

Plan de Transporte Metropolitano de Jaén

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo 12. Consultas realizadas



Contenido

Anexo: Consultas realizadas	1
1. Introducción	1
2. Comisión de redacción	1
Unidad de Carreteras en la Provincia de Jaén	1
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	2
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	10
Consejería de Salud y Familias	10
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	12
3. Información Pública y Trámite de audiencia	12
Unidad de Carreteras en la Provincia de Jaén	12
Ayuntamiento de Martos	13
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	13
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior	17
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	17
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	19
Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental	20
4. Comité de Expertos	21
Sobre la pedagogía y la gestión del cambio frente a hábitos asentados	21
Sobre la metodología	21
Sobre la gestión del riesgo	22
Sobre la ejecución y viabilidad del plan	23

Sobre el carácter de la planificación	23
Sobre la cooperación y la colaboración entre actores	23
Sobre el sistema de seguimiento y evaluación	24
Sugerencias	24
5. Evaluabilidad	25
6. Resoluciones en informes de incidencia	37
Informe de Incidencia Territorial (ITT)	37
Informe de Evaluación de Impacto de Género	39
Informe de Evaluación de Impacto en Salud	39
Informe sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE)	40
7. Resoluciones finales	40
Observaciones de la Unidad de Igualdad de Género	40
Informe de Cultura	41
Informe del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	42
Análisis técnico del expediente previo a la declaración ambiental estratégica	42

Anexo: Consultas realizadas

1. Introducción

En primer lugar, se llevó a cabo la Comisión de Redacción durante el mes de enero de 2022, mediante la cual se solicitó a todas las Consejerías que remitieran las consideraciones o aportaciones que estimasen oportunas. El siguiente paso del proceso fue el inicio del período de información pública (del 24 de febrero al 03 de mayo de 2022) y el de trámite de audiencia. Una vez realizadas estas consultas, se elabora la primera parte de este documento que pretende dar respuesta a las aportaciones y alegaciones recibidas desde los diferentes organismos que han participado en este proceso para el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén (PTMAJ).

La segunda parte de este documento pretende recoger las principales ideas obtenidas de la síntesis del Comité de expertos y del documento de evaluabilidad emitido por el Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) de la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía.

2. Comisión de redacción

A continuación, se presenta un registro de los organismos a los que se les envió la solicitud para su colaboración en la Comisión de Redacción y que hicieron sus aportaciones:

Consejerías	Aportaciones
Unidad de Carreteras en la Provincia de Jaén	Aporta
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Aporta
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	Aporta
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	No aporta
Consejería de Educación y Deporte	No aporta
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No aporta

Consejerías	Aportaciones
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	No aporta
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	No aporta
Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior	No aporta
Consejería de Salud y Familias	Aporta
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	Aporta
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	No aporta

Tabla 1 - Registro de los organismos pertenecientes a la Comisión de Redacción del Plan.
Fuente: Elaboración propia

Unidad de Carreteras en la Provincia de Jaén

Documento 2021-12-07 Oficio Junta 21. J1. 311.IG

A continuación, se exponen las aportaciones:

- el promotor de las actuaciones que pudieran derivarse del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, deberá solicitar el preceptivo Informe/Autorización a la Dirección General de Carreteras, si la actuación referida afecta al nivel de servicio actual del viario de titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a sus elementos funcionales, a sus zonas de protección, o a su zona de influencia, conforme a los artículos 16, 28 y ss. de la Ley 37/2015 de Carreteras, de 29 de septiembre

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (Párrafo 9.3).

Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

Documento 2_PTMAJa_2C_Sv. Calidad del aire

A continuación, se exponen las aportaciones:

1.- CUESTIONES DE CARÁCTER GENERAL RESPECTO A LA VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE ÁREA DE JAÉN.

1.1.- En el apartado 2.2 “Misión, visión, valores y la Estrategia Europea” al desglosar los retos se propone redactar uno de los recogidos con la siguiente redacción (se subraya lo añadido): No comprometer la calidad de vida de los ciudadanos, reduciendo los niveles de contaminación atmosférica y las emisiones acústicas.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el apartado 2.2. y en el apartado 11 EAE.

1.2.- En el apartado 4.1 “Enfoque” se enumeran los principios para elaborar el Plan de Transporte, se propone incluir como principio la reducción de los contaminantes ligados a la movilidad en el área metropolitana de Jaén, en este sentido la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire recoge la posibilidad de reducir hasta un 15% los niveles de material particulado y más del 20% en lo referido a Óxidos de Nitrógeno, para poblaciones entre 50.000 y 250.000 habitantes.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el apartado 4.1.y en el apartado 3 EAE.

1.3.- En el apartado 8.2 “Evolución de los problemas públicos y sus consecuencias”, se citan en algunos casos la emisión de contaminantes atmosféricos, se debería considerar el desglose en los dos contaminantes más importantes provocados por el tráfico: las partículas y los Óxidos de Nitrógeno. Adicionalmente se debería considerar incluir los efectos de los patrones de movilidad sobre la calidad acústica.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (ilustración 55).

1.4.- En el apartado 8.3 “Análisis tendencial de la movilidad en el Área Metropolitana: prospectiva” se debería de incluir un análisis de los objetivos de calidad del aire propuestos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2021 y su relación con el tráfico, por si deviniera en un factor limitante para el desarrollo del modelo de movilidad.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el apartado 8.3. y en el apartado 3.3.1 EAE.

1.5.- En el apartado 9.2 “Objetivos y Líneas Estratégicas” se recoge el OE3 “Cumplimiento de los umbrales ambientales” que tiene una denominación demasiado ambigua, se propone incluir un objetivo estratégico que se denomine “Reducción de los niveles de contaminación atmosférica en el nuevo modelo de movilidad”. Como continuación de la introducción de este objetivo estratégico se propone incluir una Línea Estratégica que relacione el nuevo modelo de movilidad propuesto con la mejora de la calidad del aire.

Como complemento de lo anteriormente dicho se debería diseñar programas de actuación que incidan en la reducción de los niveles de los contaminantes asociados al tráfico teniendo en cuenta lo expuesto en la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire, de manera que en el diseño de la ficha que desarrolla el programa tengan cabida las medidas recogidas en el mencionado documento y que se superponen a la versión del plan presentado.

Respuesta: Con referencia a la solicitud de reemplazo del nombre del OE3, se prefiere mantener la generalidad de la misma como se sugerido por el organismo de asistencia conjunta para apoyar proyectos en regiones europeas – JASPERS.

1.6.- Respecto a los Escenarios planteados para realizar el análisis de coste-beneficio para posible mejorar el planteamiento pues las medidas y acciones recogidas en el Escenario 1 y 4 no son excluyentes, en este sentido es importante tener en cuenta las obligaciones y recomendaciones existentes en los niveles de los contaminantes atmosféricos derivados de la adopción de un modelo de movilidad determinado. Se propone enriquecer el escenario seleccionado con medidas recogidas en el escenario 1.

Respuesta: El escenario seleccionado (escenario 4) es un escenario global que incluye todas las medidas posibles que están descritas en el plan, por lo tanto, ya incluye todas las medidas del escenario 1 y los consiguientes impactos positivos en el medio ambiente.

2.- CUESTIONES ADICIONALES A TENER EN CUENTA EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE ÁREA DE JAÉN.

2.1.- El ámbito incluido en el Plan, a efectos de la planificación en materia de calidad del aire en elaboración se incluye en dos planes distintos: el referido a núcleos de población entre 50.000 y 250.000 habitantes y el referido a zonas rurales. A este respecto parece oportuno tener en cuenta dicha planificación durante la formulación del plan.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 3.

2.2.- Se debe tener en cuenta que el artículo 14 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética recoge que antes de 2023 los municipios de más de 50.000 habitantes implantarán las llamadas “Zonas de Bajas Emisiones”, que constituyen un área delimitada en el que mediante acciones encaminadas a organizar la movilidad se consiguen reducciones en los niveles de los contaminantes y parece importante que la planificación sobre movilidad recoja las medidas que se desprendan del cumplimiento de esta obligación.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, en el párrafo 9.4 – P1.2 - Acción 1.2.2.2.

2.3.- La planificación sobre movilidad resulta un instrumento extremadamente útil para reducir las emisiones contaminantes atmosféricos y las afecciones acústicas, se propone por tanto hacer un análisis diferenciado respecto a estos dos aspectos en el documento, de manera que se incluyan objetivos específicos, líneas estratégicas, programas e indicadores referidos a esta materia.

Respuesta: Aunque la contaminación ambiental y la contaminación acústica se encuentran en el mismo OE, el análisis coste beneficio prevé una evaluación diferenciada para los dos aspectos, de manera que ellos mantienen su especificidad.

3.- CUESTIONES DE CARÁCTER GENERAL RESPECTO AL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE ÁREA DE JAÉN.

3.1.- En el apartado 3.1. Misión. Valores y Estrategia Europea, parece apropiado introducir un breve análisis de la importancia de la elección de un modelo de transporte para reducir la contaminación acústica y las concentraciones de los contaminantes atmosféricos, en particular de los óxidos de nitrógeno y de las partículas, este análisis puede tomarse de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire (EACA).

Respuesta (EAE): Se ha modificado el apartado 3.1 de la EAE añadiendo una referencia a la EACA en coherencia con el apartado 2.2 del Plan de Transporte.

3.2.- Dentro del apartado 3.3.1 Análisis Dafo, se debería considerar como una debilidad del sistema de transporte existente la fuerte relación entre el tráfico existente y los niveles de contaminantes atmosféricos y el ruido. Siguiendo el mismo razonamiento parece apropiado considerar como una oportunidad la mejora para la salud de la población la reducción tanto de la contaminación atmosférica como de la contaminación acústica, que el cambio de modelo de transporte supone a uno más sostenible.

Respuesta (EAE): Se incorpora la alegación realizada al texto de la EAE apartado 3.3.1.

3.3.- Podría ser apropiado incluir un objetivo específico sobre la reducción de contaminantes, toda vez que la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire recoge la posibilidad de reducir hasta un 15% los niveles de material particulado y más del 20% en lo referido a Óxidos de Nitrógeno, para poblaciones entre 50.000 y 250.000 habitantes.

Respuesta (EAE): Se ha incorporado la alegación en el apartado 3.3.2 de la EAE.

3.4.- En el apartado referido a las Líneas Estratégicas, se debe tener en cuenta lo recogido en el apartado 1.5 de este mismo informe.

Respuesta: Con referencia a la solicitud de reemplazo del nombre del OE3 en el apartado 1.5, se prefiere mantener la generalidad de la misma como se sugirió por el organismo de asistencia conjunta para apoyar proyectos en regiones europeas – JASPERS.

3.5.- Respecto a los escenarios planteados se debe tener en cuenta lo recogido en el apartado 1.6 de este informe.

Respuesta: El escenario seleccionado (escenario 4) es un escenario global que incluye todas las medidas posibles que están descritas en el plan, por lo tanto, ya incluye todas las medidas del escenario 1 y los consiguientes impactos positivos en el medio ambiente.

3.6.- Respecto al apartado 4.1.3 Calidad del Aire, se podría incluir un análisis de los efectos del tráfico en las concentraciones de óxidos de nitrógeno. Además, se debería analizar el apartado con lo recogido en la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

Respuesta (EAE): En el apartado 10 se ha incluido en la evaluación el análisis del grado de alcance de los objetivos de la EACA.

3.7.- Dentro del apartado 5 Interacciones con otras planificaciones y normas en el subapartado 5.2 referido a Andalucía, es necesario reseñar la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

Respuesta (EAE): Se incorpora la alegación realizada al texto de la EAE tabla apartado 5.2

2.8.- Dentro del apartado 8 Análisis de los potenciales impactos medioambientales, cuando se desglosa lo relativo a la calidad del aire y el cambio

climático, no se recoge un epígrafe referido a la contaminación atmosférica y eso es un error que debe ser corregido e introducido en las tablas de análisis posteriores.

Respuesta (EAE): Se ha incorporado la alegación en el apartado 8. Con un cambio en el listado que implica a los cambios posteriores.

2.9.- Respecto a los indicadores elegidos parece más apropiado en materia de calidad del aire establecer objetivos de reducción tal y como establece la EACA y más respecto al material particulado y a los óxidos de nitrógeno.

Respuesta (EAE): En los indicadores del estudio ambiental estratégico se incluye un indicador de emisión de GEI debido al transporte, objeto de este Plan, en él se alude a la necesidad de comprobar y analizar de forma mensual los gases y partículas contaminantes, entre ellos el material particulado y los óxidos de nitrógeno, además de establecer un objetivo descendente en aplicación del Plan, este ha sido un porcentaje que se ha tomado de forma cauta y en comparación con otros Planes similares.

Documento 211126 Consideraciones PTMAJ Cambio Climático

INFORME DE COHERENCIA DE LA VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN CON EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA (NOV 2021)

Respuesta EAE: Las sugerencias de este documento se centran en la coherencia con el Plan Andaluz de Acción por el Clima que afectan tanto al plan como del estudio de ambiental.

- Este documento incluye dentro de su planteamiento estratégico el objetivo de lucha contra el cambio climático, empezando por la “Misión” donde se alude concretamente al “...fomento el transporte público, los modos no motorizados y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos

establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea”. Aunque es necesario señalar que esta descripción se encuentra claramente orientada hacia la mitigación, dejando al margen la necesaria adaptación a los efectos del cambio climático.

Respuesta: En la Misión se ha añadido referencia al cambio climático y a como los planes sectoriales que deriven del PTMAJ pueden contribuir.

- Si bien se considera positiva la consideración a la lucha contra el cambio climático a lo largo de todo este documento, la referencia a la Estrategia Europa 2020, y a los objetivos de reducción del 20% en emisiones y del 20% en eficiencia energética es obsoleta. Se debería actualizar con los nuevos objetivos a 2030 adoptados por la UE y contemplados en el Plan Nacional de Energía Clima (PNIEC) y el PAAC.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, párrafo 2.1.

- En lo referente al marco Jurídico de referencia, esta versión preliminar, aunque considera la lucha contra el cambio climático como uno de sus pilares, no realiza ningún ejercicio de recopilación de normativa en vigor en la que apoyarse, ni a nivel europeo, ni nacional ni autonómico, salvo alguna alusión a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. En el texto de la versión preliminar del Plan no se incluye ninguna referencia al PAAC como el instrumento general de planificación en materia de cambio climático. No obstante, en el Estudio Ambiental Estratégico, se incluye un apartado en el que se evalúa la relación del PTMAJ con la EADS2030 y con el PAAC. Dicho apartado debe actualizarse ya que se hace referencia al PAAC 2007 – 2012.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, párrafo 2.1

- En la propuesta de PTMAJ se recogen seis objetivos estratégicos. El objetivo cuarto se denomina “Mitigación al cambio climático”, pero no se realiza ninguna definición del mismo que permite conocer su alcance. Asimismo, no se hace referencia a su posible alineación con el objetivo de mitigación de emisiones del PAAC para el área estratégica de transporte y movilidad

(OM1.F), definido como una reducción entre el 30 – 43% de las emisiones de dicha área en 2030 con respecto a 2018.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, párrafo 9.2.

- Análogamente, no se ha identificado ninguna mención en los objetivos estratégicos propuestos a los objetivos energéticos contemplados en el PAAC, tanto en materia de eficiencia energética (OTE1) como de energías renovables (OTE2).

Respuesta: Si bien es cierto que no hay objetivos específicos estrictamente relacionados con la energía, sí es cierto que OE3,4,5 incluyen consideraciones energéticas y contribuyen en alcanzar los objetivos energéticos contemplados en el PAAC. Gracias a esta aportación, este concepto se ha desarrollado con mayor profundidad en el Plan (párrafo 9.2).

- A la hora de valorar la alineación del OESP6 con el objetivo de mitigación del PAAC hay que tener en cuenta que el ámbito de las emisiones del transporte es distinto. En el PAAC se recogen las emisiones debidas del transporte en los ámbitos interurbano, rural y urbano. Sin embargo, en el PTMAJ se incluyen únicamente las emisiones del ámbito metropolitano (asimilable a los ámbitos interurbano y rural). En base a lo anterior, en la actualidad se carece de la información necesaria para evaluar cuantitativamente si el objetivo específico de reducción de emisiones (OESP6) está alineado con el objetivo de mitigación del PAAC (OM1). Sin embargo, la reducción del 10% a 2030 está muy lejos del intervalo recogido en el PAAC para el área estratégica de transporte (reducción del 30-43% en 2030 respecto a 2018).

