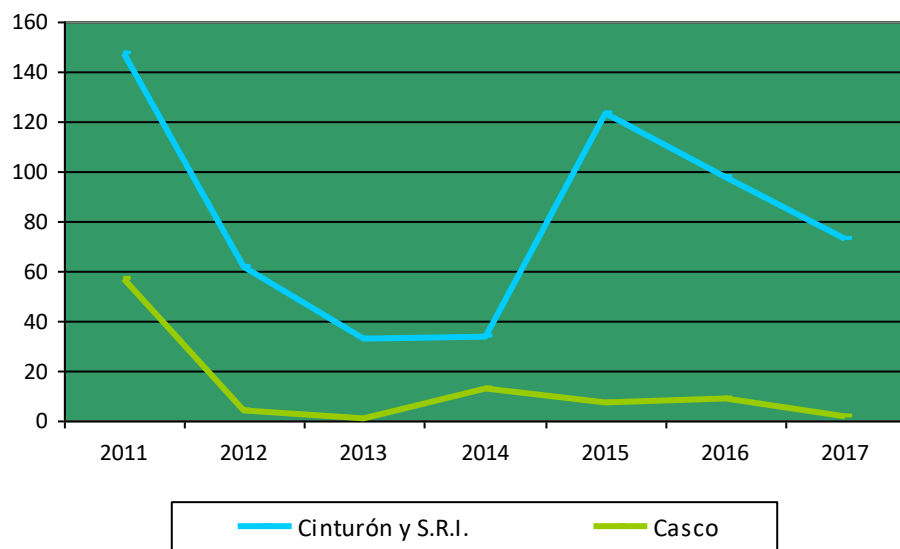
Por último, y sobre la utilización de elementos que distraigan a la conducción, como es el caso de teléfonos móviles u otros dispositivos, se constata una tendencia a la baja en su utilización, tal y como demuestra la bajada del **6,9% respecto de la media**.

### 9.2 Controles para minimizar las consecuencias (seguridad pasiva)

En lo que respecta a los controles que se llevan a cabo, encaminados a minimizar las lesiones que puedan producirse en las víctimas de un accidente de tráfico, observamos que versan sobre dos elementos fundamentales, como son, por un lado, el uso de los cinturones de seguridad y/o sistemas de retención infantil (S.R.I.) y por otro, el uso del casco de protección en ciclomotores y motocicletas.

Recabados los datos sobre los aspectos que nos encontramos estudiando, éstos arrojan el siguiente resultado:

MOTIVO	INFRACCIONES OBSERVADAS POR AÑO						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CINTURÓN Y S.R.I.	147	62	33	34	123	98	73
CASCO	57	4	1	13	7	9	2



Tras visualizar los datos obtenidos, se observa una tendencia considerable a la baja, en cuanto a las infracciones de personas que no hace uso de dichos sistemas de protección, por lo que podemos decir que cada día más ciudadanos se van concienciando en su utilización, en casco urbano, durante la conducción.

En lo que se refiere al cinturón de seguridad y S.R.I. y aunque se ha **reducido en el 2017** de forma considerable respecto a la media de los años objeto del presente estudio, con un **18,5%**, aún es necesario seguir persistiendo en la concienciación y vigilancia sobre su utilización.

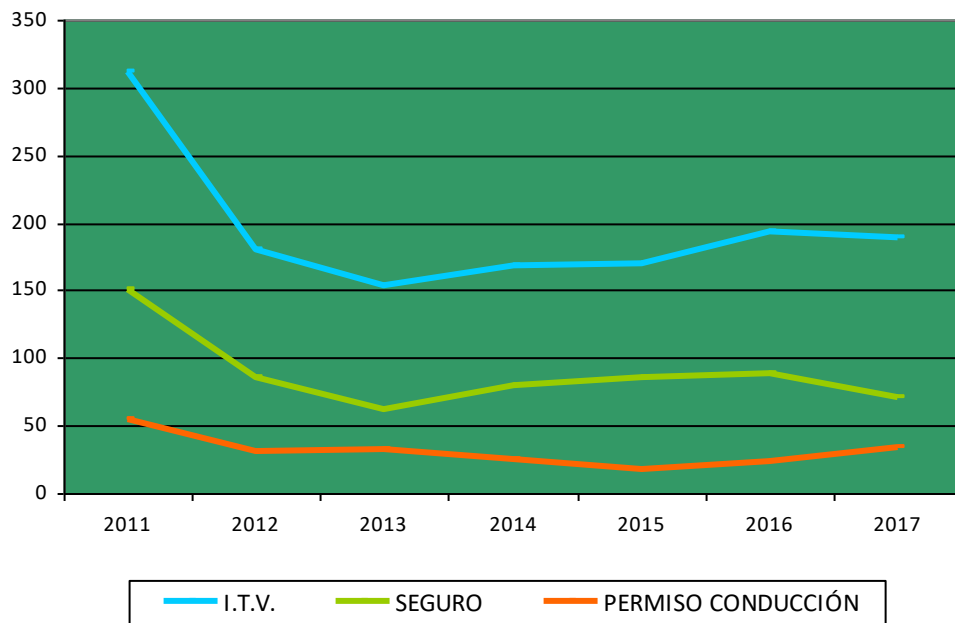
En contrapartida a otros aspectos, uso del casco de protección en ciclomotores y motocicletas, ha pasado de una utilización casi discrecional a prácticamente una total utilización por sus conductores y ocupantes, situándose el **año 2017 con una bajada** sobre el porcentaje de infracciones, respecto a la media del estudio, del **86,7%**, registrándose únicamente 2 denuncias durante dicho año.

### 9.3 Controles para el cumplimiento de las normas viales

En este caso, los controles van enfocados al cumplimiento de la normativa vigente respecto a la documentación de los vehículos y conductores, es decir que se encuentren en vigor las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos (ITV), posean seguro de responsabilidad civil y que los conductores posean la correspondiente habilitación para la conducción de los vehículos que utilicen (permiso de conducción).

A tenor de los datos recabados, sobre este tipo de controles, nos encontramos los siguientes resultados:

MOTIVO	INFRACCIONES OBSERVADAS POR AÑO						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
I.T.V.	312	180	154	169	170	194	189
SEGURO	151	85	62	80	85	88	71
PERMISO CONDUCCIÓN	54	31	32	25	18	23	34



Como se observa en los datos reflejados, tanto en la tabla como en la gráfica de este apartado, la tendencia en el cumplimiento sobre la posesión correcta de las documentaciones de los vehículos y conductores (ITV, seguro y permiso de conducción), es cada vez mayor, lo que supone a su vez unos porcentajes decrecientes en la comisión de infracciones por este tipo de hechos.

Se significa que los porcentajes a la **baja** de las distintas infracciones respecto a la media de los años observados son: **ITV el 3,3%; SEGURO el 20%.**

En referencia al **PERMISO DE CONDUCCIÓN** hay que indicar que, aunque su gráfica es descendente, durante el año **2017 ha sufrido un ligero repunte** respecto a la media de los años estudiados, situándose en un **9,6%** por encima de la media.

## 10. SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS.

En todos los aspectos de la vida existen procesos mediante los cuales se puede llegar a identificar cuáles son los problemas que le afectan, así como las causas que los motivan. Dicho esto, y centrándonos en la Seguridad Vial, como parte de uno de los aspectos más importantes del comportamiento humano, ya que nuestra actividad diaria se ve supeditada a la movilidad (ir al trabajo, al colegio, compras, deporte, ocio, etc.), y

que dicha actividad la realizamos como peatones, ciclistas, pasajeros o conductores de vehículos, hace que este estudio se constituya en el proceso de caracterización de la accidentabilidad en nuestra Ciudad, permitiendo identificar no sólo cuáles son los problemas de seguridad vial existentes, sino también los motivos por los que se producen.

Creemos que es posible una Ciudad donde los peatones puedan circular con tranquilidad, y que esto se puede lograr con la ayuda de todos.



Cuando hablamos de accidentabilidad, como una incidencia en la seguridad vial, hemos de tener en cuenta que los accidentes se consideran “*Sucesos fortuitos o eventuales que alteran el orden normal de las cosas y que involuntariamente ocasionan lesiones a las personas y/o daños a las cosas (bienes)*”.

Por otro lado, la orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de fecha 18/02/1993, establece que un accidente de tráfico es aquél que reúne las siguientes características:

- Que se produzca o tenga su origen en las vías o terrenos objeto de la Legislación sobre tráfico
- Que resulte, como consecuencia de éste una o varias personas muertas o heridas, o sólo se produzcan daños materiales
- Que esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento

No podemos obviar, al margen de las definiciones observadas, que los elementos que intervienen en un accidente de tráfico son el vehículo, el hombre, la vía y no menos importante, las señales/normas de tráfico. A continuación, y a modo de reflexión, vamos a indicar la participación que cada uno de estos elementos tiene sobre la accidentabilidad:

- **El Vehículo:**

Por norma general es el elemento que menos influye en la ocurrencia del accidente debido a las mejoras técnicas que presentan diariamente y que los hacen más seguros cada día.

Un riesgo observable respecto al vehículo y que influye en la ocurrencia de los accidentes puede ser el envejecimiento de éstos.

- **El Hombre:**

Es el elemento principal, y el responsable del accidente, ya que él es quien maneja al vehículo y como tal, debe adecuar su velocidad a las circunstancias del tráfico, de la vía, meteorológicas o cualesquiera otras que puedan incidir en la circulación.

**En la mayoría de los accidentes, el FALLO HUMANO es la CAUSA** de éstos, y pueden deberse a causas físicas o somáticas, psíquicas o falta de conocimientos, experiencia o pericia.

- **La Vía:**

Aunque no se considera el factor más importante en la ocurrencia del accidente, para la investigación debemos observar su trazado, el estado del firme y también las circunstancias climatológicas o ambientales.

- **Las señales/Normas:**

Se debe tener en cuenta la señalización vertical y horizontal (marcas viales) ubicadas sobre la vía. Ésta debe contar con la suficiente visibilidad, buen estado de conservación, adecuada colocación en la vía y ha de adaptarse a su normativa específica (catálogo de señales) en cuanto a dimensiones, colores y formas.

Este factor tiene muy escasa intervención en la ocurrencia de los accidentes, ya que LAS NORMAS, han sido establecidas con el fin de evitarlos. No obstante, hay ocasiones en las que las normas también influyen en la ocurrencia del accidente bien por falta o deficiencia de la señalización o incluso por exceso de la misma, ya que produce el efecto contrario al que pretende, al no dar tiempo al conductor para asimilar lo indicado llegando a inducir a error.

A la vista de lo relatado y atendiendo a que los problemas sobre la seguridad vial urbana suelen ser de muy diversa índole, ya que su raíz puede ser urbanística, tecnológica, normativa, cívica, controladora, educativa, etc., hay que tener en cuenta además, que el factor humano es una de las causas de mayor afectación a la ocurrencia de los accidentes de tráfico, por lo que es necesario la confluencia de varios actores en la vida diaria, no bastando únicamente la actuación policial con la amenaza retributiva de la sanción por el incumplimiento de las normas, sino que resulta fundamental la impartición, por profesionales, de clases de educación vial en los centros educativos, adecuándolos al ciclo en el que se encuentren los alumnos, a la mejora de las infraestructuras viarias y a la mejora tecnológica tanto en vehículos como en dispositivos de control de tráfico, consiguiéndose con dicha medida una movilidad más segura.



Por todo ello se lleva a cabo el presente Plan de Seguridad Vial, cuyo objetivo principal radica en la reducción del número de accidentes de tráfico que se producen en nuestras vías urbanas, a la vez que intenta alcanzar un alto grado de satisfacción en la seguridad vial de la ciudad, lo que repercutiría, por tanto, en un mayor bienestar social.

Con la finalidad de alcanzar dichos objetivos se ha realizado esta diagnosis, lo más pormenorizada posible, que nos permita conocer la situación actual de la accidentabilidad vial en Lucena, para que podamos formular las respuestas de actuación necesarias y, definir las líneas a seguir para detectar y solventar las deficiencias o necesidades que son precisas para poder alcanzar el “estatus” de ciudad segura y libre de accidentes de tráfico.

### Datos de referencia observados:

- La accidentabilidad general en Lucena se encuentra estable, presentando una muy ligera mejoría de tan sólo 1 accidente, lo que resulta un escueto 0,5%, tomando como referencia la media de todos los años objeto del estudio.
- Respecto a los accidentes de daños materiales ocurridos el año 2017 (116 accidentes) se observa una leve reducción del 12,7% respecto de la media del estudio 2011/2017 (133 accidentes).
- Los accidentes con heridos (víctimas) constituyen el año 2017, el de mayor ocurrencia de los observados (110 accidentes), con un aumento del 19,5% respecto de la media del estudio 2011/2017 (92 accidentes).
- En referencia a los accidentes con fallecidos se indica que desde el año 2014 no se han producido víctimas mortales.
- La gran parte de las lesiones sufridas por las víctimas en los accidentes de tráfico son de carácter leve, constituyendo el 95,3% de ellas, frente al 4,7% que han sufrido lesiones graves. Los fallecidos suponen el 0,4% de las víctimas.
- La mayor concentración de accidentes se produce durante los días laborables, no existiendo diferencia apreciable entre la franja horaria de mañana (de 08:00 a 15:00 h) y la de tarde (de 15:01 a 22:00 h), siendo tan sólo de un accidente, por lo que resulta prácticamente inapreciable la diferencia entre dichos tramos horarios.
- El día de la semana en los que se acumulan más accidentes de tráfico son los miércoles, seguidos muy de cerca de los viernes.
- El mes donde se registra mayor accidentabilidad es el mes de junio.
- Los accidentes más habituales son los de daños materiales, registrándose un 58,7% de la accidentabilidad total.
- El vehículo que toma el mayor protagonismo a la hora de la implicación en accidentes de tráfico resulta ser el turismo, constituyendo tres cuartas partes de los vehículos implicados en los accidentes, con un 74%.
- El mayor porcentaje de accidentes con víctimas se da en intersecciones con un 50,9%, seguidos de las rectas con un 46%.

- El perfil del conductor implicado en un accidente de tráfico suele ser personas con edades comprendidas entre los 18 y los 34 años, con un 38%.
- El perfil de la víctima en los accidentes de tráfico se sitúa en personas de edades comprendidas entre los 35 y 65 años, con un 45%.
- Disponer de un perfil de víctimas y conductores, hace que dirijamos nuestra atención al grupo de personas que requieren nuestra protección y/o educación vial. Su conocimiento es importante a la hora de determinar inequívocamente, la problemática existente en nuestra ciudad, en cuanto a la seguridad vial se refiere, para de esta manera poder generar respuestas de actuación acordes y adecuadas a la realidad urbana.
- Existen 6 puntos conflictivos que podemos clasificarlos como TCA, si bien requieren un estudio más exhaustivo, sobre los que se deberá trabajar en las etapas siguientes del presente Plan de Seguridad Vial, debiendo subsanarse para una mayor seguridad y fluidez del tráfico, tales como: Ronda de San Francisco, en sus diversos tramos; C/ Del Aceite; Avda. de la Infancia, en sus diversos tramos; Avda. Miguel Cuenca Valdivia; Avda. de la Guardia Civil; C/ Ancha con C/ Flores de Negrón.
- No se han registrado datos sobre la existencia de accidentes con vehículos de movilidad personal (VMP), pero a la vista de la tendencia sobre su uso en las distintas ciudades, debería observarse lo conveniente respecto a su regulación.
- En lo que se refiere a controles es necesario seguir persistiendo en ellos, actuando tanto en la concienciación de los conductores y usuarios como perseverar en la vigilancia de las infracciones relacionadas con los accidentes de tráfico.
- Nuestra ciudad cuenta únicamente con un dispositivo electrónico inteligente de los denominados “Smart citys”, situados en dos pasos de peatones de la C/ Julio Romero de Torres, a los que se iluminan sus extremos cuando se aproximan vehículos para una mejor percepción de los mismos. Hay que hacer constar también que, en el transcurso del presente año, se han instalado cámaras de control de tráfico para restringir y controlar el acceso de vehículos en 5 vías de la ciudad (C/ El Peso, C/ Canalejas, C/ Barahona de Soto, Plaza Alta y Baja y C/

Ballesteros), si bien aún no han entrado en funcionamiento. (pasos peatones C/ las Torres).