Respuesta: Estimar las emisiones asociadas al transporte urbano excede los objetivos de un plan metropolitano. En la EAE se tiene en cuenta la parte metropolitana de las emisiones del tráfico, que por tanto es un valor subestimado y que los planes sectoriales apropiados (por ejemplo, los planes de movilidad urbana sostenible) serán los encargados de recoger de las emisiones en áreas urbanas.

- Para facilitar un análisis cuantitativo global de los planes metropolitanos de Andalucía, se sugiere que todas las planificaciones en el área de transporte consideren metodologías de estimación de las emisiones evitadas homogéneas o equivalentes, así como que mantengan el mismo año de referencia para la estimación de dichas emisiones evitadas. En relación con esto último se propone que se considere el año 2018 por ser el que se emplea para la determinación de los objetivos de reducción de emisiones del PAAC por área estratégica. Esto posibilitaría tanto realizar cálculos agregados de contribución al objetivo andaluz, como establecer una herramienta de discernimiento y priorización entre medidas contempladas en las planificaciones en la materia.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, y se considera el año 2018.

- Por otro lado, en el caso del objetivo de reducción del consumo energético no se define un valor numérico concreto por lo que no es posible evaluar su grado de alineación con el OTE1 del PAAC.

Respuesta: Como se ha explicado con anterioridad, si bien es cierto que no hay objetivos específicos estrictamente relacionados con la energía, sí es cierto que OE3,4,5 incluyen consideraciones energéticas y contribuyen en alcanzar los objetivos energéticos contemplados en el PAAC.

- En el apartado “11. Sistema de seguimiento y evaluación” se define como indicador de impacto ligado al objetivo estratégico 4, las emisiones de CO2 expresadas en gr/km, estableciéndose un valor objetivo del -18%. La definición de este indicador dificulta el seguimiento del OESP6, así como del objetivo de mitigación del del PAAC, ya que es complejo poder traducir la reducción de las emisiones en gr/km a reducciones de emisiones expresadas en toneladas de CO2 equivalente.

Respuesta: En el caso del transporte es sencillo porque se pueden conocer los km recorridos en un año; por ej. 10 000 km recorridos en un año, suponiendo 1,0 g de CO2/km serían 0,01 toneladas de CO2. Y luego se convierten en equivalentes.

- En el Estudio Ambiental Estratégico, apartado 7.1.2 “Evaluación de los objetivos por escenario”, se recoge una proyección de la disminución de las emisiones de CO2 que se alcanzaría en cada uno de los escenarios contemplados en el PTMAJ. En el caso del Escenario 4, que es el adoptado por el Plan, se estima una reducción de las emisiones del 20,1%. Sin embargo, no se hace referencia al año con respecto al cual se calcula dicha reducción.

Respuesta (EAE): Se ha incorporado la alegación en el apartado 7.1.2.

- Es de destacar adicionalmente, que el PTMAJ no incorpora un análisis de la vulnerabilidad al cambio climático ni una valoración de los riesgos asociados a los principales impactos previsibles. Este análisis sería necesario incorporarlo en la fase de diagnóstico del Plan para hacer posible su posterior consideración en la definición de objetivos y líneas estratégicas. Además, este análisis supone uno de los contenidos específicos que exige el artículo 19.2 de la Ley 8/2018, de 18 de octubre.

Respuesta: Se incorpora un breve análisis de cómo afecta el cambio climático a la región mediterránea y se profundiza en la acción 6.1.9 sobre la adaptación al Cambio Climático.

Respuesta EAE: Se incorpora esa información en el punto 4.1.7 de nueva creación.

- El PTMAJ, a su vez despliega una relación de 7 líneas estratégicas que albergan a su vez un total de 15 programas de actuación, para la consecución de sus objetivos. Estas líneas y programas quedan suficientemente relacionados con estos a través de la tabla que se identifica como “Ilustración 71. Relación entre líneas estratégicas, programas y objetivos estratégicos.” Del total de estos 15 programas, solamente uno se relaciona con el objetivo “OE5 Adaptación al cambio climático” y este se enfoca a la comunicación y difusión: “P.6,1 Sensibilización y Difusión” que se relaciona con la línea estratégica “LE6 Sensibilización y difusión”. En consonancia con todo lo anterior, no existe una correspondencia directa entre el objetivo de “OE5 Adaptación al cambio climático” recogido en el PTMAJ y el despliegue de Líneas Estratégicas y Programas de actuación que completan su enfoque estratégico y en cualquier caso a través de estos se desatiende la necesaria adaptación de las

infraestructuras de transporte y de la implantación de los nuevos modelos de movilidad sostenible. Por tanto, se puede afirmar que no está alineado con el PAAC en relación con las líneas estratégicas de adaptación.

Respuesta: La elección de asociar la adaptación al cambio climático solo con medidas de sensibilización se deriva principalmente del hecho de que las medidas previstas por el PTMAJ no prevén la construcción de infraestructuras (el tranvía ya está construido). Sin embargo, se han incluido las aportaciones de la consejería en la medida 6.1.9.1. Desarrollo de un plan de adaptación al cambio climático para el sistema de transporte. Además, se ha subrayado la importancia del papel de los planes sectoriales en detallar las actuaciones.

Generales:

- Sería recomendable que este documento incluyera un marco Jurídico de referencia sobre lucha contra el cambio climático

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 2.1)

- Es necesario actualizar las referencias al PAAC para que tengan en cuenta la versión aprobada de éste (Decreto 234/2021, de 13 de octubre). Esto es de especial relevancia en la definición de los objetivos de mitigación y transición energética y adaptación del PTMAJ.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Se debería especificar de forma clara cuál es el periodo de vigencia del Plan, ya que la única referencia que se ha encontrado al respecto, tanto en el Estudio Ambiental Estratégico como en el texto del Plan preliminar, hace mención a un horizonte temporal de 10 años.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, y se considera el año 2018.

- Este Plan, pese a considerar la lucha contra el cambio climático como uno de sus pilares, no hace ninguna mención a este en el ejercicio de diagnóstico de la situación actual. Ni siquiera es considerado como una de las amenazas en

el análisis DAFO. Tampoco está presente de una manera clara en el análisis de problemas públicos que sustenta el desarrollo de objetivos y líneas estratégicas.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 2.1)

En materia de mitigación y transición energética:

- Se considera pertinente definir con mayor grado de detalle el contenido del objetivo estratégico 4. Asimismo, se recomienda hacer una revisión del objetivo específico 6 para adecuarlo al objetivo de mitigación del PAAC, ya que la reducción del 10% a 2030 está muy lejos del intervalo recogido en el PAAC para el área estratégica de transporte (reducción del 30-43% en 2030 respecto a 2018).

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 2.1)

- Se considera conveniente incluir en los objetivos estratégicos objetivos en materia de transición energética alineados con los recogidos en el PAAC.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 9.2).

- Se ha de revisar la definición del indicador de seguimiento del objetivo estratégico 4 para facilitar su compatibilidad con dicho objetivo y con el objetivo de mitigación del PAAC.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, hay compatibilidad entre los indicadores.

- Las líneas estratégicas asociadas al escenario del Plan, así como los programas que las desarrollan, están alineadas con las líneas estratégicas del PAAC.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- En el caso del objetivo específico de reducción del consumo energético (OESP7), no se define un valor numérico concreto, por lo que no es posible evaluar su grado de alineación con el OTE1 del PAAC.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 9.2).

En materia de adaptación:

- El PTMAJ debería incluir una evaluación de los riesgos derivados del cambio climático para el sector concreto de la movilidad y transporte a partir de la información científica y técnica disponible a fin de que este análisis puede ser tenido en cuenta en el correspondiente plan de acción, en forma de objetivos, líneas estratégicas y acciones concretas de adaptación, con la finalidad de reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incorpora un breve análisis de cómo afecta el cambio climático a la región mediterránea y se profundiza en la acción 6.1.9 sobre la adaptación al Cambio Climático.

Respuesta EAE: Se incorpora esa información en el punto 4.1.7 de nueva creación.

- En la documentación de base para el análisis de la situación actual en materia de adaptación al cambio climático, se recomienda la consulta al visor de escenarios climáticos de Andalucía y si se precisa, a informes sectoriales sobre adaptación del sector, disponibles en Adaptecca.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 2.1)

- Sería coherente con los objetivos de este Plan que en el análisis de diagnóstico (DAFO) se contemplara al menos como amenaza el impacto del cambio climático sobre el sector. El PTMAJ debe desplegar líneas estrategias y programas de actuación que den cumplimiento al objetivo de adaptación al

cambio climático y claramente dirigidas al aumento de la resiliencia de las infraestructuras y de la movilidad.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 2.1 y 9.2)

- Una vez redefinidas las líneas estratégicas y programas enfocados hacia el cumplimiento del objetivo estratégico “OE5 Adaptación al cambio climático”, deberían definirse indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 2.1 y 9.2)

Documento 3_PTMAJa_2C_Sv. Prevención ambiental

INFORME DEL SERVICIO DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL RELATIVO A LA TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE JAÉN

- LE1. Accesibilidad y seguridad, recoge en sus diversos programas la ejecución de variantes de carreteras, tratamiento de travesías, tramos de vías para accesos a poblaciones, pasos sobreelevados, peatonalizaciones de travesías etc. De acuerdo con el estudio de impactos ambientales realizado en el apartado 8.2.1 estas actuaciones tendrán un impacto positivo puesto que reducirán emisiones de gases efecto invernadero, ruido en las poblaciones y la accidentalidad, sin embargo, no se han considerado los posibles impactos negativos que dichas actuaciones pueden tener sobre el medio ambiente durante su fase de obras y ejecución. Cabe recordar que algunas de las actuaciones contempladas, en caso de que se lleven a cabo, pueden encontrarse dentro del ámbito de aplicación de la Ley 7/2007 sobre de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y en tal caso deberán someterse al instrumento de prevención que les sea de aplicación.

Respuesta: Estas acciones se incluyen en el Plan en forma de estudio de factibilidad o proyecto. Será tarea de los estudios de factibilidad correspondientes

evaluar en detalle los impactos positivos y negativos asociados a la construcción de las obras.

No obstante a lo mencionado en párrafos anteriores, se comunica por parte de este Servicio, que si finalmente se desarrollan los proyectos de infraestructuras recogidos en la versión preliminar del Plan, estos se valorarán y cuantificarán a través de sus correspondientes instrumentos de prevención y control ambiental, (en el caso que les sea de aplicación) que tienen por finalidad prevenir y corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones, tal y como establece la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y su normativa de desarrollo. Estos instrumentos contendrán la evaluación de impacto ambiental de la actuación en cuestión.

Respuesta Estas acciones se incluyen en el Plan en forma de estudio de factibilidad o proyecto. La alegación descrita por la Consejería será tarea de los estudios de factibilidad correspondientes.

Documento PTMAJ_UIG

- En el apartado de Marco jurídico, debería incluirse referencia a la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, concretamente al artículo 6 que recoge que los planes que apruebe el Consejo de Gobierno incorporarán, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad por razón de género, para lo cual en el proceso de tramitación de esas decisiones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; y al artículo 50 según el cual las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población ... y ... favorecer de manera equilibrada a mujeres y hombres...

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 3.

- El Diagnóstico permite comprobar la aplicación transversal de la perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte y elaborar unos criterios

determinados para una movilidad con perspectiva de género. Además, aporta un análisis transversal entre las diferentes áreas, escalas y temas de la movilidad basado en la vida cotidiana, en los cuidados a las personas y en la diversidad de las necesidades desde la interseccionalidad, que tiene en cuenta las desigualdades en función del género, la edad, el origen, la diversidad funcional, entre otros. Pero para ello, es imprescindible que la perspectiva de género se integre en la participación ciudadana del diagnóstico, así como en las herramientas de recogida de datos y su análisis. Desde este punto de vista, es de gran relevancia e interés que se haya contemplado un apartado a la dimensión de género. Sin embargo, se hace constar que otros datos incluidos en el diagnóstico (población, empleo, formación, renta...) deberían haberse desagregado por sexo.

Respuesta: Se desagregan otros datos por sexo (párrafo 6.3.1).

- La DAFO contiene conclusiones desde la perspectiva de género, diferenciando usos de transporte y movilidad por sexo. Igualmente, el apartado “Evaluación de problemas públicos y de sus competencias” no incluye las problemáticas diferenciadas por sexo que existen dados los patrones de movilidad diferentes entre mujeres y hombres.

Respuesta: El apartado “Evaluación de problemas públicos y de sus competencias” ha sido elaborado en conjunto con todas las partes interesada. Aunque no contemple específicamente problemáticas diferenciadas por sexo, sin embargo, hay medidas orientadas a los diferentes patrones de movilidad que hay entre hombres y mujeres.

- Más allá de las pirámides de población, otros aspectos de las tendencias futuras analizadas no están desagregados tampoco por sexo.

Respuesta: El análisis de las tendencias futuras es de carácter general y no incluye otros aspectos a desagregar por sexo

- En el apartado “Plan de Acción”, se echa en falta un objetivo estratégico relativo a las personas usuarias y concretamente que garantice la equidad en el acceso a la movilidad y el uso de los medios de transporte. Lo mismo puede decirse de las líneas estratégicas planteadas.

Respuesta: El OE2 está estrictamente enfocado a las personas usuarias. También las LE1, 4, 5 Y 6.

- El Plan contempla la realización de 15 Programas de Actuación relacionados con los objetivos y con las Líneas Estratégicas, en las que apenas no se hace un uso diferenciado por sexo de las propuestas a excepción de “Iniciativa para promocionar la educación sobre movilidad y género”, “integración de la perspectiva de género en la distribución de plazas de los aparcamientos de integración” o “diseño de las instalaciones de transporte para atender las necesidades concretas de los grupos vulnerables (aspecto que afecta de forma desproporcionada a las mujeres). En relación con los indicadores de seguimiento, deberían incluirse indicadores de género, al menos en el caso de los referidos a personas.

Respuesta: Se incluyen indicadores de género en el seguimiento.

- Finalmente, en relación con el lenguaje no sexista e imagen pública el Plan en general hace un uso adecuado del mismo. Sin embargo, de acuerdo con el art. 4 y el art. 9 de la Ley 12/2007 y de conformidad con la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros, esta Unidad de Igualdad de Género sugiere la revisión del texto para evitar expresiones tales como ciudadanos, trabajadores, actores, usuarios, empleados, viajeros...

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

Respuesta EAE: Se incorpora la alegación realizada al texto del EAE

Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico

Documento SI 57 21 Plan Transporte Metropolitano Jaén_signed

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Dada la amplitud del ámbito de aplicación del Plan, que abarca municipios con una gran riqueza patrimonial, histórica y arqueológica, es previsible que alguna de las actuaciones programadas pueda afectar a bienes protegidos del Patrimonio Histórico Andaluz. En este sentido, dado que las actuaciones

previstas no cuentan aún con un nivel de definición que posibilite su desarrollo ni por tanto su valoración, se tendrán en cuenta las medidas de protección recogidas en el Estudio Ambiental Estratégico, así como las referencias normativas señaladas en el presente informe cuando se vaya a proceder al mismo. En especial, se atenderá a buscar siempre la mínima afección a los bienes protegidos, escogiendo la alternativa más favorable a su protección o no afección, y se tratará de integrar las infraestructuras propuestas o las existentes que se vayan a mejorar con los elementos del patrimonio histórico existentes. Del mismo modo, se estará al régimen de autorizaciones previsto en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía para cualquier cambio o modificación en inmuebles objeto de inscripción como Bien de Interés Cultural o su entorno.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 9.3.

Consejería de Salud y Familias

Documento 211126_21JAPPR001 MTMJA_aportaciones(F)

A continuación, se exponen las aportaciones:

- En relación con la descripción y valoración de los impactos sobre los determinantes de salud, hemos observado que se ha optado por realizar un análisis cualitativo de los 36 determinantes propuestos en el Manual para la Evaluación de impacto en salud de los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico. Si bien, conceptualmente puede usarse cualquier batería de determinantes de la salud, entendemos que el ámbito y objetivos de este plan quedaría mejor reflejado con una ordenación más parecida a la del anexo III del Decreto 169/2014, tal y como se refleja por su acertada agregación de dos determinantes más: “Tiempo de llegada a los diferentes servicios y destinos” y “Estilos de vida”.