- Existen señales luminosas de paso de peatones en C/ Juego de Pelota y Avda. de la Guardia Civil y de sentido giratorio obligatorio en la rotonda de Avda. Miguel Cuenca Valdivia en su entrada a la Ciudad (puente Córdoba), en la rotonda de la A-318 (entrada al polígono de los “Polvillares” y campo de Fútbol), en la rotonda de la N-331 (junto a la antigua carretera de Jauja) y en la N-331 en la rotonda de conexión con la autovía A-45.
- Lucena cuenta actualmente cuenta con sólo 1,1 km del llamado “carril bici”, sin continuidad, repartido de la siguiente forma: Ctra de la Estación: 254m; Avda Miguel Cuenca Valdivia 272m; Camino de Los Poleares 600m en dos tramos; Calle Río Guadajoz:150m.

## ETAPA II – FORMULACIÓN DE PROPUESTAS –

### 11. INTRODUCCIÓN

Vistos los resultados obtenidos en la “**etapa diagnóstico**”, podemos decir que éstos tienen como propósito la identificación, en el municipio, de los problemas de seguridad vial y sus causas, definir los objetivos locales para actuar sobre ellos, así como desembocar en la formulación de propuestas que lleven a la práctica los objetivos asumidos.

Las propuestas que se formulen han de ir en consonancia con los problemas del municipio y deben observar los marcados por la Comisión Europea y el Plan Nacional de Seguridad Vial, en cuanto a la reducción de la accidentabilidad y la mejora de la seguridad vial urbana. Por ello y para tener una mejor visión de la situación de la movilidad y desarrollo del tráfico en nuestra ciudad, no sólo se debe tener en cuenta el punto de vista técnico, sino también el de quienes diariamente utilizan las vías, es decir, el punto de vista de los propios ciudadanos observando sus necesidades.

Para ello se han tenido en cuenta informes de profesionales (agentes de la Policía Local), los cuales recogen ciertas incidencias sobre el tráfico y donde plantean

posibles soluciones; las opiniones de los miembros del equipo redactor del presente plan de seguridad vial, así como la contestación de una encuesta facilitada a ciudadanos, distintos colectivos y asociaciones de la ciudad, bien directamente o bien a través de la propia página web del Excmo. Ayuntamiento.

Como se puede observar se ha procurado no dejar al margen a ninguna persona, asociación, colectivo, etc., con el fin de poder disponer de una amplia información y lo suficientemente amplia, dispersa y variada que ataje un problema desde distintas perspectivas, entendiéndose que resulta apropiada la multidisciplinariedad a los problemas que en el presente Plan se recogen.

## 12. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

### 12.1 Encuestas ciudadanas, asociaciones y colectivos

El equipo redactor elaboró una encuesta sobre seguridad vial en la ciudad de Lucena, la cual comprendía un total de 24 preguntas, siendo la misma facilitada a los ciudadanos y a distintos colectivos y asociaciones de la ciudad, al margen de localizarse la misma en la página web del Excmo. Ayuntamiento, la cual permaneció en la misma durante un mes, desde el día 14-02-2019 hasta el 14-03-2019, contabilizándose un total de 135 encuestas realizadas.

La encuesta resultó ser la siguiente:

### Encuesta Plan de Seguridad Vial de la ciudad de Lucena

El Ayuntamiento de Lucena está elaborando un Plan de Seguridad Vial en el que es fundamental la participación de los vecinos/as realizando las aportaciones que estimen oportunas en la mejora de la Seguridad Vial de Lucena, de acuerdo con los objetivos contenidos en la Estrategia de Seguridad Vial (2011-2020). De esta forma, el documento resultante estará refrendado por la ciudadanía.

Obligatorio

#### 1. Edad \*

Marca solo un óvalo.

- Hasta 17 años
- De 18 a 30 años
- De 31 a 45 años
- De 46 a 65 años
- Más de 65



**2. Sexo \***

Marca solo un óvalo.

- Mujer
- Hombre
- Prefiero no decirlo
- Otro:

**3. Zona de residencia \***

Marca solo un óvalo.

- Dentro del Casco Histórico
- Fuera del Casco Histórico

**4. Por lo general, ¿cómo se mueve preferentemente por Lucena? \***

Marca solo un óvalo.

- Como peatón
- Como ciclista
- Como conductor
- En transporte público

**5. ¿Cómo le gustaría desplazarse por Lucena? \***

Selecciona todos los que correspondan.

- Como peatón
- Como ciclista
- Como conductor
- En transporte público

**6. ¿Qué mejoraría respecto a la seguridad en los desplazamientos a pie? \***

Selecciona todos los que correspondan.

- Peatonalización de más calles
- Mejor Señalización
- Mayor accesibilidad
- Otras

**7. ¿Y en los desplazamientos en vehículo? \***

Selecciona todos los que correspondan.

- Mejora de la señalización
- Mejora de la iluminación
- Mejora de la pavimentación
- Otros

**8. ¿Ampliaría la zona peatonal en el interior del casco histórico? \***

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

**9. En caso afirmativo, ¿qué vías o zonas haría peatonales?**

---

---

**10. ¿Cree necesaria la ubicación de semáforos en algún cruce por los que circula? \***

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

**11. En caso afirmativo, ¿en qué cruces o lugares pondría semáforos?**

---

---

**12. ¿Cuál es su opinión respecto a los cruces semafóricos existentes? \***

Marca solo un óvalo.

- Bueno
- Aceptable
- Mejorable
- Malo



13. ¿Qué medidas adoptaría para mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías (peatones)?

---

---

---

14. ¿Cree necesaria una mejora en la educación y formación vial de los usuarios? (conductores y peatones) \*

*Marca solo un óvalo.*

- Sí  
 No

15. En caso afirmativo, ¿qué actuaciones propone para la mejora en la educación y formación vial de los usuarios?

---

---

---

16. ¿Qué propondría para que existiese una mayor seguridad en las vías de nuestra ciudad?

---

---

---

17. ¿Considera que existen suficientes estacionamientos en la ciudad? \*

*Marca solo un óvalo.*

- Sí  
 No

18. En caso negativo, ¿en qué lugares propondría la creación de estacionamientos?

---

---

---

19. ¿Le parece adecuado establecer estacionamientos disuasorios que eviten que los vehículos accedan al casco histórico? \*

*Marca solo un óvalo.*

- Sí  
 No

20. ¿Dónde ubicaría estacionamientos disuasorios?

---

---

---

21. ¿Ha observado la existencia de algún punto conflictivo o de excesiva retención de tráfico en alguna zona de la ciudad? \*

*Marca solo un óvalo.*

- Sí  
 No

22. En caso afirmativo de haber detectado un punto conflictivo, ¿dónde se encuentra? y ¿qué solución plantearía?

---

---

---

23. Si pertenece a algún colectivo ciudadano, indique cuál.

---

---

---

24. En caso de estar interesado en colaborar en la redacción del Plan de Seguridad Vial, déjenos sus datos (correo electrónico y teléfono).

---

---

---

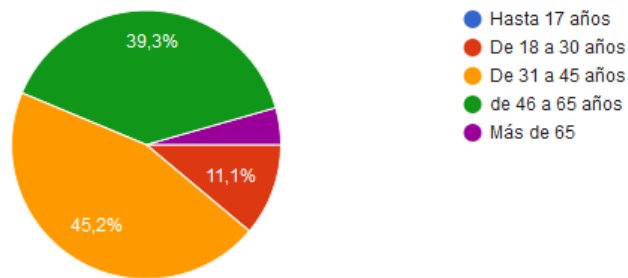


En lo que respecta a los resultados de las encuestas, éstas arrojaron los siguientes resultados:

En cuanto al margen de edad de los encuestados se observa que éste se sitúa con un 45,2% entre 31 y 45 años de edad, seguido muy de cerca con un 39,3% de personas adultas de entre 46 y 65 años de edad, por lo que los encuestados son personas a las que se supone un bagaje y experiencia en la seguridad vial

### Edad

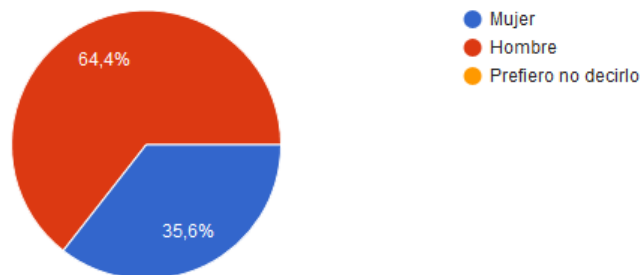
135 respuestas



Respecto al sexo de los encuestados se observa que casi dos terceras partes de quienes la han realizado son hombres, un 64,4%.

### Sexo

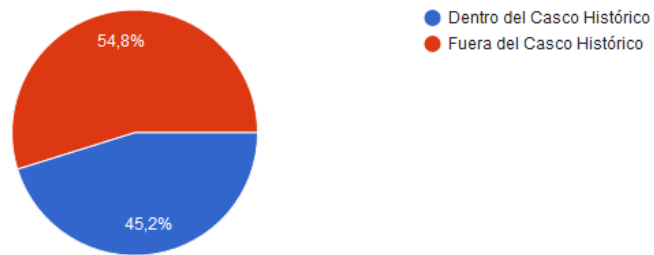
135 respuestas



La zona de residencia en la que más encuestas se han realizado, resulta ser la situada fuera del casco histórico con un 54,8%, lo que hace suponer que, en la zona interior, atendiendo a las obras de acondicionamiento llevadas a cabo en su tiempo, solventaron algunos de los problemas existentes, persistiendo de forma más significativa los de la ronda de circunvalación.

### Zona de residencia

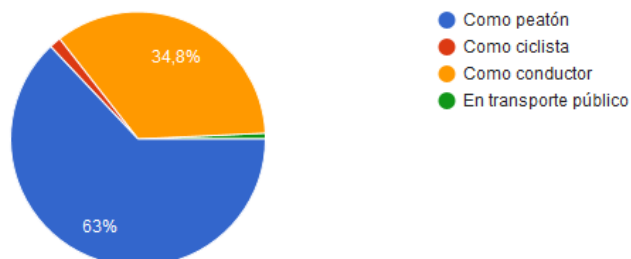
135 respuestas



Es significativo observar que el 63% de los encuestados indica que se mueven y circulan por la localidad de modo genérico como peatones, utilizando el vehículo un 34,8%. Aún más significativo resulta ser el porcentaje casi inexistente de las personas que utilizan del transporte público.

### Por lo general, ¿cómo se mueve preferentemente por Lucena?

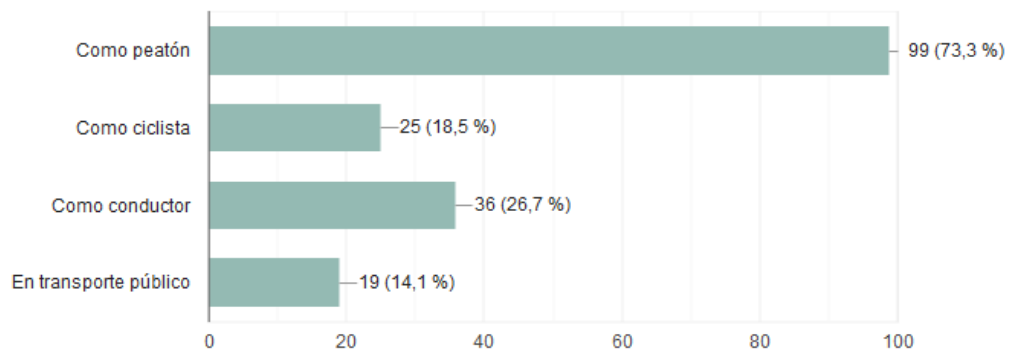
135 respuestas



Aunque el 63% de los encuestados se desplaza a pie por la ciudad, existe un 10,3% más que desearía hacerlo, por lo que observa un claro síntoma que incita a potenciar la peatonalización de algunas vías más de la ciudad.

### ¿Cómo le gustaría desplazarse por Lucena?

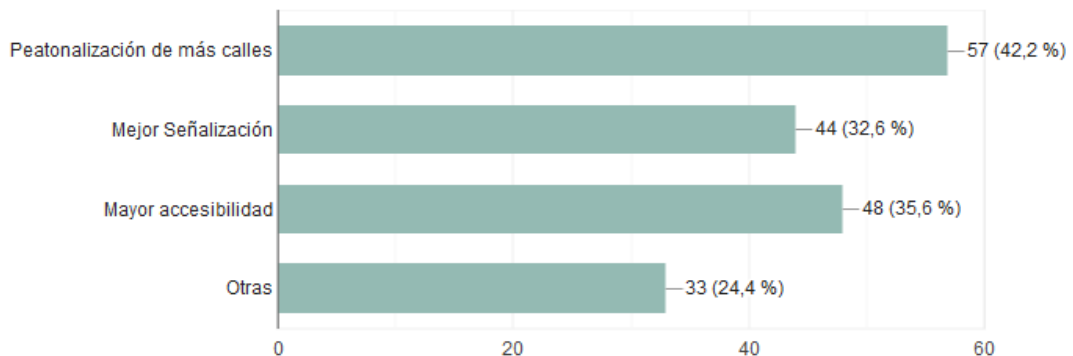
135 respuestas



Al hilo de las preguntas anteriores, un 42,2% opina que se deberían peatonalizar más calles de la ciudad. Por otro lado, y siguiendo la misma línea, no solo basta con la peatonalización de más vías, si no que como indica un 35,6%, éstas deben ser más accesibles.

### ¿Qué mejoraría respecto a la seguridad en los desplazamientos a pie?

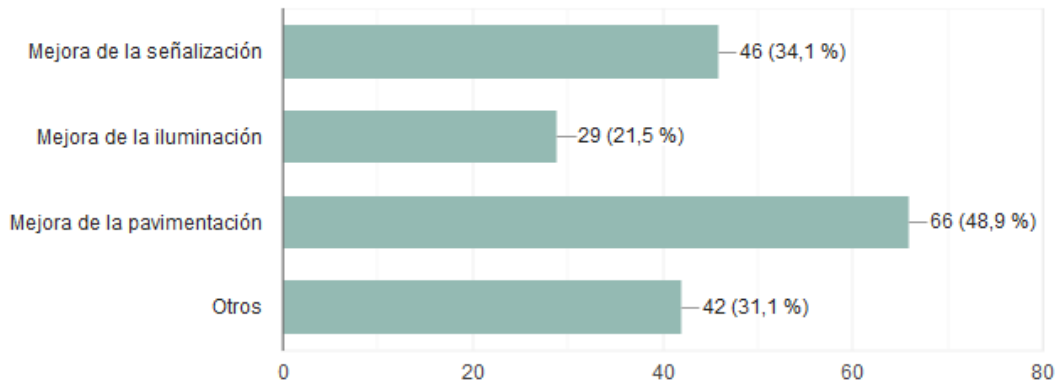
135 respuestas



En las mejoras que realizarían respecto a los desplazamientos en vehículo, existe un 48,9% que coinciden en que actuarían sobre la pavimentación de las vías como primera línea, y mejorando la señalización como segunda actuación con un 34,1%.