Respuesta (EAE): Se entiende la apreciación de realizar la ordenación más acorde al Anexo III del Real Decreto a la incluida en el Manual, no obstante, todo el documento se ha realizado siguiendo las indicaciones referidas en el Manual, tal y como se ha observado en otros documentos de planificación similar.

- Como resultado del análisis efectuado, que resulta en que el Plan produce impactos positivos en 23 de ellos, impactos negativos en 5 y los 10 restantes no han sido contemplados (entendemos que estos determinantes no se ven afectados por el Plan, se han seleccionado para su análisis posterior únicamente los 5 que podrían tener impactos negativos. Cabe decir, al respecto, que el criterio que se propone desde esta consejería es que se seleccionen los impactos por su relevancia y no por su sentido (positivo o negativo). Además de que, en este caso, entendemos que la mayor parte de los impactos van a ser positivos y con este criterio suyo va a perderse mucha información, entendemos que también se pierde una oportunidad para dar a conocer a la ciudadanía el valor de su trabajo y las ventajas que puede suponer la realización de este plan de cara a la comunidad.

Respuesta (EAE): Se incorpora la alegación realizada en la EAE.

Adicionalmente, sería interesante que en los casos en que se produzca un impacto positivo relevante sobre la salud se realice un esfuerzo adicional para intentar visibilizar los resultados reales que el plan tiene sobre la población, es decir, se intentasen estimar las ganancias en salud que puede suponer, y, en los casos en que las incertidumbres puedan llegar a desvirtuar los resultados obtenidos, estimar al menos las ganancias que se producen en niveles de exposición a contaminantes o modificaciones de estilos de vida.

Respuesta (EAE): Se ha procurado estimar la relevancia de los diferentes impactos positivos que se han contemplado a través de las listas de chequeo, no obstante, el análisis o la estimación de ganancias que puedan suponerse entendemos que debieran ser parte de un estudio más amplio no contemplado en el presente Plan y que, por tanto, de realizarse debieran ser objeto de un estudio complementario.

Otro aspecto en el que no se ha seguido la metodología propuesta, aunque en este caso se trata de una cuestión puntual es que, seguramente por error, a los factores propios de la actuación se les ha dado el carácter de “suficiente” en lugar de “necesario” (por lo que no se ha elegido el nivel más bajo) y al contrario con los factores propios del entorno. Esto puede suponer que el resultado que se obtenga no sea coherente con el significado de las

cuestiones valoradas y que se minimice el foco que pensamos que debe ponerse en la población a la hora de evaluar un plan de estas características.

Respuesta (EAE): Se incorpora la alegación realizada al texto de la EAE, modificando el cuadro de acuerdo a las conclusiones llegadas a la hora de analizar los distintos impactos.

Respecto de la caracterización de la población y la detección de colectivos de especial vulnerabilidad, entendemos que se ha realizado un buen trabajo al respecto. No obstante, sugerimos que los resultados obtenidos sean usados en etapas posteriores de la evaluación, por ejemplo, en la optimización de medidas, priorizando las que puedan tener un mayor impacto en este tipo de personas o programando temporalmente las actuaciones de forma que se comience su implantación en las áreas en las que habitan.

Respuesta (EAE): A la hora de establecer las medidas a adoptar en el Plan se ha incorporado esta observación con el fin de garantizar que las medidas prioricen su actuación en tiempo y forma en zonas consideradas como especialmente vulnerables.

Finalmente, nos gustaría destacar otro aspecto muy positivo de su trabajo y es el interés con que se ha afrontado el proceso de participación ciudadana llevada a cabo (encuestas a los actores implicados y a la ciudadanía, reuniones con la universidad y los ayuntamientos...). Pensamos que los resultados de este proceso deben incorporarse a la evaluación y al plan y son el mejor indicador de si las medidas se encuentran optimizadas o no.

Respuesta (EAE): El Plan incorpora un proceso de participación ciudadana que debe continuar en la fase de aplicación del Plan como se indica en el estudio de salud. Por ello es imprescindible la realización de encuestas de salud orientadas a conocer la percepción de los habitantes y usuarios del ámbito geográfico del Plan, sobre la incidencia en salud de los modelos de movilidad. La idea principal partiría de conocer en un primer momento, la percepción del actual sistema de transporte, con una encuesta a realizar con anterioridad a la ejecución del Plan y una segunda encuesta a la finalización de las acciones del mismo, con la finalidad de valorar, si en líneas generales se han cumplido los objetivos en salud.

Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades

Documento Aportaciones-PTM_JAEN-CTEICU_ Firmadas

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Precisamente, con respecto a este último punto, se hace necesario resaltar que la futura implantación de la Zona Logística Intermodal de Andújar constituye un activo de primer orden, relevante no solo para el futuro desarrollo del área metropolitana de Jaén, sino también para la provincia de Jaén en su conjunto, e incluso para la competitividad regional. Pese a esta relevancia, en el borrador del documento actual del Plan tan solo se hacen breves y dispersas referencias a esta Zona en el subcapítulo 6.4.2. “Condiciones físicas para la movilidad” (señalando que esta zona se ve afectada por barreras infraestructurales), en el subcapítulo 6.4.5.5. “Equipamientos de ocio, de cultura y centralidades turísticas” y en su análisis DAFO, señalando entre las oportunidades la “Implantación de la Zona Logística de Andújar”. Es por ello, que quizá podría ser oportuno ahondar en la información descriptiva y en la valoración de las implicaciones de la Zona Logística Intermodal de Andújar.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 6.4.5.5.

- Por último, sugerir un cambio de título al esquema tratado en la página 5 del documento, dentro del apartado dedicado a la “Misión, Visión y Valores y la Estrategia Europea”, ya que aparece titulado como “El círculo vicioso del transporte público”, si bien de acuerdo con los contenidos del mismo podría ser más oportuno un título como “El círculo vicioso de la movilidad urbana” o “las relaciones del transporte y la ciudad”.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

3. Información Pública y Trámite de audiencia

A continuación, se presenta un registro de los organismos que respondieron en el período de Información Pública y de aquellos a los que se les dio audiencia durante la exposición pública de los documentos del PTMAJ, señalando cuáles de ellos hizo aportaciones y cuáles no lo hicieron:

Colaboradores	Alegaciones
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	No Alega
Unidad de Carreteras en la Provincia de Jaén	Alega
Ayuntamiento de Martos	Alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	Alega
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	No Alega
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No Alega
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior	Alega
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	Alega
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	Alega
Demarcación de Carreteras	Alega

Tabla 2 - Registro de los organismos participantes en la Información Pública y Trámite de Audiencia del Plan.

Fuente: Elaboración propia

Unidad de Carreteras en la Provincia de Jaén

A continuación, se exponen las aportaciones:

- En referencia al desarrollo de una nueva estación intermodal al norte de la ciudad de Jaén, cabe destacar que para el establecimiento de estaciones de transporte ferroviario de viajeros será precisa la aprobación, por parte de este Ministerio, de un estudio informativo, según establece el artículo 5 de la Ley 38 / 2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 9.4, P4.1, acción 4.1.1).

- En el epígrafe 6.6.9.1 del documento preliminar del PTMAJ se menciona que “la LAV Madrid - Alcázar de San Juan - Jaén se encuentra en fase de ejecución desde el año 2002, actualmente se están ejecutando las obras del tramo Grañena - Jaén, que se espera que estén concluidas para finales del año 2018”. Cabe puntualizar que ya se finalizó la construcción del tramo Grañena - Jaén y se puso en servicio en diciembre de 2020 por parte de ADIF.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 6.6.9.1)

- Este plan, así como los instrumentos que se dicten en desarrollo del mismo, siempre que se incluya en su ámbito líneas de ferrocarril, deben cumplir las prescripciones que se recogen en la Ley 38 / 2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su reglamento de desarrollo. Conviene por tanto hacer referencia a la legislación sectorial aplicable a fin de tener presente estas circunstancias (párrafo 3)

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

Ayuntamiento de Martos

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Añadir: El trazado de la futura autovía se realizará por terrenos, que, aunque no son de titularidad municipal, sí que se encuentran en el ámbito de influencia del futuro Polígono Industrial denominado Polígono Olivarero, actualmente en fase de tramitación urbanística, por lo que se deberá resolver adecuadamente la futura conexión del polígono industrial denominado “Polígono Olivarero” con la actual carretera A- 316, así como con la futura Autovía del Olivar A-316 tramo Martos-Intersección con la A-6051 (Jaén).

Respuesta: No es de competencia del plan de incluir actuaciones de carácter vial

- Añadir: Resolver adecuadamente las conexiones, incluidas señalizaciones y otras exigencias técnicas y normativas, tales como desvíos hacia las vías comarcales JA3307 (Las Casillas de Martos), antiguo trazado A-6051, desvío hacia la pedanía de La Venta de Pantalones, JA3304, JV2233, ...

Respuesta: No es de competencia del plan de incluir actuaciones de carácter vial, ya que se trata de un Plan de Movilidad Sostenible.

- Añadir: Prever e incluir en el proyecto de redacción la solución técnica y la inversión necesaria para la construcción de un nuevo enlace de acceso desde la A-316 a la ampliación del Polígono Industrial ‘Cañada de la Fuente II’ que permita la mejora en la movilidad, tanto interiormente desde el propio casco urbano como desde la A-316 a través de un único ramal de un solo carril de acceso en cada sentido. Éste nuevo enlace, además, serviría para unir directamente la futura nueva zona industrial de los terrenos del futuro Polígono Olivarero con la zona de la actual ampliación del Polígono Industrial ‘Cañada de la Fuente II’, todo ello conforme al vigente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos.

Respuesta: No es de competencia del plan de incluir actuaciones de carácter vial, ya que se trata de un Plan de Movilidad Sostenible.

- PROPUESTA: CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DE LA A-306 Jaén-Córdoba, tramo, “Torredonjimeno-El Carpio”.

Respuesta: No es de competencia del plan de incluir actuaciones de carácter vial, ya que se trata de un Plan de Movilidad Sostenible.

Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Página 6. Marco jurídico. Añadir lo siguiente: Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su inclusión social.

Real Decreto 173/2010 de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad. Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Y sus posteriores actualizaciones. (Aunque sí se menciona en la página 77). Real Decreto 537/2019, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, en el párrafo 3.

- Página 42. 6.6.4. FALTA INFORMACIÓN. Aparcamientos. No se informa de cuantas plazas de aparcamientos reservadas a PMR existen en cada municipio.

Respuesta: En la actualidad no existe el inventario de plazas de aparcamiento por municipio. En cualquier caso, se decidió incluir, entre las medidas, un relevamiento de esta información (párrafo 9.4, P7.1, acción 7.1.1.2)

- Página 43. 6.6.5. Transporte público. 6.6.5.1. Red Interurbana de autobuses FALTA INFORMACIÓN. No se informa cuantas líneas son accesibles para personas con discapacidad: personas con discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas y personas con movilidad reducida

Respuesta: Se ha incluido en el apartado 6.6.5 información relativa a las líneas que son accesibles, pero no por tipo de discapacidad. En cualquier caso, se incluye,

entre las medidas, un relevamiento de esta información actualmente faltante (párrafo 9.4, P.2.1., acción 2.1.2.3).

- Página 47. 6.6.6. Taxi FALTA INFORMACIÓN Debería hacerse mención al número de taxis y VTC accesibles que dispone cada uno de los municipios.

Respuesta: En la actualidad no existe el inventario de taxis y VTC accesibles por municipio. En cualquier caso, se decidió incluir, entre las medidas, un relevamiento de esta información actualmente faltante. (párrafo 9.4, P4.1, acción 4.1.2)

- Página 48 6.6.9. Transporte ferroviario FALTA INFORMACIÓN No se informa de las líneas y horarios accesibles para personas con discapacidad.

Respuesta: Se ha incluido, entre las medidas, un relevamiento de esta información actualmente faltante. (párrafo 9.4, P2.3, acción 2.3.1)

- Página 128. 3.1.1. Puesta en marcha del centro de control y gestión de la movilidad a nivel Andaluz que incluya información en tiempo real para la comunidad. Añadir lo siguiente: incluyendo aquellas líneas de transporte que sean accesibles (horarios y paradas) y la ubicación de las plazas de aparcamientos reservadas a PMR.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la acción 3.1.1.

- Página 128 3.1.1.1 Web única integrable en una futura plataforma andaluza de gestión del transporte público. 3.1.1.4 Diseño de una App para la gestión del CTJA 3.1.1.5 Mejora de la App del CTJA para los clientes Añadir a los tres puntos Estas herramientas deben ser accesibles para personas con discapacidad visual y para personas con bajas capacidades cognitivas

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la acción 3.1.1.1.

- Página 129 3.1.1.7. App de información sobre las posibilidades y disponibilidad de aparcamientos en tiempo real Añadir lo siguiente: La App

debe incluir además la ubicación y la disponibilidad de plazas de aparcamientos reservadas a PMR.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la acción 3.1.1.7.

- Página 133. 3.2.1. Diseño de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos: Electrolineras. Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos de integración 3.2.1.3. Instalación de estaciones de recarga en nodos de transporte. Añadir lo siguiente: Mínimo uno de estos puntos de recarga eléctrica debe estar situado en una plaza de aparcamiento reservada a PMR

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la acción 3.2.1.

- Página 142 Acciones Añadir lo siguiente: Realizar un estudio que inventaríe las paradas de transporte público no accesibles y el grado de ajuste razonable de estas.

Respuesta: Incluido en la medida 4.2.1.1.

- Página 145 4.3.1.1. Elaboración de un Plan de aparcamientos de Integración: Aparcamientos disuasorios orientados al TP Para fomentar el uso del transporte público en el viaje de la última milla entre la entrada de la ciudad y el centro histórico, es necesario establecer una serie de aparcamientos de integración que sirvan a la ciudad de Jaén en las entradas principales. Añadir lo siguiente: Estos aparcamientos contarán con plazas reservadas para vehículos que transporten a personas con movilidad reducida en proporción de 1 cada 33 plazas. Contarán también con instalación de puntos de recarga eléctrica, estos deben ser accesibles y situarse en lugares accesibles. Algunos de estos puntos de recarga deben estar situados en plazas de aparcamientos reservados a vehículos que transportan a personas con movilidad.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la medida 4.3.1.1.

Página 163. 6.1.3.2 Curso de formación a técnicos municipales y elaboración de una “guía” con los criterios fundamentales de la movilidad sostenible Añadir lo siguiente: Curso de formación a técnicos municipales y elaboración de una “guía” con los criterios fundamentales de la movilidad sostenible y en atención a personas con discapacidad T11. La atención a las personas con discapacidad en el transporte.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la acción 6.1.3.2.

- En el caso del Ayuntamiento de Aracena, que no es un ayuntamiento grande, se podría proponer una formación en conjunto con otros ayuntamientos de la zona. Aracena no es un municipio de la provincia de Jaén.

Respuesta: Se trata de una errata y se ha eliminado.

- Página 165. 6.1.6. Diseño de un manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados fundamentado en la Orden VIV/561/2010 como herramienta para los técnicos municipales 6.1.6.1. Elaboración de un manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados para el ámbito metropolitano. Eliminar estos dos apartados dado que el Manual ya existe, fue publicado por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Pública. Esta Orden ha sido derogada y sustituida por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Respuesta: Estas medidas se modifican introduciendo la creación de guías asociadas a buenas prácticas internacionales, con especial referencia a las tecnologías más recientes previstas.

- Página 169 MODIFICADO Los principales equipamientos del área metropolitana, deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y

diseñadas para personas con movilidad reducida. Su uso tiene que ser gestionado, con el fin de garantizar la accesibilidad, a los principales centros focales, a las personas con movilidad reducida y a sus acompañantes.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 9.4, P7.1, acción 7.1.1).

- Página 170. 7.1.1.2. MODIFICADO. 7.1.1.2. Garantizar un diseño correcto de los aparcamientos para personas de movilidad reducidas. Los aparcamientos para PMR tienen que cumplir con las disposiciones de la normativa vigente: Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. Dicha norma regula la accesibilidad y supresión de barreras y su reglamentación de desarrollo. Las plazas dispuestas en perpendicular o en diagonal a la acera deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Sobre la acera posterior también existirá una zona sin obstáculo, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 9.4, P7.1, acción 7.1.1.2).