### ¿Y en los desplazamientos en vehículo?

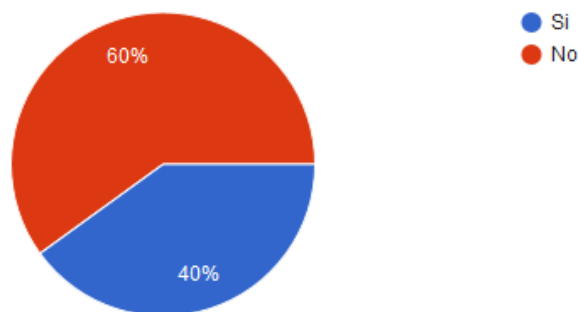
135 respuestas



En contrapartida a las preguntas anteriores, se observa que cuando a los encuestado se les pregunta sobre la ampliación de la zona peatonal en el interior del casco histórico, un 60% responde que no la ampliaría.

### ¿Ampliaría la zona peatonal en el interior del casco histórico?

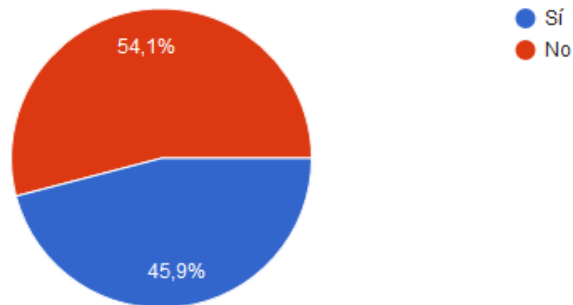
135 respuestas



Respecto a si se cree necesaria la ubicación de semáforos en alguna confluencia, un 54,1% manifiesta que no.

### ¿Cree necesaria la ubicación de semáforos en algún cruce por los que circula?

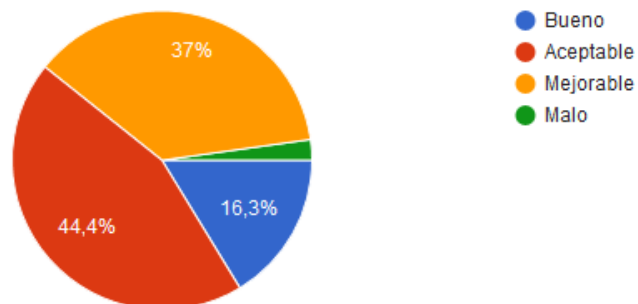
135 respuestas



En cuanto al estado de los cruces semafóricos, se observa que un 60,7% opina que son buenos o aceptables, sugiriendo un 37% que podría mejorar.

### ¿Cuál es su opinión respecto a los cruces semafóricos existentes?

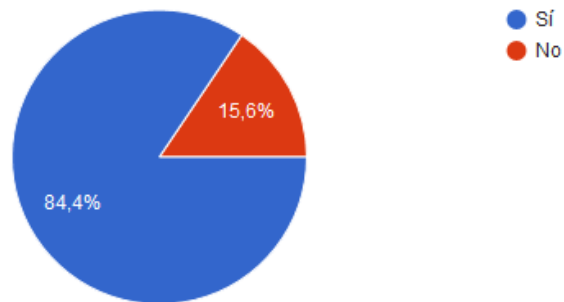
135 respuestas



Sobre educación y formación vial de los usuarios de las vías, un contundente 84,4% opina que sería necesaria una mejora respecto a dichos aspectos de la Seguridad Vial.

### ¿Cree necesaria una mejora en la educación y formación vial de los usuarios?(conductores y peatones)

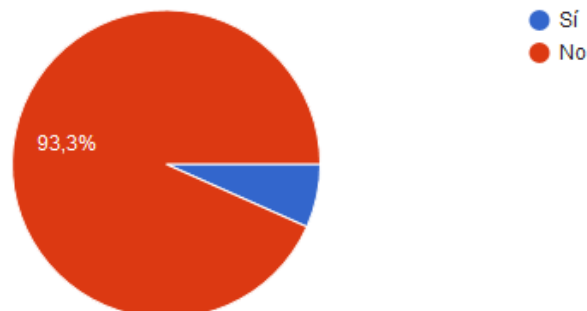
135 respuestas



Un aspecto fundamental de mejora para nuestra ciudad es la creación de estacionamientos, prueba de ello es que el 93,3% de los encuestados consideran que no existen suficientes estacionamientos en la ciudad.

### ¿Considera que existen suficientes estacionamientos en la ciudad?

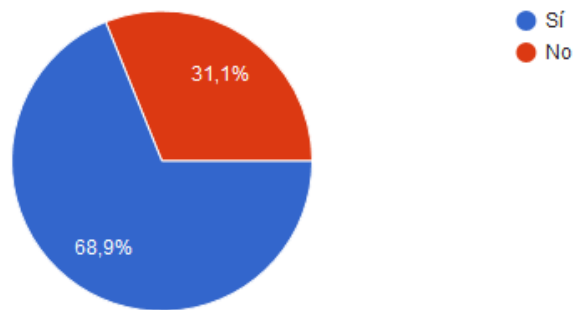
135 respuestas



El 68,9% están en el convencimiento de la creación de estacionamientos disuasorios que eviten que los vehículos accedan al casco histórico, dándole un tratamiento más peatonal.

### ¿Le parece adecuado establecer estacionamientos disuasorios que eviten que los vehículos accedan al casco histórico?

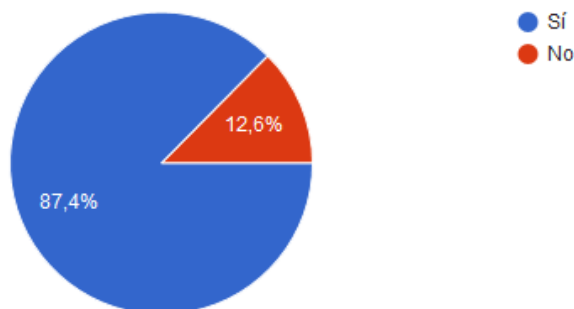
135 respuestas



En referencia a la observación de puntos conflictivos, el 87,4% manifiestan haber detectado algún punto de conflicto o de excesiva retención de tráfico.

### ¿Ha observado la existencia de algún punto conflictivo o de excesiva retención de tráfico en alguna zona de la ciudad?

135 respuestas



## 12.2 Informes de profesionales (Policía Local)

Atendiendo a que la Jefatura de la Policía Local de Lucena tiene establecida una división de la ciudad en 6 distritos, uno por cada grupo operativo con los que cuenta, en los cuales cada uno de ellos se centraría, en estas materias, en el que le fue asignado en su momento, se han recabado los informes, emitidos por los responsables de los distintos grupos, sobre determinados “puntos conflictivos”, deficiencias en señalización, estado del firme de la calzada o la mejora de intersecciones, etc. Su objeto versaba sobre la recopilación de las actuaciones y/o inquietudes de este tipo de técnicos en relación con la aplicación de medidas para la mejora de la Seguridad Vial.

Esta información es considerada como cualitativa y relevante para el análisis de la Seguridad Vial, observándose en ellos las siguientes consideraciones:

### **DISTRITO “A”**

- C/ Luis Alberto de Cuenca:
  - Rebaje de acerado en su confluencia con el paso subterráneo hacia el Estadio de Fútbol.
  - Instalación de paso de peatones elevado a la altura de la zona infantil y de veladores “El Perri”.
- Ronda del Valle:
  - Instalación de pasos de peatones elevados:
    - A la altura de la entrada del “IES Sierra de Aras”.
    - A la altura de C/ Jaén, para acceso al “IES Clara Campoamor”.
    - A la altura de la C/ Izet Sarajlic con Paseo Mariana Pineda.
- Mantenimiento de la señalización horizontal. (marcas viales)
- Tratamiento antideslizante en glorietas de su distrito.
- Realización de glorieta en Ronda del Valle con C/ Corazón de Jesús.

### **DISTRITO “B”**

- Tratamiento antideslizante en glorietas de su distrito.
- Instalación de paneles informativos luminosos en la Avda. de la Guardia Civil. (*vías cortadas al tráfico, controles, etc...*)
- Necesidad de creación de estacionamientos en alrededores del Paseo de Rojas, pudiendo establecerse como zona azul.
- Eliminación de barreras arquitectónicas mediante el rebaje de los Acerados en los pasos de peatones del distrito. (*se observan 17 pasos de peatones sin rebaje*)

### **DISTRITO “C”**

- Retirada del poste de electricidad y muro que lo soporta ubicado en la C/ Villa del Río con C/ la ONCE, al constituir un obstáculo con peligro dando estrechez a la vía por la que circulan los vehículos.
- Continuar la actuación llevada a cabo en la “Rotonda del Chato” continuando con la ampliación del acerado del margen izquierdo sentido descendente.

### **DISTRITO “D”**

- Repintado de marcas viales en calles Alfarero Rafael Granados y Alfarero Pascual Burqueño.
- Establecer dos rotondas en Avda. de la Infancia para la mejora de la fluidez del tráfico:
  - Una en el denominado cruce de 4 caminos, en su confluencia con la Avda. Santa Teresa.
  - y la otra en su confluencia con la Ronda Llano de las Tinajerías.

- Estudio del cruce existente en la confluencia de Avda. Santa Teresa con Avda. Blas Infante y C/ Montemayor, con cambio de direcciones en el sentido de la circulación.
- Acondicionamiento de los pasos de peatones elevados existentes en todos los distritos a la instrucción técnica dictada al respecto sobre altura y dimensiones de los mismos, para evitar reclamaciones de responsabilidad patrimonial. (Avda. de la Guardia Civil, Avda. Miguel Cuenca Valdivia, Avda. Del Parque, Ctra. Del Santuario y Plaza del mercado-hogar pensionista-)

#### **DISTRITO “E”**

- Establecimiento de rotonda en C/ Joaquín Jiménez Muriel Con Ctra. Del Santuario.
- Establecimiento de Rotonda en C/ Sierra de Aras con C/ Sierra Morena.
- Colocación de doble banda reductora de velocidad en toda la anchura de la calzada en Ctra. Del Santuario con anterioridad a la escuela infantil situada en la zona en sentido hacia la localidad.

#### **DISTRITO “CENTRO”**

- Establecer una vía de acceso única para los vehículos que acceden o salen de las cocheras de Plaza Nueva por C/ Barahona de Soto.
- Cerrar con hitos los dos accesos a Plaza Nueva por C/ Las Torres (frente C/ El Peso y Cuesta del Reloj), para evitar que los vehículos accedan por dichos lugares a su interior.
- Transformación de C/ Muleros y C/ Torneros en vías de plataforma única, ya que las dimensiones del acerado no permiten el paso con seguridad de los viandantes ni PMR.

- Estudio en la regulación del cruce existente en C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel con C/ Maquedano, punto de retenciones importantes de tráfico.

### 12.3 Aportaciones del equipo redactor

Atendiendo a que el equipo redactor se compone de distintos sectores técnicos de la administración, observándose una clara multidisciplinariedad (*Policía, Fomento, Medio Ambiente, Obras y urbanismo*), hacen que, como técnicos cada uno en su materia, puedan aportar una visión profesional para la mejora de la Seguridad Vial en la ciudad.

Por ello realizan las siguientes consideraciones:

- ❖ Estudio en la regulación del cruce existente en C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel con C/ Maquedano, punto de retenciones importantes de tráfico. (rotonda o cruce regulado)
- ❖ Realización de glorieta o regulación mediante semáforos de la confluencia existente en Ronda del Valle con C/ Corazón de Jesús.
- ❖ Realización de glorieta o regulación mediante semáforos de la confluencia existente en Ctra. A-331 con Polígono de la Viñuela.
- ❖ Acondicionamiento de los pasos de peatones elevados existentes en todos los distritos a la instrucción técnica dictada al respecto sobre altura y dimensiones de los mismos, para evitar reclamaciones de responsabilidad patrimonial. (Avda. de la Guardia Civil, Avda. Miguel Cuenca Valdivia, Avda. Del Parque, Ctra. Del Santuario y Plaza del mercado-hogar pensionista-)
- ❖ Establecer dos rotondas en Avda. de la Infancia para la mejora de la fluidez del tráfico:
  - Una en el denominado cruce de 4 caminos, en su confluencia con la Avda. Santa Teresa.
  - y la otra en su confluencia con la Ronda Llano de las Tinajerías.

- ❖ Finalización de la Ronda Sur.
- ❖ Ejecutar proyecto de reurbanización de la Crta. A-331 desde el cruce con la Ctra. A-340 hasta el cruce de 4 caminos.
- ❖ Colocación de medianas ajardinadas/arboladas, separadoras de sentidos en:
  - Avda. de la Guardia Civil
  - Avda. del Parque
  - Avda. Miguel Cuenca Valdivia
  - Ronda del Valle
- ❖ Si se realiza en punto anterior (medianas), se han de plantear al unísono la realización de las siguientes glorietas: (recogidas en el PMUS)
  - En Avda. de la Guardia Civil a la Altura de la urbanización “Jardín Lucena”
  - En la Avda. del Parque a la altura de C/ Federico García Lorca
  - En la Avda. Miguel Cuenca Valdivia a la altura de la C/ Donantes de Sangre
  - En Ronda del Valle:
    - Una a la altura de la C/ Jaén
    - Una a la altura de la C/ Abderramán I
- ❖ Ensanche de la calzada y creación de Acerados peatonales de los caminos que se relacionan, de forma que permitan el cruce de dos vehículos y el tránsito de personas con seguridad:
  - La Torca
  - Los Poleares
  - Camino de Torremolinos
- ❖ Revisión de la red ciclista recogida en el PMUS, así como su puesta en marcha.

- ❖ Acondicionamiento de los aparcamientos reservados a PMR.
- ❖ Creación de zonas de aparcamiento para motos en el centro de la ciudad.
- ❖ Establecimiento de un plan de mantenimiento de las marcas viales (líneas de separación de carriles, pasos de peatones, simbología, etc), atendiendo al desgaste que sufren y a la poca visibilidad de éstas en algunas zonas.
- ❖ Establecimiento de un plan de asfaltado de vías, atendiendo al deterioro que sufren con motivo del volumen de tráfico que transitan por las mismas, así como de aplicar tratamiento antideslizante en las rotondas.
- ❖ Estudio sobre iluminación de pasos de peatones de Adva. Miguel Cuenca Valdivia, Ctra. De Cabra.
- ❖ Realización y acondicionamiento de Acerados en Avda. Miguel Cuenca Valdivia.
- ❖ Potenciar el plan de formación desarrollado por el Parque Infantil de Tráfico (PIT), como también el planing anual que Policía Local imparten en los centros educativos.
- ❖ Continuar con las campañas anuales de vigilancia y control de la seguridad vial por parte de la Policía Local.
- ❖ Elaborar un Plan de comunicación de la seguridad vial, en cuanto a lo procedente a la información ciudadana sobre aspectos tales como cortes de vías, campañas de vigilancia, zonas restringidas al tráfico, etc. (ejm. Mupis, app, etc.)

### 13. DIAGNOSIS DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA EN LAS ENCUESTAS

Atendiendo a la información obtenida, con motivo de la realización de las encuestas ciudadanas, y concretando una diagnosis actualizada de las propuestas y comentarios plasmados, podemos decir que los ciudadanos transmiten las siguientes inquietudes sobre la mejora de la seguridad vial en nuestra ciudad, las cuales son, de modo cuantitativo, las siguientes:

- **Cuestiones 8 y 9:** (8. ¿Ampliaría la zona peatonal en el interior del casco histórico? -- 9. En caso afirmativo, ¿qué vías o zonas haría peatonales)

En estas cuestiones se puede observar cómo el 42,2% los ciudadanos solicita una mayor peatonalización del casco histórico, siendo mayoritaria la propuesta de C/ El Peso y Paseo del Coso.

- **Cuestiones 10 y 11:** (10. ¿Cree necesaria la ubicación de semáforos en algún cruce por los que circula? -- 11. En caso afirmativo, ¿en qué cruces o lugares pondría semáforos?)

Aunque el 69,7% de los encuestados opina que el estado de los cruces semaforicos en bueno o aceptable, sobre las cuestiones que nos ocupan, las encuestas consideran necesaria la ubicación de semáforos en dos puntos muy definidos de la ciudad, los cuales son los cruces existentes en C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel con C/ Maquedano y Ctra. Del Santuario; y el situado en la Ronda del Valle con C/ Corazón de Jesús.