- Página 176 6.1.6 Diseño de un manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados fundamentado en la Orden VIV/561/2010 como herramienta para los técnicos municipales. Eliminar este apartado La Orden VIV 561/2010 está derogada y el Manual ha sido publicado.

Respuesta: Estas medidas se modifican introduciendo la creación de guías asociadas a buenas prácticas internacionales, con especial referencia a las tecnologías más recientes previstas.

- Página 181 3.2.1 Diseño de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos: Electrolineras Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos de integración Añadir lo siguiente: Mínimo uno de estos puntos de recarga eléctrica debe estar situado en una plaza de aparcamiento reservada a PMR.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 9.4, P3.2, acción 3.2.1).

OTRAS APORTACIONES

Deben tenerse en cuenta una serie de mejoras en materia de Accesibilidad Universal:

- Mejora de la accesibilidad en el transporte público para todas las personas
- Adaptación PMR total del transporte público (material móvil). Rampas de acceso.
- Asientos reservados para personas mayores en el transporte público.
- Asientos reservados para mujeres embarazadas
- Asientos para niños y niñas pequeños/as
- Audio descripción y mapa sonoro que informen de las paradas
- Señalización con pictogramas accesibles tipo AIGA
- Botón de parada en altorrelieve y braille
- Marquesinas accesibles. Según normativa de accesibilidad.
- Plataformas con espacios con sombra y asientos de esperas en las paradas de transporte público. Apoyos isquiáticos
- Señalizaciones acústicas, visuales y con pictogramas tipo AIGA

Respuesta: Se incorpora la alegación al texto del Plan de Transporte (párrafo 9.4, P4.2).

Se recomienda una revisión del texto y sustituir algunas palabras por otras más inclusivas. Por ejemplo:

- sustituir la palabra “ciudadano” por “ciudadanía” o por “personas”
- sustituir la palabra “usuario” por “persona usuaria”

- sustituir la palabra “viajero” por “persona viajera” o por “persona usuaria del transporte”.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

Se incorpora la alegación realizada al texto del EAE

Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Dentro del punto 5: “Interacciones con otras planificaciones y normas. Interacciones con Planes autonómicos”, en el apartado “RIESGOS” se ha tenido en cuenta la siguiente planificación en materia de Emergencias y Protección Civil: • Plan Territorial de Emergencia de Andalucía. • Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía. • Plan de Emergencia ante el riesgo Sísmico en Andalucía. Entendemos que además de los anteriores deberían considerarse los siguientes: • Plan de Emergencias ante el riesgo de Inundaciones en Andalucía. • Plan de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes (párrafo 3).

Consejería de Hacienda y Financiación Europea

A continuación, se exponen las aportaciones:

- III.1 Observación con carácter general En el Plan no se hace referencia a las infraestructuras energéticas ni a datos de tipo energético y se considera, que mejorarían los contenidos del PTMAJA y se ofrecieran análisis realistas de viabilidad de las propuestas que guarden una dependencia con las redes de suministro energético. En caso de considerarse necesario incluir una descripción de las infraestructuras energéticas existentes y su relación con la movilidad, ámbito de estudio del PTMAJA, se puede consultar toda la información existente y actualizada en la web de la Agencia Andaluza de la Energía: [https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/es/informacion-](https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/es/informacion-energetica/cartografia-energetica-de-andalucia/mapa-de-infraestructuras-energeticas-de-andalucia-miea)

[energetica/cartografia-energetica-de-andalucia/mapa-de-infraestructuras-energeticas-de-andalucia-miea](https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/es/informacion-energetica/cartografia-energetica-de-andalucia/mapa-de-infraestructuras-energeticas-de-andalucia-miea)

Respuesta: Si bien es cierto que no hay objetivos específicos estrictamente relacionados con la energía, sí es cierto que OE3,4,5 incluyen consideraciones energéticas y contribuyen en alcanzar los objetivos energéticos contemplados en el PAAC. Gracias a esta aportación, este concepto se ha mayormente desarrollado en el plan (párrafo 9.2).

- III.2 Observación sobre apartado 2.2. Misión, Visión y Valores y la Estrategia Europea (pág. 3) En las observaciones al Documento Inicial Estratégico anterior se proponía la inclusión de referencias a la Estrategia Energética de Andalucía 2020 (EEA2020), ya que tan solo se hacía referencia a ella en el Documento Inicial Estratégico, aunque sin entrar en ningún detalle y tampoco se mencionaba en el documento borrador del Plan. Esta situación ha sido revertida parcialmente ahora, en esta versión preliminar, ya que en el apartado indicado se hace referencia a que el objetivo común lograr un transporte más sostenible está alineado además con la Estrategia Energética de Andalucía 2020 (EEA2020) y sus programas. Con todo, en paralelo al PTMAJA se ha ido tramitando la nueva y futura Estrategia Energética de Andalucía 2030 (EEA2030), documento que viene a continuar la planificación energética de la Junta de Andalucía con el horizonte puesto en 2030. Cabe, por tanto, actualizar la versión preliminar de tal manera que recoja y se alinee con los objetivos y programas establecidos en las Directrices y futura EEA2030. Se propone añadir referencias a la planificación energética incluyendo el siguiente texto: “Andalucía, a través de sus distintos planes energéticos, avanza en la transformación del sistema energético incrementando la eficiencia energética en la generación y uso de la energía, así como el crecimiento del aporte de las energías renovables en detrimento del uso de combustibles fósiles, planteando objetivos de descarbonización del consumo de energía ambiciosos pero necesarios. El posicionamiento a medio y largo plazo de la Comunidad en materia de energía se recoge en las Directrices Energéticas de Andalucía, horizonte 2030, tomadas en conocimiento en enero de 2021 por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. En dicho documento se identifican las distintas claves que debe proyectar el sistema energético andaluz a 2030. Asimismo, el 23 de marzo de

2021, el Consejo de Gobierno ha aprobado la formulación de la Estrategia Energética de Andalucía 2030, en la que se establecen los objetivos energéticos y materializa en acciones concretas las líneas estratégicas identificadas en las Directrices energéticas. La Estrategia Energética de Andalucía 2030, cuyo trámite de audiencia e información pública finalizó el 30 de diciembre de 2021, impulsará la transición de la Comunidad Autónoma hacia un modelo energético neutro en carbono, más eficiente, que garantice el acceso a una energía segura y sostenible para todos y con impacto en la generación de empleo y la actividad económica. Se ha llevado a cabo mediante un proceso basado en la gobernanza, contando con la participación de la ciudadanía, los actores más representativos del sector y las administraciones. Es importante incorporar y actualizar la referencia al documento institucional que guiará las políticas energéticas de la Junta de Andalucía hasta 2030. Entre los objetivos recogidos y que afectan a la movilidad y al sector transporte, se incluyen los siguientes: OBJETIVO 1 Avanzar en la descarbonización del consumo de energía Meta 1.1 Reducción de, al menos, el 50% de las emisiones de CO2 asociadas al consumo de energía respecto a 2005. Meta 1.2 Aporte a partir de fuentes de energía renovable de, al menos, el 42% del consumo final bruto de energía. Meta 1.3 Incremento de la generación de origen renovable hasta suponer, al menos, el 75% del mix eléctrico. OBJETIVO 2 Reducir el consumo tendencial de energía. Meta 2.1 Reducción, como mínimo del 39,5%, del consumo tendencial de energía primaria, excluyendo los usos no energéticos OBJETIVO 3 Reducir la dependencia de los derivados de petróleo en el transporte - Meta 3.1 Reducción del consumo de derivados de petróleo en el transporte, como mínimo un 30% respecto a 2019 Asimismo entre las líneas estratégicas diseñadas para alcanzar los objetivos anteriores se incluyen las siguientes, que se desarrollarán a través de distintos programas actuaciones que van a incidir en el transporte y la movilidad: LE3 Promover un sistema de transporte eficiente avanzando hacia la movilidad cero emisiones LE4 Involucrar a la ciudadanía en la transición energética mediante la comunicación y formación LE11 Apoyar la gestión energética y descarbonizada en entidades y servicios públicos

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, párrafo 3.2. Se entiende que las LE actuales ya incluyen las sugerencias.

- III.3 Análisis DAFO (pág. 80) Teniendo en cuenta el importante peso que para Jaén tiene el vehículo privado, se propuso añadir al análisis DAFO la elevada dependencia del sistema de transporte de los hidrocarburos, con el riesgo real de un incremento de los precios de los carburantes a medio plazo o la incorporación de limitaciones o tasas a vehículos por su antigüedad o generación de efluentes contaminantes. Se mantiene la propuesta de complementar el análisis DAFO incorporando como debilidad el importante peso que para Jaén tiene el vehículo privado que lo expone socioeconómicamente tal y como se explica en el párrafo anterior. En las circunstancias actuales de inestabilidad en el panorama internacional, en todo lo referente a suministro de recursos fósiles y de precios internacionales del petróleo disparados, cabe poner especial énfasis en contemplar estas circunstancias en la matriz DAFO

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, párrafo 8.1.

Respuesta EAE: Se incorpora

- III.4 Observación sobre 9.2. Objetivos y Líneas Estratégicas (pág. 97) En el segundo párrafo se mantiene el texto tal y como aparecía redactado en el Documento Inicial Estratégico y, en su momento y desde este órgano, se propuso una redacción alternativa del mismo. Se reitera la propuesta nuevamente de inclusión de algunas ligeras modificaciones del párrafo, que quedaría recogido de la siguiente manera: “Con este Plan lo que se pretende es alcanzar un nuevo equilibrio en los modos de transporte que concurren en el área metropolitana de Jaén, de tal forma que se refuerce el papel de los más saludables y eficientes social y ambientalmente, como el desplazamiento a pie, la bicicleta y el transporte colectivo...”

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- III.5 Observación sobre la acción 5.2.2.2 Conexiones de la Red de Vías Verdes de Andalucía con Puertas Verdes (pág. 154) Como ya se hizo en las

observaciones al Documento Inicial Estratégico se propone nuevamente actualizar la denominación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía, por Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- III.6 Observación sobre la medida 5.2.5. La micromovilidad como nuevo medio de transporte para las distancias intermedias (pág. 156) Se invita a impulsar también la micromovilidad apoyando específicamente otros sistemas de alquiler de modos de desplazamiento como son los patinetes eléctricos. Lo que supondría un apoyo a la diversificación de la micromovilidad.

Respuesta: Se incluye en la medida 5.2.5.2

- III.7 Observación sobre la medida 6.1.4. Fomento de la reducción de plazas de aparcamiento ilegales y actuaciones de la policía necesarias (pág. 156) Teniendo en cuenta que ninguna ilegalidad es admisible dentro de un plan. Se propone cambiar la redacción en el sentido de la eliminación total de los aparcamientos ilegales o, en el peor de los casos, su reconversión ordenada a legales o a otros usos de interés público. Por ejemplo: 6.1.4 “Actuaciones de reducción del estacionamiento ilegal y de eliminación de los espacios ilegalmente dedicados al estacionamiento de vehículos”.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- III.8 Observación sobre el apartado 9.5 Definición y evaluación de escenarios, en el Escenario 1, denominado “Apuesta por la movilidad limpia” (pág. 174) En dicho apartado se menciona los vehículos eléctricos como vehículos de baja emisión como los más habituales, pero se obvian otras opciones que son igualmente válidas para el objetivo de reducir las emisiones en el sector transporte y fomentar la movilidad sostenible. Se propone considerar los vehículos de baja emisión, que son aquellos que usan combustibles alternativos más limpios que los tradicionales (gasoil y gasolina) y no solo la movilidad eléctrica.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Se propone que en la redacción del borrador del Plan remitido se tenga en consideración lo previsto en el artículo 9 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, por lo que respecta al uso de un lenguaje no sexista. (Ejemplos: “el peatón”, “los ciudadanos”, “sus ciudadanos”, “los interesados” etc.).

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

Respuesta EAE: Se incorpora

Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades

A continuación, se exponen las aportaciones:

- “En relación con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, desde el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía se valora positivamente la inclusión de indicadores en el apartado 11 “Sistema de seguimiento y evaluación”. En relación a la información a recoger para cada uno de los indicadores del citado apartado se recomienda incluir el tipo de indicador, definición, procedimiento de cálculo, gestor de la información y fuente de información. También, se sugiere que para su cálculo se utilicen fuentes estadísticas oficiales que cuenten con datos regionalizados y de publicación periódica, para que los indicadores resulten homogéneos, comparables y estables a lo largo del periodo de vigencia del Plan. En caso de no existir fuentes estadísticas oficiales que permitan el cálculo de los indicadores y sea necesario utilizar fuentes de información de elaboración propias como alguna encuesta domiciliaria, se aconseja incluirlas en los Programas Estadísticos y Cartográficos anuales.”

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Sería conveniente en la tramitación del Plan, si lo estiman conveniente, considerar los siguientes aspectos: Lo concerniente a derechos mineros existentes y la potencialidad minera del territorio que constituye el ámbito de aplicación del mismo, los derechos sobre hidrocarburos existentes así como la información de establecimientos sometidos a accidentes graves, se incluye

la información correspondiente en los anexos: Mapa de Derechos Mineros (Anexo I), Mapas sobre Potencialidades Mineras de la zona (Anexo II), Mapa de Derechos sobre Hidrocarburos (Anexo III), Mapa con el Registro de Instalaciones sometidas al régimen de Accidentes Graves (Anexo IV), y Tablas con los Derechos Mineros, Derechos sobre Hidrocarburos y las Instalaciones Industriales sometidas a Accidentes Graves existentes (Anexo IV); datos provenientes del Registro Minero de Andalucía a fecha 14 de marzo de 2022. A este respecto, añadir que esta información es pública y puede ser consultada en el Visor Cartográfico ubicado en el Portal Andaluz de la Minería: <https://ws050.juntadeandalucia.es/portalandaluzdelamineria/>

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Con relación a la propuesta contenida en el Plan “Proyecto de ejecución del enlace al Parque Tecnológico Geolit” que pretende establecer una nueva conexión con la autovía A-44 se desconoce si se está haciendo referencia al proyecto de «Enlace de la variante de Mengíbar A-6076 con la A-44, P.K. 21+250, T.M. de Mengíbar (Jaén)» que se está ejecutando en la actualidad por parte de la Junta de Andalucía y que cuenta con autorización de obras de fecha 19 de octubre de 2018 de la Dirección General de Carreteras. En el caso de que se proponga un nuevo enlace diferente al ya autorizado, no podrá ser autorizado por la cercanía a los enlaces ya existentes, a menos que se proponga la ejecución de las necesarias vías colectoras.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en la medida 1.1.2.1.

- La aprobación de los instrumentos o planes sectoriales que se articulen para el desarrollo de las Acciones contenidas en el Plan, deberán ser sometidos al informe sectorial, preceptivo y vinculante, de conformidad con el art.16.6 de la Ley de Carreteras

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 9.3.

- Con carácter previo a la ejecución de las obras con afección a las zonas de protección del viario estatal se deberá obtener la correspondiente autorización por parte de la Dirección General de Carreteras, previa aportación del correspondiente proyecto constructivo y demás documentación técnica necesaria en atención a las obras a ejecutar, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 9.3.

- De conformidad con el art. 29.4 de la Ley 37/2015 de Carreteras, sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes en el párrafo 9.3.

- Se deberá recoger en el documento normativo del Plan, los requisitos expresados en el punto nº 1 de este informe.

Respuesta: Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

4. Comité de Expertos

A continuación, se desarrolla la síntesis de los principales bloques tratados durante el grupo focal del 18 de Octubre de 2022 y las respuestest as incorporadas en el Plan de Transporte.

Sobre la pedagogía y la gestión del cambio frente a hábitos asentados

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Las personas expertas mencionan diferentes estrategias para favorecer los cambios en los modos de transporte, se citan ejemplos como Londres o Bogotá, para mostrar diferentes maneras de incentivar o desincentivar los distintos medios de transporte.

Respuesta: Se agradece el comentario del comité de expertos y se destaca que el Plan de Transporte también compara la realidad de Jaén con contextos europeos (véase párrafo 7).