No obstante, sobre dichas confluencias de vías, también se baraja a posibilidad de la construcción de rotondas.

- **Cuestión 13:** (13. ¿Qué medidas adoptaría para mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías (peatones)?)

En cuanto a las medidas de mejora de la seguridad de los peatones, los ciudadanos plantean como mayoritarias las siguientes:

- Una mayor intervención coercitiva y vigilancia policial
- Ampliación de los Acerados
- Instalación de pasos de peatones luminosos
- Mejora de la señalización
- Colocación de vallas de protección en los Acerados
- Reducción de la velocidad en algunas vías

- Cuestiones 14 y 15: (14. ¿Cree necesaria una mejora en la educación y formación vial de los usuarios? (conductores y peatones) -- 15. En caso afirmativo, ¿qué actuaciones propone para la mejora en la educación y formación vial de los usuarios?)

Respecto a la mejora en la educación vial, la gran mayoría de los encuestados coincide en que el problema radica en una mayor concienciación/educación sobre la materia, no obstante, plasman que se debería impartir formación vial en los colegios, así como también realizar cursos de formación en centros cívicos, asociaciones etc. por agentes de Policía.

Por otro lado, opinan que se deberían realizar campañas de tráfico por parte de la Policía Local e incluso la impartición de cursos de reciclaje canjeables por multas sobre los denunciados por infracciones de tráfico.

- Cuestión 16: (16. ¿Qué propondría para que existiese una mayor seguridad en las vías de nuestra ciudad?)

En este apartado las respuestas versan sobre aspectos de diversa índole, tales como:

- Un mayor control y presencia policial
- Mejora del pavimento de las calzadas
- Sensibilización de los ciudadanos
- Reducción de la velocidad
- Mejora en la iluminación de las vías

- Cuestiones 17 y 18: (17. ¿Considera que existen suficientes estacionamientos en la ciudad? – 18. En caso negativo, ¿en qué lugares propondría la creación de estacionamientos?)

Existe una clara opinión ente los ciudadanos respecto a la necesidad de estacionamientos en la ciudad, ello se desvela al observar cómo el 93,3% de los encuestados consideran que no existen suficientes estacionamientos en la localidad, proponiendo como lugares de creación de los mismos en las siguientes ubicaciones:

- Huerta del Carmen
- Avda. Del Parque
- Llano de las Tinajerías
- Recinto Ferial
- De modo genérico “en el Centro”
- C/ San Francisco

- Cuestión 20: (20. ¿Dónde ubicaría estacionamientos disuasorios?)

En este apartado, la ubicación de los estacionamientos disuasorios, coinciden en parte con los reflejados en el punto anterior, resultando ser:

- Huerta del Carmen
- Avda. Del Parque
- Recinto Ferial
- Llano de la Tinajerías
- C/ San Francisco
- C/ Juan de Aréjula
- Antigua Campo de fútbol

- Cuestiones 21 y 22: (21. ¿Ha observado la existencia de algún punto conflictivo o de excesiva retención de tráfico en alguna zona de la ciudad? – 22. En caso afirmativo de haber detectado un punto conflictivo, ¿dónde se encuentra?)

El 87,4% manifiesta haber detectado algún punto de conflicto o de excesiva retención de tráfico en nuestra ciudad, siendo sus ubicaciones las siguientes:

- C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel con C/ Maquedano
- Ronda Sur (antigua)
- Ronda Norte
- C/ Las Torres (parking)
- Puente San Juan
- Entrada al Polígono de la Viñuela
- Ronda San Francisco con Cno. de las Fontanillas

## ETAPA III – ELABORACIÓN DEL PLAN –

### 14. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación que se establecen en el presente Plan, han de desarrollarse de manera progresiva en función de su oportunidad, debiendo llevarse a cabo por fases o actuaciones, temporalmente definidas, al objeto de generar sinergias entre ellas y no generar conflictos.

Por ello, y en función a criterios tales como la complejidad técnica y la propia viabilidad económica, funcional y social de los proyectos, se ha establecido la sectorización de las propuestas, la cuales se llevaría a cabo en diferentes periodos de tiempo, encuadrándolas en parámetros de corto (a 1 año), medio (a 3 años) y largo plazo (en los 5 años).

#### 14.1 A corto plazo (máximo a 1 año)

Con las actuaciones a corto plazo se pretende dar un impulso importante al presente Plan de Seguridad Vial, mediante la implantación de medidas rápidas cuyos resultados sean visibles de forma inmediata. Para ello, las medidas a implementar a corto plazo serán aquellas que no estén sujetas a estudios de diseño previo o cuyo estudio o proyecto esté redactado, o tengan un coste elevado que dificulte su financiación, como son:

- Tratamiento antideslizante en glorietas (en algunas ya se ha actuado).
- Rebaje de acerado en Avda. Luís Alberto de Cuenca en el camino del Estadio de Fútbol.
- Acondicionamiento de los pasos de peatones sobreelevados existentes en la ciudad a la instrucción técnica dictada al respecto en cuanto a su altura y dimensiones (en algunos ya se ha actuado recientemente).
- Colocación de Paso de peatones sobreelevado en la confluencia de C/ Ancha con C/ Flores.
- Colocación de doble banda reductora de velocidad en la Ctra. Del Santuario con anterioridad a la escuela infantil en sentido desde la rotonda hacia Lucena.
- Establecer una vía de acceso/salida única por C/ Barahona de Soto, para los vehículos que accedan o salgan de las cocheras de Plaza Nueva.
- Cerrar con hitos/maceteros los dos accesos a Plaza Nueva por la C/ de las Torres (frente C/ El Peso y Cuesta del Reloj)
- Acondicionamiento de los estacionamientos reservados a PMR (actualmente se están señalizando todos conforme a su normativa específica)
- Creación de estacionamientos disuasorios en la zona de Paseo de Rojas.
- Creación de estacionamientos disuasorios en la zona del Recinto Ferial.
- Retranqueo de unos 30 a 50 cm., los hitos situados en la zona de carga y descarga en C/ Juan Jiménez Cuenca ante las constantes retenciones producidas al paso del autobús urbano (frente Iglesia Sto. Domingo)
- Ampliación en forma de isleta con hitos de protección en el acerado izquierdo de C/ Antonio Eulate en la confluencia con la C/ Pedro Angulo, para evitar el estacionamiento de vehículos en las proximidades del cruce.

- Establecimiento de zona de aparcamientos para motocicletas en Plaza Alta y Baja junto al nº 2.y C/ San Pedro frente al nº 40. (recientemente realizados)
- Regulación de la circulación respecto a los vehículos de movilidad personal (VMP), mediante Ordenanza Municipal.
- Actualización de la Ordenanza Municipal de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Colocación de leyendas informativas en los pasos de peatones, sobre cómo se deben cruzar o normas de tráfico, para que éstos se percaten de su presencia.
- Revisión periódica de las vías, para la detección de anomalías sobre el pavimento, tales como hundimientos de arquetas, socavones, etc.

#### 14.2 A medio plazo (máximo a 3 años)

Las actuaciones a implementar a medio plazo son aquellas que por su importancia requieren una rápida actuación y que precisan de un estudio previo. Como por ejemplo la implantación de la reordenación del viario, de aparcamientos disuasorios en superficie y el replanteo de lugares públicos.