- Señalan que el plan pretende fomentar la movilidad en bici, aunque en el mismo documento se explicita la dificultad de desplazarse en este medio en Jaén (aunque existe la bicicleta eléctrica). Consensuan que, ante los problemas de espacio en las ciudades, es necesario priorizar modos de transporte activos y garantizar que peatonas/es puedan moverse cómodamente y con seguridad.

Respuesta: De acuerdo con el comentario, el Escenario 1 se titula "Apuesta por la movilidad limpia". Sin embargo, el escenario 4, el elegido, incluye también las medidas del escenario 1.

- Se propone combinar acciones y medidas que se apoyen en el transporte público en las zonas metropolitanas, y que protejan a viandantes en las zonas urbanas. Es necesario buscar alternativas a los desplazamientos que se hacen en coche, porque pese a que en Jaén no hay tantos problemas de congestión, el coche sigue siendo un medio de transporte poco sostenible.

Respuesta: El Plan de Transporte es un plan metropolitano, por lo que la mayoría de las medidas relacionadas con el transporte público se centran en el transporte metropolitano. Se detallará en los planes sectoriales urbanos la eventual definición de una nueva red de líneas de transporte público urbano. Sin embargo, la puesta en marcha del tranvía de Jaén también reportará importantes beneficios en el caso del transporte público urbano.

- También resaltan la necesidad de llevar a cabo campañas específicas y no solo generalistas. E implicar a todos los agentes sociales (centros de trabajo, Universidad, espacios de consumo, etc.) para la puesta en marcha de incentivos y medidas específicas para los diferentes grupos de población que acuden a esos espacios.

Respuesta: El Plan de Transportes es un plan estratégico, y por tanto las medidas de sensibilización son generalizadas. Se detallarán en los planes sectoriales medidas específicas para los diferentes grupos de población

Sobre la metodología

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Se observa linealidad en la metodología, se recomienda incluir una visión más sistémica y de cambio, que permita abordar el riesgo.

Respuesta: En la elaboración del PTMAJ se ha seguido la metodología del enfoque de Marco Lógico (EML, USAID, 1969), con el fin de implementar unas medidas, objetivos y fines que sean realmente acordes con la problemática y las necesidades de la ciudadanía del ámbito de estudio. Además, se ha un plan de seguimiento y evaluación que permita revisar de forma periódica el cumplimiento de los objetivos del plan, a través de una serie de indicadores de resultados y otros de realización, estos se plantean tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.

- Se indica la necesidad de estudiar de manera más continua la movilidad. En muchos lugares, aunque la población no varíe mucho, sí varían los patrones de desplazamientos. Por eso es necesario actualizar la información.

Respuesta: El Plan ha sufrido algunos retrasos para adaptarse a la nueva metodología y normativa. Es por ello que los datos iniciales datan de la imagen que se obtuvo en la fecha de inicio de los trabajos. Estos datos no han sufrido cambios sustanciales y actualizarlos supondría una labor ingente al tener que introducir datos en modelo o análisis coste beneficio o multicriterio. Supondría además una nueva campaña de campo que no arrojaría datos significativos a los que ya se obtuvieron.

- Se resalta la gran cantidad de datos que contiene el plan, hay acuerdo en que muestra una rica descripción estadística, pero se echa en falta el análisis coste-beneficio de las medidas. Aunque coinciden en que quizás no es posible hacer análisis coste-beneficio de todos los elementos que contiene el plan, podría indicarse que antes del desarrollo de una acción debería hacerse un análisis. Se observa que la priorización de actuaciones puede verse afectada por la disponibilidad de recursos y que puede haber acciones que afecten a otras. En el plan podría establecerse la necesidad de llevar a cabo evaluaciones antes de poner en marcha algunas acciones.

Respuesta: Si bien no se ha realizado un análisis coste-beneficio de cada medida, sí se ha contemplado un análisis coste-beneficio de cada escenario, que tiene en cuenta los costos y beneficios de cada medida sobre el escenario en su conjunto. Sin embargo, muchas de las medidas, al ser un plan estratégico, recomiendan estudios de factibilidad de las acciones.

- Se percibe que la puesta en marcha del tranvía es una de las principales acciones del plan, pero se aconseja antes de tomar decisiones respecto a este tema estudiar los efectos en las líneas de autobús y en el resto de transportes.

Respuesta: La infraestructura tranviaria ya está disponible y solo necesita una modernización para asegurar su puesta en marcha. Estudios previos ya han demostrado la conveniencia de su restauración frente a su eliminación. Está próximo el vencimiento de la concesión del transporte público urbano y la licitación de la nueva concesión, en ese proceso se podrá tener en cuenta todo lo

que es la remodelación de la red de líneas de autobuses acorde con la puesta en marcha del tranvía.

Sobre la gestión del riesgo

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Se observa que, en este tipo de planes, el periodo de vigencia es largo (10 años), por lo que en ese tiempo puede haber muchos cambios y se corre el riesgo que la ejecución de algunas líneas estratégicas se vea interrumpida por algún factor coyuntural.
- Se ve necesario no abordar el plan de manera global, sino iniciar aquellas actuaciones que tengan mayor impacto en la movilidad, asegurando que contamos con los recursos humanos y materiales necesarios para abordarlos, para que ninguna línea estratégica se vea interrumpida o no alcance los objetivos

Respuesta: De acuerdo con estos dos comentarios, se incorporan estas observaciones en el plan (párrafo 10).

- Se apunta, respecto a los sistemas de recarga eléctrica, que el plan prevé una inversión muy importante en electromovilidad (autobuses y coches eléctricos). Señalan que apostar tan fuertemente por electromovilidad puede ser arriesgado en razón de la indisponibilidad de materias primas y la subida de precio de la electricidad. Se recomienda cautela y se propone distribuir el presupuesto entre otras acciones mientras se observa la evolución de estos nuevos medios.

Respuesta: En realidad, el Plan de Transporte contempla la renovación de flotas de vehículos de transporte público, sin especificar necesariamente que deben ser eléctricos (medida 3.2.2.1 en donde se dice “promoviendo sistemas que sean eléctricos, con etanol y biogás u otros combustibles que disminuyen considerablemente las emisiones contaminantes”). Por esa misma razón, en análisis coste-beneficio se consideran autobuses GNL. Sin embargo, nuevas tecnologías, más recientes y más competitivas, pueden ser elegidas.

- Se habla de adaptación al cambio climático y de mitigación, pero es necesario incluir factores sociales y económicos en el análisis de estos fenómenos, como la subida de los hidrocarburos o el envejecimiento de la población, por ejemplo.

Respuesta: Se incorporan estas observaciones en el plan (medida 6.1.9.1.).

- Se identifica otro elemento asociado al riesgo: compromiso y gobernanza. Ha habido tres planes municipales, pero no han progresado. Proponen analizar los factores que han impedido dicho progreso y estudiar cómo estos elementos afectarán a este nuevo plan. También apuntan al estudio de los agentes y las partes implicadas, estableciendo responsabilidades.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2 sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación.

- Es necesario ajustar el plan a la oferta y demanda e ir adaptando el transporte público a las variaciones que se vayan produciendo.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2 sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación.

Sobre la ejecución y viabilidad del plan

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Se indica la necesidad de dedicar a un equipo profesional que gestione a tiempo completo un plan de esta envergadura.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2 sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación

- Se observa que, aunque el plan es de la Junta de Andalucía, las medidas implican también a los Ayuntamientos, que comprometen su presupuesto

para la ejecución del plan. Por eso sería necesario una Comisión donde todas las administraciones estén representadas.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2.

- Se recomienda establecer compromisos presupuestarios a medio plazo. Aunque los presupuestos se deciden todos los años, si pudieran programarse a medio plazo, con compromisos sobre algunas líneas, la gestión sería más fácil.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2.

- Se propone llevar un diario de evaluación ex post o un sistema de seguimiento, no solo para medir el grado de cumplimiento o la eficacia, sino para identificar los problemas de índole administrativo y de gestión.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.1.

Sobre el carácter de la planificación

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Se apunta que la accesibilidad se puede utilizar en todas las áreas urbanas como indicador. Analizar la facilidad para los ciudadanos llegar a los diferentes territorios y puntos puede ser un indicador común, facilitar la movilidad mediante la accesibilidad

Respuesta: De acuerdo y por eso la mejora de la accesibilidad es uno de los objetivos estratégicos del plan.

Sobre la cooperación y la colaboración entre actores

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Se percibe necesario definir las cuestiones relacionadas con la coordinación y la colaboración entre agentes ya en el mismo plan.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2, entre las tareas del Comité de Dirección.

- Se señala que el conjunto de incentivos debe ser explícito, para motivar a las administraciones municipales implicadas a colaborar, y se advierte sobre incentivos que puedan estar anidados, ocultos (implícitos, inadvertidos) en la intervención.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2.

- Para coordinar a las diferentes administraciones pueden crearse una red de puntos focales, que es un modelo que se sigue para otras cuestiones. Asignar responsabilidades. Con un enfoque de gestión del cambio continuo, es necesario que el plan sea flexible (no un blueprint).

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2.

Sobre el sistema de seguimiento y evaluación

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Se señala que una cuestión básica de estos planes es la flexibilidad, y esta flexibilidad requiere revisiones (estableciendo plazos) para hacer readaptaciones. Hacerlo posible depende de la existencia de un banco de datos que incluya indicadores de desarrollo, de utilidad y de contexto (sobre problemas o fenómenos que puedan afectar al desarrollo de las acciones). Además de monitorizar cambios externos. En base a esos indicadores podría modificarse la priorización del plan, para aumentar la eficacia.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.1.

- Se considera necesaria la inclusión de todos los agentes sociales en el seguimiento y la estimación de los costos de las acciones de coordinación. Esto puede favorecer que las acciones positivas que están generando beneficio sean mejor incorporadas por la población, además de favorecer la inclusión de elementos que quizás están quedándose en la superficie. Se considera fundamental, para diseñar acciones que vayan más allá de la sensibilización y que integren la perspectiva de los diferentes colectivos.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2.

- Se recomienda formar un equipo externo profesional e independiente de la empresa constructora y de las administraciones implicadas, que lleve a cabo las evaluaciones

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2 sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación.

Sugerencias

A continuación, se exponen las aportaciones:

- Implicar a todos los agentes (ciudadanía, responsables municipales, empresas –públicas y privadas-, etc.) en las campañas de sensibilización para el cambio de movilidad y en la implementación del Plan, definiendo las formas de participación y las responsabilidades de cada agente en la redacción del documento final.

Respuesta: Con respecto a las administraciones, sus funciones se definen en el párrafo 11.1. En cuanto al involucramiento de asociaciones y empresas, dada la flexibilidad que tendrá el plan a lo largo de los años, es preferible no asignar responsabilidades preestablecidas, sino dejar que el Comité de Dirección evalúe sus roles en el tiempo.

- Diseñar un plan de contingencia que permita valorar los riesgos e integrar los cambios que se produzcan.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.1.

- Fortalecer el sistema de seguimiento y evaluación, asegurando la participación de los agentes y poblaciones implicadas y garantizando la independencia y rigurosidad

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2 sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación

- Prever desde el diseño los mecanismos de participación interadministrativa y evaluar su funcionamiento, para adelantarse a posibles problemas relacionados con la gestión del Plan.

Respuesta: Se incorpora esta observación en el plan, en el párrafo 11.2.2, entre las tareas del Comité de Dirección.

5. Evaluabilidad

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) perteneciente a la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía ha elaborado un documento de Análisis de la Evaluabilidad del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Este análisis pretende analizar las condiciones que permite que el Plan sea susceptible de evaluación, es decir, que cuentan con las características necesarias para llegar a ser evaluados.

La evaluación consiste en un proceso que pretende recoger la información y conocimiento suficiente para dar una visión integral de la intervención pública en el plan elaborado e intentar aportar una mejora en las intervenciones públicas de manera que impulse la transparencia y la consecución de los objetivos.

A continuación, se muestra los elementos evaluados por cada bloque y se responde a aquellos que sean necesarios:

Evaluabilidad del diagnóstico

Pregunta	Calidad y análisis de la información 1. Los datos1 descriptivos, tanto cuantitativos como cualitativos de la situación de partida que se quiere mejorar, ¿son suficientes y relevantes?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Existe un diagnóstico muy completo que contempla las múltiples dimensiones necesarias: • Como se muestra en el apartado 5.2. Coordinación e Instrumentos de participación, aportando la información cualitativa recogida relativa a la participación de los diferentes actores. • Así como el punto 6 al completo, denominado "Análisis de la situación Actual", que además de mostrar los datos, éstos son analizados y se muestran las conclusiones extraídas de los mismos en el apartado 6.8.
Pregunta	2. ¿La información de la situación de partida está actualizada?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	La mayoría de los datos cuantitativos aportados llegan a 2016, a excepción de las encuestas realizadas que son de 2018. Los datos cualitativos aportados en la fase de participación son también de 2018. Hay ocasiones en los que los últimos estudios o fuentes disponibles no llegan más allá de 2011, o incluso, los datos aportados de la DGT sólo llegan a 2016.
Respuesta	El Plan ha sufrido algunos retrasos para adaptarse a la nueva metodología y normativa. Es por ello que los datos iniciales datan de la imagen que se obtuvo en la fecha de inicio de los trabajos. Estos datos no han sufrido cambios

	sustanciales y actualizarlos supondría una labor ingente al tener que introducir datos en modelo o análisis coste beneficio o multicriterio. Supondría además una nueva campaña de campo que no arrojaría datos significativos a los que ya se obtuvieron.
Pregunta	3. ¿Se ha analizado el con- texto socioeconómico?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Si, apartado 6, páginas 22-29. Se realiza un análisis profundo de este con- texto.
Pregunta	4. ¿Se ha analizado el marco normativo y los distintos niveles de competencias?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	El apartado número 3 del Plan denominado "Marco jurídico-administrativo y de planificación del transporte" recoge el análisis normativo y los diferentes niveles de competencias.
Pregunta	5. ¿Se han descrito las causas y las consecuencias de los problemas (o, en su caso, necesidades o re- tos) que se pretende abordar?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Las causas y consecuencias de los problemas comienzan a relatarse en la página 84. En cuanto a los retos, podemos hablar de ellos a partir de la página 95 (8.2. Evaluación de problemas públicos y de sus consecuencias: Los árboles de problemas.)
Pregunta	6. ¿Se desagregan los datos por sexo?

Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Existe un apartado específico sobre la dimensión del género, que muestra los datos por sexo de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de Jaén 2018, pero sólo referidos al análisis de la movilidad. El resto de información relativa a personas del diagnóstico como la población, el empleo, educación, nivel de renta por habitante o la siniestralidad de la DGT, no aparece desglosada por sexo.
Respuesta	Se desagregan otros datos por sexo (párrafo 6.3.1).
Pregunta	7. ¿Se han identificado las desigualdades y brechas de género en relación al problema y/o necesidad objeto de la estrategia?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Hay un apartado específico de interés sobre la dimensión de género dentro del análisis de la movilidad (punto 6.7.3.), donde sí se realiza un análisis de las desigualdades de género en dicho ámbito concreto en varias dimensiones, pero únicamente ahí.
Respuesta	Se incorporan indicadores relacionados con el género en el Plan de Evaluación y Seguimiento
Pregunta	¿La población diana está definida y caracterizada?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Se determina que la población diana es la totalidad de la provincia de Jaén, lo cual supone un enfoque demasiado general en este aspecto.
Respuesta	Al tratarse de un Plan Metropolitano las medidas van dirigidas a una mejora de escala macro, por lo que la población beneficiaria, ya sea directa o indirectamente, termina siendo toda la población del ámbito. Si bien se

	puede observar que se hace una diferenciación entre la población beneficiaria y la población destinataria. Esta última se focaliza sobre qué población va dirigida el programa y, por tanto, se verá directamente favorecida con el paquete de actuaciones concreto. No es posible evaluar la población diana de las actuaciones individualmente ya que el impacto del plan proviene de las sinergias entre ellas, es decir, de la implantación del conjunto de actuaciones del plan.
Pregunta	9. ¿Se han detectado las partes interesadas y/o afectadas por el problema (o en su caso necesidades o retos), más allá de la población diana?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	11.1. Identificación de los interesados, con expresión de las técnicas. El Plan en la página 198 (11.1. Identificación de los interesados) los identifica (Junta de Andalucía, Diputación de Jaén, Ayto de Jaén, Aytos. de otros municipios provinciales, CTJA, Colegio de Ingenieros de Jaén, Negociado Municipal de Transportes, Asociación ciclista "Vida del ciclista").
Respuesta	Se completa el apartado 11.1.
Pregunta	10. ¿El diagnóstico ha tenido en cuenta los problemas, necesidades y retos específicos de personas y colectivos en situación de vulnerabilidad?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	No aparece específicamente en el mismo.
Respuesta	Los planes de transporte metropolitano son planes enfocados a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Las actuaciones van encaminadas a la

	mejora del servicio y la cobertura del transporte público pretendiendo llegar a donde antes no llegaba y pretendiendo atender a la población que antes no podía. Sin embargo, las intervenciones de calmado del tráfico del programa 1.2, todo el programa de accesibilidad (4.2) y el programa dedicado a los peatones (5.1) tienen en consideración intervenciones dirigidas principalmente a la seguridad de los usuarios vulnerables.
Pregunta	11. ¿Ha existido un proceso de participación de las partes interesadas y/o población diana en la fase de diagnóstico de la estrategia?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Apartados específicos: 5.2.1 Entrevistas con actores 5.2.2. Mesa redonda Universidad 5.2.3. Presentación del PTMAJ a los Ayuntamientos 5.2.4. Presentación del Diagnóstico de la Situación Actual
Pregunta	12. ¿Se ha incluido alguna de las seis dimensiones ² de la perspectiva verde en la elaboración del análisis de la realidad y el diagnóstico de la situación?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Se considera "Prevención y control de la contaminación" Se incluyen Mitigación y adaptación al cambio climático
Pregunta	13. ¿Está delimitada la parte del problema (en su caso necesidad o reto) que se pretende abordar en la estrategia?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Se han detectado 5 problemas públicos relacionados con el transporte al que este Plan pretende dar respuesta, en el

	apartado 8.2."Evaluación de problemas públicos y sus consecuencias".
Pregunta	14. ¿Se identifican con claridad y precisión los problemas o necesidades a los que la acción pública va a dar respuesta? O en su caso ¿está claramente definido y justificado el reto?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Si, se determina una serie de cuestiones a abordar por el plan de manera clara y justificada. Como puede ser el aumento de la accidentalidad en la provincia o la infrutilización de la infraestructura de transporte público.
Consideraciones finales	15. Elementos de mejora del diagnóstico
Evidencias	• Tener en cuenta la perspectiva de género • Tener en cuenta los grupos con vulnerabilidades. • Se debería tratar de actualizar lo máximo posible la información de partida. • Creo que al Plan le falta claridad respecto a sus elementos clave: duración en el tiempo, población a la que se dirige En la presentación se echa en falta la entidad que pone en marcha esta iniciativa. (En mi caso he tenido que verlo en el logo de la portada y la DG en el esquema de Misión, visión y valores).
Respuesta	El diagnóstico se ha completado con datos segregados por género, con datos sobre accesibilidad de líneas de transporte público, se ha actualizado parte de la información de partida, etc.

Evaluabilidad del diseño

Pregunta	16. ¿Los objetivos del plan están formulados con claridad y precisión?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	En el apartado 9.2. "objetivos y líneas estratégicas" se formulan los objetivos estratégicos con claridad y precisión (página 98)
Pregunta	17. ¿Los objetivos están directamente relacionados con los problemas, necesidades y retos identificados en el diagnóstico?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Para los "objetivos estratégicos". Para ello ver la ilustración 69, pág. 100. Los objetivos se ponen en relación con las líneas estratégicas.
Pregunta	18. ¿Existe una jerarquía de objetivos bien formulada?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Sí, cada Programa en su ficha establece los objetivos generales a conseguir, y se enlazan con los objetivos y líneas estratégicos del Plan
Pregunta	19. ¿El plan cuenta con objetivos estratégicos evaluables y cuantificables?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Hay indicadores de realización y de resultados para todos ellos. La tabla 60 muestra cuáles son los indicadores de impacto, la unidad de medida y forma de cálculo, el valor

	de origen, la meta a alcanzar, la técnica de recogida de información, la frecuencia.
Pregunta	21. ¿Existe un cronograma de programas y/o acciones?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Existe un cronograma general con un horizonte de 10 años, pero no se especifican los años. En cada medida existe un espacio para la temporalización en la que se recoge información de plazos (corto, medio y largo) pero no se especifican tiempos concretos.
Respuesta	Al ser un plan de carácter estratégico se contemplan dos horizontes en el periodo (2023/2030), que son los que se marcan en el cronograma para la implantación de sus actuaciones. Un cronograma más detallado de las medidas o actuaciones dependerá de los organismos competentes para cada una de ellas y de un estudio exhaustivo de cada proyecto concreto. Si bien cabe destacar que, al tratarse de medidas que se alimentan unas de las otras, los organismos responsables deberán coordinarse para que el proceso de implantación del plan se realice con sentido.
Pregunta	22. ¿Se especifica la población beneficiaria de los programas y/o acciones a desarrollar?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Se dice que la población destinataria y la beneficiaria son la misma. La totalidad de la población de la provincia de Jaén, lo cual resulta demasiado generalizado (impreciso)
Respuesta	Se completa, incluyendo más detalles en el párrafo 9.3. En el desarrollo de cada programa incluido en el Plan se especifica la población beneficiaria, que es la población de

	todos los municipios que componen el Área Metropolitana, incluyendo el número de habitantes.
Pregunta	23. ¿Están cuantificados los recursos financieros?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Sí, pero los evaluadores coinciden en que no está concretado su origen
Respuesta	Se completa. Se especifican los presupuestos para cada uno de los escenarios, siendo estas cantidades resultado del análisis coste-beneficio realizado (párrafo 9.6.1). Asimismo, se incluye una tabla con la inversión total correspondiente a la implantación del Plan (párrafo 12).
Pregunta	24. ¿Está definida la gobernanza del plan?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Existe un apartado denominado "Gobernanza" pero se tratan únicamente cuestiones relacionadas con la participación, no con la gobernanza del plan propiamente dicha.
Respuesta	Se completa el apartado dedicado a la gobernanza, que indica las instituciones públicas que han colaborado en la redacción del Plan (nuevo párrafo 5.1), así como las prácticas de participación con agentes y colectivos interesados
Pregunta	Se contemplan programas o acciones de igualdad de género y/o acciones positivas coherentes con las brechas y desigualdades detectadas en el diagnóstico?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	Aunque se determinan acciones o programas a

	desarrollar (Acción: 6.1.1.3. Iniciativa para promocionar la educación sobre movilidad y género; Medida: 6.1.5. Integración de la perspectiva de género en la distribución de plazas de aparcamientos de integración, con la acción 6.1.5.1. Elaboración de directrices para integración de la perspectiva de género en la distribución de las plazas de los aparcamientos de integración), no existe el Diagnóstico previo en el que debieran apoyarse
Respuesta	Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones, sin desigualdad de género. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Sin embargo, hay algunas actuaciones más enfocadas en el género (por ej. la actuación 6.1.1.3).
Pregunta	26. En caso de haberse identificado problemas, necesidades y retos relacionados con la sostenibilidad ambiental ¿la estrategia cuenta con objetivos desde la perspectiva verde?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Específicamente; Objetivos estratégicos 4 y 5. De los 6 retos que conforman la perspectiva verde (glosario) conforme a la Guía del IAAP, el plan cuenta con tres de ellos: mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático y cumplimiento de los umbrales ambientales. Esto lo podemos encontrar en la página 98. Véase también el anexo 10.
Pregunta	27. ¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas? ¿Se considera viable?
Sí/No/En parte/No aplica	SÍ
Evidencias	Si, es coherente y claro en sus pensamientos, objetivos y acciones previstas. Pero en cuanto a la viabilidad, deberá el

	Plan concretar algunos aspectos. Por ejemplo, cuando habla de un objetivo de adaptación o mitigación deberá concretar más cuánto se espera mitigar y en cuánto tiempo. Sí, de hecho, el estudio de escenarios con un enfoque de análisis muy completo y un análisis multicriterio basado en la técnica TOPSIS. Por medio de ello se escoge el escenario con más probabilidad de éxito. Todos los pormenores de este análisis se encuentran recogidos en el anexo 9. Por ello, se entiende que es viable este PTMAJ.
Consideraciones finales	28. Elementos de mejora del diseño
Evidencias	Analizar la brecha de género en la situación de partida y plantear la separación entre objetivos y objetivos estratégicos y jerarquizar por su importancia a los primeros. Desglose de la población (o actores económicos) implicados. Concreción en fuentes de financiación y cronogramas de la planificación
Respuesta	Se han completado algunos de los aspectos mencionados.

Evaluabilidad del sistema de información y evaluación

Pregunta	29. ¿Todos los objetivos tienen asignados indicadores bien definidos?
Sí/No/En parte/No aplica	SI
Evidencias	En el apartado 11 se encuentran las tablas que recopilan toda esta información. Los objetivos a cumplir están definidos según indicadores de realización, resultados e impacto para cada uno de los programas de actuación.
Pregunta	30. Los indicadores de impacto ¿son relevantes y permiten medir los objetivos estratégicos?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Véase la página 197. Existe una vinculación directa entre objetivos e indicadores, con datos de partida y las metas (target) a alcanzar.
Pregunta	31. Los indicadores de resultados, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos de los programas?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Sí (varios para cada programa)
Pregunta	32. Los indicadores de realización, ¿son relevantes y permiten medir las acciones a desarrollar?
Sí/No/En parte/No aplica	Sí
Evidencias	Denominados aquí indicadores de implementación, con vinculación directa con las medidas y acciones contenidas en cada programa

Pregunta	33. ¿Se prevé la desagregación por sexo de los indicadores relativos a personas?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	(Tan sólo en dos indicadores: "% de mujeres que viajan en TP" y "Número de mujeres que utilizan el aparcamiento disuasorio / Número total de usuarios")
Respuesta	Los indicadores de impacto de este plan, que pretende principalmente promover el transporte público y disminuir el uso del vehículo privado, ya introducen la diferenciación por género. Por tanto, se considera completo el seguimiento de la participación de ambos géneros en cada uno de estos modos.
Pregunta	34. ¿Hay indicadores de género (índice de feminización, brecha de género, Índice de presencia relativa de hombres y mujeres (IPRHM)?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	No existe evidencia
Respuesta	Se incluye. Se hace referencia al índice de feminización del censo de conductores, y se incluye el Índice de Presencia Relativa de Hombres y Mujeres (IPRHM) respecto a la movilidad metropolitana no motorizada.
Pregunta	35. En caso de haberse formulado objetivos relacionados con la perspectiva verde, ¿se han contemplado indicadores de permitan su medición?
Sí/No/En parte/No aplica	SI
Evidencias	Niveles de contaminación, ruido, etc. Existen para los objetivos estratégicos dos indicadores relacionados con la perspectiva verde: - Emisiones de CO2 - Emisiones de contaminantes de tráfico.

	Pág 172. Se han contemplado las siguientes unidades de medida: - OE3. %g/km - OE4. %g/km - OE5. Sí/No
Pregunta	36. ¿Se especifican las fuentes de información que alimentarán los indicadores planteados?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	p 187-197: se señala el organismo, pero no fuente concreta, ni sistema de información.
Respuesta	Se indica fuente en los indicadores de eficiencia e impacto.
Pregunta	37. ¿Existe diversidad de técnicas de recogida de información?
Sí/No/En parte/No aplica	SI
Evidencias	Existen diversas técnicas de recogida de información: encuestas, sensores, verificación directa, trabajo de campo, estadísticos
Pregunta	39. ¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?
Sí/No/En parte/No aplica	SI
Evidencias	Si existe información accesible clara y fiable suficiente para S&E mediante la recogida de información, proporcionada por los indicadores seguidos y verificados por cada parte interesada, que permite evaluar los resultados obtenidos.
Consideraciones finales	40. Elementos de mejora de los sistemas de información y evaluación
Evidencias	Los indicadores han de especificar la fuente con precisión. Fuentes de información específicas de cada indicador. Sería

	conveniente establecer una ficha por cada indicador que lo definiera, especificara claramente la forma de cálculo, la entidad responsable de proporcionarlo y recabarlo, la periodicidad, la interpretación y la fuente de información, así como los concretos responsables. Si las actuaciones se van a realizar con cargo a los fondos FEDER y dicho fondo tiene previsto sus propios indicadores para sus programas, podrían ponerse en relación unos con otros.
Respuesta	Se ha mejorado y completado el sistema de información y evaluación.

Evaluabilidad del contexto

Pregunta	41. ¿Está definido un mecanismo para el seguimiento y la evaluación?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Sólo se establece un sistema de indicadores, pero no se indica la existencia de una comisión de seguimiento y evaluación. Se hace mención a la necesidad de establecer mecanismos de comunicación con el Coordinador de Movilidad, pero no cómo será esa comunicación, la periodicidad, la información que se elaborará ni a quién irá dirigida.
Respuesta	De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto con un apartado sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación (párrafo 11.2)
Pregunta	42. ¿El sistema de seguimiento y evaluación cuenta con los medios humanos y materiales necesarios para su funcionamiento?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	No se hace referencia a este aspecto.
Respuesta	De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto desarrollando un apartado sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación
Pregunta	43. ¿Hay un cronograma para el seguimiento y evaluación, que incluye cuando se realizará la evaluación y los informes a entregar?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	Existe un cronograma (mejorable) de S&E junto al cronograma general, donde se establecen las diferentes

Respuesta	fases relacionadas con el seguimiento y la evaluación, pero no se especifica el tiempo concreto. Se reparte en el periodo de 10 años que abarcará el Plan. Tampoco se especifica en ese cronograma a qué se refieren 1A, 2A y 5A. Es decir, se entiende que son años, pero no se especifica qué productos se elaborarán en esos hitos temporales.
Pregunta	44. ¿Se prevé la participación de las partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	En el apartado 5.2. "Coordinación e instrumentos de participación" sólo se recoge la información relacionada con la participación en el diagnóstico y en el diagnóstico y la presentación de este. Pero no se hace mención de la participación -distinta al mero suministro de información- en el sistema de seguimiento y evaluación.
Respuesta	Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.
Pregunta	45. ¿Está previsto un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la ciudadanía?
Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	No se encuentran evidencias
Respuesta	De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto, párrafo 11.3.
Pregunta	46. ¿Está previsto un procedimiento de transparencia durante la implementación y/o evaluación del Plan que permita que las partes interesadas tengan información del desarrollo del Plan?

Sí/No/En parte/No aplica	NO
Evidencias	No se encuentran evidencias. En el apartado 11.1. no está recogido específicamente un procedimiento de transparencia.
Respuesta	Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto, párrafo 11.3.
Pregunta	47. ¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación compromiso firme con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se van a difundir los resultados?
Sí/No/En parte/No aplica	EN PARTE
Evidencias	No se presenta una estrategia de seguimiento ni de coordinación. No se habla de difusión de resultados. En cuanto a los recursos necesarios, no se plantean específicamente cuales serán. Se cuenta con un sistema de indicadores potente en su apariencia, pero no sus recursos. Respecto a la difusión de los resultados se recoge en la tabla nº61 a quién se difundirán los resultados, aunque no se habla de la ciudadanía en general.
Respuesta	Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto en los párrafos 11.2 y 11.3
Consideraciones Finales	48. Elementos de mejora del contexto institucional
Evidencias	No se aprecia un compromiso firme definido: Se recomienda establecer un sistema claro seguimiento y evaluación para la ciudadanía, con sus adecuados recursos, y reuniones periódicas.

	- Establecer un plan de difusión. - Determinar de forma específica el equipo que será responsable de este seguimiento y evaluación.
Respuesta	Como detallado en las respuestas anteriores

Por su parte, el **Documento Técnico de Evaluabilidad**, con fecha de 8 de marzo de 2023, recoge las conclusiones del Cuestionario de Evaluabilidad ex ante (previa) y su atención por el promotor del plan, y su objetivo es determinar si el plan estratégico contiene los elementos esenciales que permitirían que el plan esté en condiciones, en su posterior ejecución, de recoger datos e información, analizar los mismos, tomar decisiones al respecto durante su implementación, conocer los resultados alcanzados a medio y largo plazo y dar cuenta a los colectivos afectados y a la ciudadanía en general.