- Establecimiento de rotonda en C/ Párroco Joaquín Jiménez Muriel con C/ Maquedano y Ctra. del Santuario. *(estudiar, en caso de no observarse precedente, el establecimiento de un carril central de espera tanto en el cruce de C/ Maquedano como en el de la Ctra. de la Sierra con C/ Párroco J.J. Muriel).*
- Establecimiento de rotonda en la Ctra. de Cabra con entrada al Polígono de la Viñuela (actualmente se encuentra en estudio con carril central de espera y regulación semafórica).
- Establecimiento de glorieta o regulación mediante semáforos del cruce existente en la confluencia de la Ronda del Valle con C/ Corazón de Jesús (actualmente se encuentra en estudio con regulación semafórica)
- Continuidad del carril derecho de Avda. Miguel Cuenca Valdivia en su confluencia con la Ronda del "Puente de Córdoba" en su salida hacia Córdoba.
- Instalación de pasos de peatones sobreelevados en:
  - En Avda. Luís Alberto de Cuenca a la altura de la zona infantil

- En la entrada del I.E.S. Sierra de Aras
  - En C/ Jaén para acceso al I.E.S. Clara Campoamor
  - En C/ Izet Sarajlic con Paseo Mariana Pineda
  - En C/ Ancha en su confluencia con C/ Flores y C/ Santiago
- Eliminación de barreras arquitectónicas mediante los rebajes de los acerados en los pasos de peatones existentes en la ciudad.
  - Estudio del cruce existente en la confluencia de Avda. Santa Teresa Con C/ Blas Infante y C/ Montemayor (eliminación de estacionamientos en el interior de la zona semafórica).
  - Colocación de medianas separadoras de sentidos o creación de boulevard con jardín central en:
    - Avda. de la Guardia Civil.
    - Avda. Miguel Cuenca Valdivia.
  - Al hilo de la propuesta anterior y de forma simultánea se deben realizar glorietas en:
    - Avda. de la Guardia Civil con C/ Los Pinos.
    - Avda. Miguel Cuenca Valdivia con C/ Donantes de Sangre.
  - Establecimiento de un Plan de Asfalto de vías, atendiendo al deterioro que sufren debido al volumen de tráfico que soportan.
  - Instalación de elementos luminosos en los pasos de peatones que procedan.
  - Colocación de vallas protectoras en acerados donde sus dimensiones lo permitan.
  - Actualización e implantación de los caminos escolares seguros. (Ya consta en el PMUS 5.6 medida 3, pero sin desarrollo).
  - Ronda San Francisco con C/ Fontanillas, elaborar un estudio de la zona sobre la conveniencia del establecimiento de un único sentido de ésta última, hacia la ronda, y la regulación de la confluencia con señales semafóricas.
  - Estudio e implantación de paneles informativos exteriores que indiquen la ubicación de estacionamientos disuasorios, plazas libres de aparcamientos, tiempos de recorridos peatonales al centro de la ciudad, cortes de calles, etc.
  - Estudio sobre las subvenciones/ayudas existentes para el fomento del transporte público.

### 14.3 A largo plazo (máximo a 5 años)

Las actuaciones que se establecen a largo plazo son aquellas que requieran proyecto de ejecución, su diseño resulte complejo, precisen de gran volumen de obra civil o cuyo coste de implantación sea significativamente mayor y cuya financiación sea más compleja.

- Finalización de la Ronda Sur.
- Establecimiento de rotondas en:
  - Cruce de 4 caminos (Avda. de la Infancia con Avda. Sta. Teresa)
  - Cruce de Avda. de la Infancia con Rda. Llano de las Tinajerías.
- Establecimiento de vías con plataforma única (peatonalización):
  - C/ El Peso.
  - Paseo del Coso.
  - C/ Palacios.
  - C/ Torneros.
  - C/ Muleros.
- Retirada del poste de electricidad y muro que lo soporta en C/ Villa del Río con C/ La O.N.C.E.
- Colocación de medianas separadoras de sentidos o creación de boulevard con jardín central en:
  - Avda. del Parque.
  - Ronda del Valle.
- Al hilo de la propuesta anterior y de forma simultánea se deben realizar glorietas en:
  - Avda. del Parque con C/ Federico García Lorca.
  - Ronda del Valle con C/ Jaén.
  - Ronda del Valle con C/ Abderramán I.
- Acondicionamiento y ensanche del Camino de la Torca.
- Acondicionamiento y ensanche del Camino de los Poleares.
- Acondicionamiento y ensanche del Camino de Torremolinos.

- Creación de estacionamientos disuasorios en:

- Huerta del Carmen.
- Avda. del Parque.
- Llano de las Tinajerías.

- Estudiar la posibilidad del establecimiento de puntos de carga para vehículos eléctricos en la zona centro de la ciudad, así como cualquier otra medida adecuada dentro del proyecto “Smart cities”, para la innovación y modernización. (se encuentra en estudio su futura implantación)

Por tanto, una vez aprobado el presente Plan de Seguridad Vial, éste tendrá un horizonte de ejecución de 5 años, siendo un documento revisable por la Comisión de Seguimiento, que determinará, si procede, algún cambio de la prioridad marcada en función de la realidad y circunstancias del momento, así como actuaciones que pudieran suponer mejoras con respecto a lo planteado.

#### 14.4 Actuaciones de desarrollo continuo

Las actuaciones denominadas de desarrollo continuo, son aquellas que se han de llevar a cabo de forma periódica todos los años, bien para el mantenimiento de la señalización, la formación y educación vial o la comprobación del cumplimiento de las normas, entre otras, podemos significar:

- El acercamiento de la Policía Local a la población, con la celebración de jornadas de puertas abiertas, así como la impartición de cursos/charlas/coloquios tanto de Seguridad Vial como de otras cuestiones (seguridad, drogas, absentismo, mobbing, etc), en los Centros Educativos (dicha actividad se viene desarrollando de forma regular desde hace años, por lo que cabría su potenciación)

- Continuar con la realización de campañas de tráfico propias o en adhesión a las que establece la D.G.T.:

- Uso del Cinturón y S.R.I.
- Control de la Velocidad.

- Alcohol y drogas en la conducción.
- Transporte de menores.
- Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Documentaciones. (seguro – carnet – ITV – etc.)
- Etc.....

- Incrementar la periodicidad en la mejora y sustitución de la señalización vertical, y sobre todo en el repintado de la señalización horizontal (marcas viales), debido al deterioro que sufre la misma, persiguiendo una mejoría considerable en su mantenimiento.

- Incrementar la presencia y vigilancia policial en las vías.

#### ETAPA IV

### - IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN -

#### **15. Implementación – OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD**

La oficina estará integrada por personal técnico y personal de oficios (operarios), siendo su objetivo principal la puesta en marcha, desarrollo, seguimiento, evaluación y revisión del presente Plan.

No obstante, hay que tener en cuenta que la creación de la Oficina Municipal de Movilidad, resulta ser más ambiciosa, por lo que ésta deberá observar además de lo indicado en el Plan de Seguridad Vial, lo reflejado en el Plan de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS), en el Plan Estratégico, o cuantos otros pudieran tener relación con la movilidad y la seguridad vial de nuestra ciudad.

Se significa que la presente oficina y su composición ya fueron recogidos en el proyecto 1 del 2º Plan estratégico de la ciudad, así como también en el PMUS.

## 16. SEGUIMIENTO – COMISIÓN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL

Para garantizar la consecución de los objetivos plasmados en el presente Plan es fundamental la creación de una Comisión Municipal de Seguridad Vial, la cual deberá contar con una estructura multidisciplinar, integrado por diferentes áreas de este Excmo. Ayuntamiento, así como también debe garantizar el acceso, en su composición, de las diferentes asociaciones, colectivos, etc., relacionadas con el tráfico y la movilidad, asegurando la participación de la ciudadanía.

La Comisión Municipal de Seguridad Vial se constituirá como órgano consultivo para cualquier acción innovadora relacionada con la Seguridad Vial que el Ayuntamiento de Lucena promueva. Así mismo ésta será al órgano encargado del seguimiento del plan de acción y de la evaluación del mismo, mediante el seguimiento y análisis de los objetivos definidos.

El seguimiento y evaluación del Plan permitirá constatar los resultados, así como el éxito o fracaso de las acciones propuestas en relación con los objetivos fijados, con objeto de reformular propuestas para adaptarlas a la situación y realidad de cada momento.

La metodología a utilizar para el seguimiento de los objetivos del Plan, se basa en el establecimiento de reuniones de la Comisión de forma periódica, al menos dos veces al año, que permitan conocer el grado de cumplimiento, modificaciones y avances alcanzados.