Pretende garantizar que, antes de ser aprobado el plan y llevado a cabo, se cuente con las máximas garantías de que los órganos promotores, las personas más directamente afectadas y los sectores implicados, cuenten con información bastante y de calidad, y se pueda valorar, cambiar, reformular o mejorar las estrategias y acciones si fuera necesario para asegurar el logro de los objetivos definidos.

En las páginas siguientes encontrará el Documento Técnico de Evaluabilidad, basado en el análisis previo realizado individualmente por un equipo evaluador de personal de la Junta de Andalucía y posteriormente consensuado mediante triangulación en dinámica grupal dirigida por el Área de Evaluación de Políticas Públicas.

El análisis de la evaluabilidad ha sido elaborado por el equipo de evaluación siguiente, formado por personal perteneciente a la Junta de Andalucía:

- Ángela Ruiz Guillermo.
- Francisco Fernández Miser.
- Ana Serrano Cámara.

DOCUMENTO TÉCNICO DE EVALUABILIDAD	
PLAN	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén

ÓRGANO PROMOTOR	Dirección General de Movilidad		
CONSEJERÍA	Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio		
CONCLUSIONES DE EVALUABILIDAD EN CADA BLOQUE			
1. ANÁLISIS DE LA EVALUABILIDAD DEL DIAGNÓSTICO			
		SI	NO
¿Se identifican con claridad y precisión los problemas y las necesidades a las que la acción pública va a dar respuesta? O en su caso ¿está claramente definido el reto que se quiere abordar?	X		
Especificación de evidencias			
Existe un diagnóstico muy completo que contempla las dimensiones necesarias:			
• como se muestra en el apartado 5.2. “Coordinación e Instrumentos de participación”, aportando la información cualitativa recogida de la participación de los diferentes actores.			
• así como el apartado 6 al completo, denominado “Análisis de la situación Actual”, que además de mostrar los datos, éstos son analizados y se muestran las conclusiones extraídas (apartado 6.8).			
Además, se determinan una serie de cuestiones a abordar por el plan de manera clara y justificada (como pueden ser, entre otras, el aumento de la accidentalidad en la provincia o la infrautilización de la infraestructura de transporte público). Por otro lado, en relación al carácter actualizado de los datos, la DG indica que “los datos no han sufrido cambios sustanciales” que justificaran una “nueva campaña de campo, que no arrojaría datos significativos a los que ya se obtuvieron”.			
Se ha atendido a la recomendación efectuada para la desagregación de datos por sexo en el nuevo párrafo 6.3.1.			
Hay un apartado específico de interés sobre la dimensión de género dentro del análisis de la movilidad (punto 6.7.3.), donde sí se realiza un análisis de las desigualdades de género en dicho ámbito concreto en varias dimensiones.			
En base a todo lo anterior, nuestra respuesta final al apartado ANÁLISIS DE LA EVALUABILIDAD DEL DIAGNÓSTICO es “Sí, se identifican con claridad y precisión los problemas y las necesidades a las que la acción pública va a dar respuesta?”.			
2. ANÁLISIS DE LA EVALUABILIDAD DEL DISEÑO			

	SI	NO
¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas?	X	
Especificación de evidencias Si, el diseño es coherente y claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas. El estudio de escenarios cuenta con un enfoque de análisis muy completo y un análisis multicriterio basado en la técnica TOPSIS. Todos los pormenores de este análisis se encuentran recogidos en el anexo 9. La DG promotora atiende a las observaciones sobre Gobernanza (nuevo párrafo 5.1). Igualmente ha atendido a la necesidad de concretar recursos financieros mediante la siguiente respuesta: “Se especifican los presupuestos para cada uno de los escenarios, siendo estas cantidades resultado del análisis coste-beneficio realizado (párrafo 9.6.1). Asimismo, se incluye una tabla con la inversión total correspondiente a la implantación del Plan (párrafo 12)”. Además se ha señalado que “un cronograma más detallado de las medidas o actuaciones dependerá de los organismos competentes para cada una de ellas y de un estudio exhaustivo de cada proyecto concreto. Si bien cabe destacar que, al tratarse de medidas que se alimentan unas de las otras, los organismos responsables deberán coordinarse para que el proceso de implantación del plan se realice con sentido”. Como aspecto puntual de mejora, recomendamos que cuando se habla de un objetivo de adaptación o mitigación, debería concretar más cuánto y en cuánto tiempo. Así y todo, consideramos que diseño de la acción pública es coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas.		
3. ANÁLISIS DE LA EVALUABILIDAD DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO		
	SI	NO
¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?	X	
Especificación de evidencias Si existe información accesible clara y fiable suficiente para el seguimiento y la evaluación mediante la recogida de información, proporcionada por los		

indicadores seguidos y verificados por cada parte interesada, que permitiría evaluar los resultados obtenidos.

La promotora ha atendido las observaciones sobre inclusión de indicadores de género indica: “Se hace referencia al índice de feminización del censo de conductores, y se incluye el Índice de Presencia Relativa de Hombres y Mujeres (IPRHM) respecto a la movilidad metropolitana no motorizada” y en relación a las fuentes de información “Se indica las fuentes de los indicadores de eficiencia e impacto”.

Consideramos que SI existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación.

4. ANÁLISIS DE LA EVALUABILIDAD DEL CONTEXTO INSTITUCIONAL PARA LA EVALUACIÓN

	SI	NO
¿Existe un compromiso firme con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se difundirán los resultados?	X	

Especificación de evidencias

Se confirma que las observaciones del IAAP que se realizaron en este apartado con el Cuestionario de Evaluabilidad, han sido respondidas:

- Sobre mecanismo y recursos de Seguimiento y Evaluación: “Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto con un apartado sobre los Órganos de gestión de seguimiento y evaluación (párrafo 11.2)”.
- Sobre cronograma de Seguimiento y Evaluación y productos a obtener y cuándo: “Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.”
- Sobre Participación de las partes interesadas y específicamente la ciudadanía: “Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto, párrafo 11.3”
- Sobre accesibilidad y difusión de los resultados: “Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto en los párrafos 11.2 y 11.3”.

A tenor de las respuestas, se aprecia la asunción y la existencia de un compromiso explícito con la evaluación por el promotor de esta intervención pública.

CONCLUSIONES SOBRE LA EVALUABILIDAD DEL PLAN

¿Se considera que el documento de planificación cuenta con suficientes garantías para que el plan pueda ser evaluado y rendirse cuentas?

Sí. El documento cuenta con elementos suficientes que permitirían la evaluación del plan, superando los cuatro apartados del análisis de Evaluabilidad.

6. Resoluciones en informes de incidencia

El objetivo de esta sección es definir el conjunto de comentarios recibidos de organismos oficiales respecto a la entrega del mes de febrero de 2023 de la Versión Final del Plan de Transportes Metropolitano de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible (PTMAJ).

Informe de Incidencia Territorial (ITT)

Recepción del Informe

A 14 de abril de 2023, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana remite al promotor el informe de incidencia territorial del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible”

Resolución incluida en el Informe

De acuerdo con la propuesta de informe elaborada por el Servicio de Planificación Subregional, que se adjunta, se considera que los objetivos y líneas estratégicas del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible”, se alinean con carácter general con los objetivos de la planificación territorial vigente.

No obstante, el Plan deberá completar su contenido en el sentido expuesto en el apartado 4.1 de la propuesta de informe, que responde a los contenidos especificados en el artículo 48.2 de la LISTA para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio, considerando las observaciones de los apartados 4.2 y 4.3, respecto a la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Jaén (POTAUJ).

Propuesta incluida en el informe y consideración en el PTMAJ

4.1. Análisis del contenido específico en materia de ordenación del territorio (art. 48.2 de la LISTA y art.69.2 del Reglamento General de la LISTA)

[...] en el PTMAJ no se encuentra la especificación de los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial. Por tanto, el PTMAJ debe incluir esta documentación, según lo establecido en el artículo 48.2 de la LISTA.

Respuesta: Además de los contenidos incluidos en el Anexo 1. Análisis de antecedentes, y siguiendo las indicaciones aportadas por la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, han sido confrontados los objetivos generales de los instrumentos de planificación POTA por un lado y POTAUJ por otro, con el fin de analizar la coherencia con los objetivos, líneas estratégicas y actuaciones del PTMAJ. Este análisis ha sido incorporado en el nuevo apartado 6.2. Coherencia del PTMAJ con los instrumentos de planificación POTA y POTAUJ.

4.2. Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

El PTMAJ carece de un apartado específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTA y no se encuentra dicha justificación en el Plan, como se ha expuesto en el apartado 4.1 de este informe.

[...] el PTMAJ debe incluir la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTA y con las determinaciones del POTAUJ, según lo establecido en el artículo 48.2. de la LISTA y conforme a la Norma 173 del POTA.

Respuesta: Solventado en la respuesta del comentario anterior.

4.3. Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Jaén (POTAUJ).

El PTMAJ carece de un apartado específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con las determinaciones del POTAUJ y no se encuentra dicha justificación en el Plan, como se ha expuesto en el apartado 4.1 de este informe,

por tanto, no se puede valorar de manera pormenorizada la coherencia de las propuestas.

Actuaciones en la red viaria

En el PTMAJ se incluyen actuaciones en la red viaria en los programas P1.1 Programa de Infraestructuras y P.1.2 Programa de Seguridad Viaria y Calmado de Tráfico. Se debe analizar la coherencia de las propuestas con el POTAUJ, incluyendo el análisis y justificación de las actuaciones que se consideran en el Plan, aquellas que, en su caso, ya hayan sido ejecutadas y se encuentren en funcionamiento y las actuaciones que no se consideren especificando el motivo. Los estudios de viabilidad de variantes propuestos deberán considerar las determinaciones de las Zonas de Protección Territorial del POTAUJ que sean de aplicación.

Nudos estratégicos y viarios de alta capacidad

En el PTMAJ se incluyen actuaciones de enlaces y mejora de intersecciones principales en los programas P1.1 Programa de Infraestructuras y P.1.2 Programa de Seguridad Viaria y Calmado de Tráfico, pero no se incluyen referencias a los nudos estratégicos. Se debe justificar si se realizan actuaciones en los nudos estratégicos y viarios de alta capacidad establecidos en el POTUAJ y, en su caso, deberán considerar las directrices que se establecen para los mismos.

Viarios paisajísticos

En el PTMAJ no se encuentran referencias a viarios paisajísticos. Se debe especificar si se proponen actuaciones en viarios que son considerados en el POTUAJ como paisajísticos y en ese caso, se considerarán las directrices y recomendaciones que se establecen.

Red metropolitana carriles-bici

El P.5.2. Programa de Bicicleta del PTMAJ incluye un estudio de viabilidad de una red ciclista de nivel metropolitano. Se debe justificar la coherencia de la actuación propuesta con el POTAUJ.

Red ferroviaria

El Programa P2.3. Sistemas ferroviarios del PTMAJ incluye la identificación de corredores principales y propuestas de mejora y el desarrollo de un Plan de

Explotación del Tranvía de Jaén y el Programa 2.1 Fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, contempla acciones para llevar a cabo una gestión eficaz y directa del transporte público metropolitano y mejorar la intermodalidad. Se debe justificar la coherencia de las actuaciones propuestas con el POTAUJ.

Integración territorial, ambiental y paisajística de las infraestructuras viarias y ferroviarias

En el Estudio Ambiental Estratégico (apartado 9. Medidas de prevención, reducción o compensación de los efectos ambientales) se establecen medidas en relación a los posibles impactos futuros sobre el medioambiente derivados de la ejecución de infraestructuras sobre la fauna, el paisaje, usos de suelo y contaminación acústica, entre otros. Se deben incluir en el PTMAJ las medidas de integración para los nuevos trazados viarios y ferroviarios justificando la coherencia con el POTUAJ.

Instalaciones de transporte público de viajeros por carretera

En el Programa 2.2. Servicio de transporte público por carretera del PTMAJ, se incluyen estudios de viabilidad para el desarrollo de infraestructuras para el transporte público. Se debe justificar la coherencia con el POTAUJ en la construcción de nuevas estaciones/apaderos y la mejora de las infraestructuras viarias.

Centro intermodal de transportes

El P.4.1 Intermodalidad del PTMAJ se incluye un estudio de viabilidad para la localización idónea de una plataforma multimodal. Se debe justificar la coherencia de la propuesta con el POTUAJ.

Respuesta: En general, solventado en la respuesta del comentario anterior. Además, en el apartado 9.3 Programas de actuación ha sido incorporado un párrafo relativo a las Zonas de Protección definidas en el POTAUJ. En las fichas de los P1.1. y P1.2. han sido incorporadas las modificaciones pertinentes respecto a los nudos estratégicos y viarios de alta capacidad y los viarios paisajísticos. En la ficha P5.2 han sido incorporadas las modificaciones relativas a la red metropolitana de carriles bici. En la ficha P2.3. se recogen las modificaciones relativas a la red ferroviaria. Si bien se considera que las medidas para la

integración territorial, ambiental y paisajística de las infraestructuras viarias y ferroviarias están implícitas en la el apartado 9. Medidas de prevención, reducción o compensación de los efectos ambientales del Estudio Ambiental Estratégico, en las fichas P1.1, P1.2 y P2.2 se ha incorporado esta integración de las infraestructuras.

Informe de Evaluación de Impacto de Género

Recepción del Informe

A 20 de febrero de 2023, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, remite al promotor el Informe sobre el impacto de género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible.

Resolución incluida en el Informe

La Dirección General de Movilidad y Transportes concluye que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

Propuesta incluida en el informe y consideración en el PTMAJ

Además de todas las medidas propuestas por el plan que producirán un efecto positivo respecto a las desigualdades que se han analizado, puede ser interesante valorar las ideas propuestas por el comité de expertos que han participado en el análisis, para reforzar el papel de la mujer en este plan. Dichas ideas son:

- Se destaca la importancia de reforzar la seguridad del transporte público en los trayectos menos concurridos a través de medidas de apoyo (como conexiones directas con los servicios de seguridad y/o policiales).
- Se indica que podrían aplicarse medidas como las paradas a demanda durante la noche en el transporte público o la promoción de la bicicleta.

Respuesta: Siguiendo las indicaciones aportadas por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, la ficha P2.2 ha sido modificada en este sentido, y han sido incorporadas las ideas sugeridas.

Informe sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE)

Recepción del Informe

A 20 de julio de 2023, La Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, remite al promotor, Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la Resolución por la que se emite la declaración ambiental estratégica que pone fin al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible.

Resolución incluida en el Informe

La Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y para asegurar un elevado nivel de protección del medio ambiente y una adecuada integración de los aspectos medioambientales, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible en los términos establecidos en la presente declaración.

Según el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía BOJA Número 144, viernes 28 de julio de 2023, el cual contiene la Resolución de 20 de julio de 2023, de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible.

Propuesta incluida en el informe y consideración en el PTMAJ

LA DAE no recoge ninguna propuesta adicional a considerar en el PTMAJ

Respuesta: No requerida.

Informe de Evaluación de Impacto en Salud

Recepción del Informe

A 15 de mayo de 2023 la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica, remite al promotor, , la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda el Informe sobre el impacto en salud en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible.

Resolución incluida en el Informe

Como conclusión global, una vez valorado el documento VIS presentado por la administración promotora, en líneas generales podemos concluir que el Plan de Transporte Metropolitano de Jaén va a tener un impacto positivo en la salud de la población de la comarca con el adecuado desarrollo de las medidas propuestas.

Propuesta incluida en el informe y consideración en el PTMAJ

Cabe indicar que la valoración sobre los probables impactos del PTMAJ se realiza teniendo en cuenta el carácter estratégico del Plan. Las actividades, obras y proyectos concretos derivados de su desarrollo deberán someterse, en su caso, a los instrumentos de prevención ambiental y de impacto en salud que les resulte de aplicación.

Respuesta: No requerida.

7. Resoluciones finales

El objetivo de esta sección es definir el conjunto de observaciones y resoluciones finales recibidas de organismos oficiales previa la entrega definitiva del Plan de Transportes Metropolitano de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible (PTMAJ), como Versión Final del mes de julio de 2023.

Observaciones de la Unidad de Igualdad de Género

Con fecha de 24 de febrero de 2023, la Unidad de Igualdad de Género, de la Secretaría de Fomento, articulación del Territorio y Vivienda, propone una serie de observaciones al informe sobre el Impacto de Género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible, que fue realizado directamente por la Dirección General de Movilidad y Transportes Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (con fecha 20 de febrero de 2023).

Sin perjuicio de reconocer y valorar positivamente las medidas propuestas, a continuación, se sugieren otras actuaciones que desde la perspectiva de género se podrían incluir:

- En el apartado 11 Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan, se indica que es necesario establecer un Plan de seguimiento y evaluación que permita revisar de forma periódica el cumplimiento del Plan. Para ello, se definen una serie de indicadores que aportan información sobre su ejecución. Para la evaluación del cumplimiento de los objetivos relacionados con la supresión de desigualdades entre hombres y mujeres se incluyen unos indicadores alineados con la movilidad desde una perspectiva de género: “% de mujeres que viajan en Transporte Público”, “Número de mujeres que utilizan el aparcamiento disuasorio/Número total de personas usuarias”, “Índice de feminización del censo de conductores” e “Índice de Presencia Relativa de Hombres y Mujeres (IPRHM)”. Si bien se valora positivamente esta inclusión, se sugiere la posibilidad de añadir la desagregación por sexos en el resto de indicadores relativos a la movilidad-accesibilidad. De esta forma se podría evaluar de forma más global y completa el resultado que la ejecución del Plan tendrá en el ámbito de la igualdad de género.
- En el apartado 11.2 Órganos de gestión de seguimiento y evaluación, se contemplan como órganos encargados de las actuaciones de supervisión a un Comité Técnico y un Comité de Dirección. Al respecto, debemos recordar lo

establecido en el artículo 11 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía en relación con la representación equilibrada de mujeres y hombres en la composición de los órganos colegiados.

Por último, procedemos a recordar que de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, los poderes públicos de Andalucía, para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, deberán:

- a) Incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen.
- b) Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar.
- c) Analizar los resultados desde la dimensión de género.
- d) Analizar y cuantificar el valor de los cuidados”.

Asimismo, se deberá tener presente lo previsto por la citada Ley 12/2007, de 26 de noviembre, que en su Capítulo V dedicado a las Políticas de promoción y atención a las mujeres, concretamente en su artículo 50. Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, establece:

“ 4.Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población.

5. La Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. De los resultados de la investigación se dará traslado al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.”

Por otro lado, y de acuerdo con el artículo 4. Principios generales y el artículo 9. Lenguaje no sexista e imagen pública, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, y la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión general de Viceconsejeros y Viceconsejeras, se deberá evitar la utilización de un lenguaje sexista en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

Al respecto, se aprecia que la Dirección General de Movilidad y Transportes ha tenido en cuenta en la redacción del Plan, en líneas generales, la utilización de un lenguaje no sexista y que facilita la visibilización tanto de las mujeres como de los hombres. No obstante, se sugiere una revisión del texto al objeto de no emplear algunos términos como conductores o ciudadanos.

Respuesta: Siguiendo las indicaciones aportadas por la Unidad de Igualdad de Género, de la Secretaría de Fomento, articulación del Territorio y Vivienda, los indicadores propuestos han sido incorporados al Plan en el P6.1. programa de sensibilización y Difusión, lo que ha modificado además el apartado 12 (anteriormente 11). En este mismo apartado ha sido incluida una referencia relativa a la representación equilibrada de mujeres y hombres en la composición de los órganos colegiados.

Informe de Cultura

La Delegación Territorial de Jaén, de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, remite el informe al promotor con fecha de 3 de marzo de 2023. Como las medidas específicas sobre Patrimonio Histórico del Estudio Ambiental Estratégico del PTMAJ no han variado, y las posibles actuaciones no se materializarán hasta que no se ejecuten los estudios de viabilidad de las variantes contempladas (Arjona, Jamilena, Mengíbar, Mancha Real, Villardompardo, Geolit, eje este-oeste de Jaén) y de la carretera A-311; los proyectos de mejora de los tramos Villargordo - Torrequebradilla, y Mengíbar – Villargordo; así como el de la mejora de la carretera A-316, se considera que el informe de esta Delegación es conforme al emitido con fecha 31/01/2022, que concluía como sigue:

“Dada la amplitud del ámbito de aplicación del Plan, que abarca municipios con una gran riqueza patrimonial, histórica y arqueológica, es previsible que algunas de las actuaciones programadas puedan afectar a bienes protegidos del

Patrimonio Histórico Andaluz. En este sentido, dado que las actuaciones previstas no cuentan aún con un nivel de definición que posibilite su desarrollo ni por tanto su valoración, se tendrán en cuenta las medidas de protección recogidas en el Estudio Ambiental Estratégico, así como las referencias normativas señaladas en el presente informe cuando se vaya a proceder al mismo.

En especial, se atenderá a buscar siempre la mínima afección a los bienes protegidos, escogiendo la alternativa más favorable a su protección o no afección, y se tratará de integrar las infraestructuras propuestas o las existentes que se vayan a mejorar con los elementos del patrimonio histórico existentes.

Del mismo modo, se estará al régimen de autorizaciones previsto en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía para cualquier cambio o modificación en inmuebles objeto de inscripción como Bien de Interés Cultural o su entorno”.

Respuesta: La alegación realizada al texto del Plan de Transportes fue incorporada en el párrafo 9.3 en una versión anterior del mismo.

Informe del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales

En Sevilla, a 17 de marzo de 2023, la Secretaria General del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, D^a. Teresa Muela Tudela, con la asistencia técnica del Director del Departamento de Gabinete Técnico y Comisiones de Trabajo de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, D. Juan Manuel Fernández Priego, y del técnico del referido Departamento, D^a. Juana Rodríguez Rodríguez, comprobado que se ha seguido el procedimiento establecido en el Decreto 263/2011, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, conforme al Acuerdo de delegación de funciones adoptado por el Pleno del Consejo el 11 de octubre de 2011, y analizadas las observaciones planteadas, ACUERDA emitir el siguiente Informe:

“INFORME SOBRE EL PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, visto el borrador de proyecto de Plan citado, no formula observaciones al citado texto”.

Respuesta: No requerida.

Análisis técnico del expediente previo a la declaración ambiental estratégica

Como parte del proceso de EAE, la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, emitió el informe Análisis técnico del expediente previo a la declaración ambiental estratégica, con fecha de mayo de 2023.

La ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante ley GICA) establece en el punto 5 del artículo 38 Procedimiento de la evaluación ambiental estratégica ordinaria para la formulación de la declaración ambiental estratégica la necesidad de que tanto el propio promotor del plan, como el órgano ambiental, hagan un repaso conclusivo global de evaluación ambiental estratégica (en adelante EAE), una vez finalizada la información pública y previamente a la formulación de la declaración ambiental estratégica.

Así, el artículo 38.5 detalla los aspectos sobre los que deben realizarse comprobaciones finales de validez técnica y participativa para cumplir con el objetivo de la EAE, esto es: analizar los posibles efectos ambientales negativos del plan para prevenirlos y corregirlos como forma de integrar de la mejor forma los aspectos ambientales en el plan.

Dando cumplimiento a dicho artículo, el informe recoge observaciones Sobre la documentación remitida en el expediente completo, y Sobre el estudio ambiental estratégico.

Sobre la documentación remitida en el expediente completo

- La documentación recibida como expediente completo no incluye el documento resumen de integración del plan que menciona el apartado d) del citado artículo 38.5. de la ley GICA. El único resumen que se encuentra es el resumen no técnico del estudio ambiental estratégico que se corresponde con lo exigido por la ley GICA para la información pública. No obstante, el resumen que establece el mencionado artículo 38.5 debe tener contenido adicional que es necesario completar. Se

añade como anexo a este informe una tabla comparativa con los diferentes resúmenes exigidos a lo largo del procedimiento y la evolución de su contenido nutriendose de las sucesivas fases de la evaluación ambiental.

Se solicita al promotor dicho documento para poder analizar el expediente completo y poder formular la DAE.

Respuesta: El promotor, siguiendo las indicaciones aportadas por la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, ha elaborado dicho documento, que está incluido como Anexo 13. Resumen de aspectos ambientales.

Sobre el estudio ambiental estratégico

Principios y objetivos del plan.

- El análisis de situación de partida del ámbito es esencial para determinar objetivos estratégicos del plan. De los seis objetivos estratégicos que contempla, tres están directamente relacionados con la calidad del aire y el cambio climático, como son: OE3: Cumplimiento de los umbrales ambientales, OE4: Mitigación del cambio climático y OE5: Adaptación al cambio climático. Así por tanto, la calidad del aire y el cambio climático son pilares básicos del plan.

Con relación al cambio climático, el documento “A047_Anexo EAE_Respuestas feb 2023” incluido en expediente completo remitido, se refiere a las últimas modificaciones introducidas con relación al PAAC del siguiente modo:

“Se ha recogido, al igual que en el PTMAJ el PAAC, aunque su publicación fuera posterior a la elaboración e ambos documentos. Se ha explicado los objetivos, aunque no se ha modificado todo el plan para adaptarse a ellos. Se han mantenido Objetivos específicos de reducción no se han ajustado acorde con el PAAC porque no sería realista sin modificar actuaciones recogidas en el plan. Alcanzar los objetivos de transporte del PAAC en el área metropolitana de Jaén no depende sólo del PTMAJ ya que hay

diferentes entidades y administraciones implicadas y las competencias del PTMAJ son limitadas”.

El PAAC se aprobó en 2021, y el PTM Jaén aún no está aprobado. Indiscutiblemente el PTM debe incorporar las determinaciones del PAAC y contribuir a su consecución.

Respecto al citado “Informe de coherencia de la segunda ronda de consultas de la versión preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. Abril de 2022”, seguidamente se destacan una serie de indicaciones en materia de mitigación y transición energética:

Se considera pertinente definir con mayor grado de detalle el contenido del objetivo estratégico 4. Asimismo, se recomienda hacer una revisión del objetivo específico 6 para adecuarlo al objetivo de mitigación del PAAC, ya que la reducción del 10% a 2030 está muy lejos del intervalo recogido en el PAAC para el área estratégica de transporte (reducción del 30-43% en 2030 respecto a 2018).

Respuesta: Se incorpora esta alegación. Ha sido elaborada e incluida en el PTMAJ la evaluación de la repercusión del nuevo modelo de movilidad que se propone en el PMS de Jaén con respecto a la reducción de emisiones desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo. Esta evaluación contempla lo siguiente (párrafo 11.1.2. Evaluación cualitativa):

A simple vista puede parecer que esta reducción no llega a las esperadas por el PAAC. No obstante, este Plan está destinado a mejorar la movilidad del Área Metropolitana de Jaén, siendo esta un 12,58% de los viajes realizados en un día en todo el municipio de Jaén. Aplicando el porcentaje de los viajes del Área Metropolitana correspondientes, al 40% como reducción esperada por el PAAC, se obtiene que un 5,03% de la reducción debería de llevarse a cabo por parte del sector transporte del Área Metropolitana de Jaén.

De tal forma, teniendo en cuenta que el porcentaje de reducción estimado de GEI emitidos por el sector transporte en el municipio de Jaén que tendrá lugar en el Escenario 4 con las medidas propuestas en el Plan de Transporte Metropolitano

de Jaén, es del 6%, se puede afirmar que las reducciones estimadas superan las esperadas por el PAAC.

Se considera conveniente incluir en los objetivos estratégicos objetivos en materia de transición energética alineados con los recogidos en el PAAC.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. El objetivo estratégico 4 ha sido redefinido como OE4 Mitigación al cambio climático y transición energética con el objetivo de ampliar su alcance e incluir aspectos en materia de transición energética.

Se ha de revisar la definición del indicador de seguimiento del objetivo estratégico 4 para facilitar su compatibilidad con dicho objetivo y con el objetivo de mitigación del PAAC. Es decir, la unidad % gr/km es confusa, debe cambiar refiriéndose únicamente al peso en coherencia con el PAAC, por ejemplo, toneladas de CO2 anuales emitidas por el sistema de transporte en el ámbito del PTM.

Respuesta: Se incorpora esta modificación (Tabla 60 del PTMAJ).

En el caso del objetivo específico de reducción del consumo energético (OE7), no se define un valor numérico concreto, por lo que no es posible evaluar su grado de alineación con el OTE1 del PAAC.

Respuesta: Se incorpora esta modificación (apartado 3.3.2 Objetivos y Líneas estratégicas).

En materia de adaptación se destacan las siguientes indicaciones de este mismo informe:

El EsAE debería incluir una evaluación de los riesgos derivados del cambio climático para el sector concreto de la movilidad y transporte a partir de la información científica y técnica disponible a fin de que este análisis pueda ser tenido en cuenta en el correspondiente plan de acción, en forma de objetivos, líneas estratégicas y acciones concretas de

adaptación, con la finalidad de reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. El apartado 4.1.7. Vulnerabilidad al cambio climático ha sido revisado y ampliado.

Sería coherente con los objetivos del PTM que en el análisis de diagnóstico (DAFO) se contemplara al menos como amenaza el impacto del cambio climático sobre el sector.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. El apartado 3.3.1 Análisis DAFO del EsAE y el apartado 8.1 Análisis DAFO del PTMAJ ha sido revisado y ampliado.

El PTM debe desplegar líneas estratégicas y programas de actuación que den cumplimiento al “OE5 Adaptación al cambio climático” y claramente dirigidas al aumento de la resiliencia de las infraestructuras y de la movilidad. Una vez redefinidas las líneas estratégicas y programas enfocados hacia el cumplimiento de este objetivo estratégico, deberían definirse indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. Han sido incorporadas referencias a la resiliencia de las infraestructuras y la movilidad en los programas de medidas P.1.1., P.1.2., P.2.2., P.2.3., P.4.1., P.4.2., P.5.1., P.5.2., P.7.1. así como nuevos indicadores.

Diagnóstico ambiental y territorial

A) Acorde con los citados objetivos estratégicos sobre calidad del aire y cambio climático, el documento “Informe previo a la presentación del expediente completo. Revisión sobre la versión final. Octubre 2022” mencionaba el interés por incluir en el diagnóstico que hace el EsAE, un análisis de los efectos del tráfico en las concentraciones de óxidos de nitrógeno acorde con lo recogido en la EACA.

El documento “A047_Anexo EAE_Respuestas feb 2023” se refiere a ello mencionando que no existen estudios al respecto. No obstante la EACA (página Anexo I.6.10) incluye los resultados de sendas campañas en Jaén (2010 y 2016) realizadas con el objetivo de determinar la distribución de

los contaminantes utilizando un conjunto de ubicaciones de fondo urbano y de tráfico. Se entiende que en caso de no existir otra, esta información es de relevancia para conocer la situación previa en el ámbito del plan.

En este sentido se observa que tanto en esta versión final de 2023 como en la preliminar de 2021 existen referencias a datos relacionados con la calidad del aire que no están actualizados, como son las referencias al IMA (2015) y a la Evaluación de la Calidad del Aire en España (2019). Este desfase de la información no está justificado puesto que existe información actualizada disponible en la web de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

El documento “A047_Anexo EAE_Respuestas feb 2023” se refiere a ello mencionando que el EsAE incluye muchos datos que podrían ser actualizados, si bien se ha decidido no hacerlo y que los datos parten de un diagnóstico realizado en 2018.

Se considera que siendo la calidad del aire y el cambio climático objetivos estratégicos del plan, el diagnóstico ha de estar actualizado y con la mejor información disponible al menos en estas materias.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. El apartado 4.1.3 Calidad del Aire ha sido revisado y actualizado.

B) Con relación al cambio climático el documento de alcance se refería a lo establecido en el artículo 19 de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía sobre la necesidad de que la evaluación ambiental estratégica de la planificación en materia de movilidad contemple los siguientes aspectos:

a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.

b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

c) La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.

d) Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.

e) El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

Por otra parte, el documento “Informe previo a la presentación del expediente completo. Revisión sobre la versión final. Octubre 2022” menciona que el PTM, pese a considerar la lucha contra el cambio climático como uno de sus pilares, no hace el ejercicio de diagnosticar la situación actual en el ámbito del PTM.

El cambio climático no es considerado como una de las amenazas en el análisis DAFO. Tampoco está presente de una manera clara en el análisis de problemas públicos que sustenta el desarrollo de objetivos y líneas estratégicas.

Como conclusión de estos apartados A) y B), se solicita al promotor que resuelva los aspectos subrayados anteriormente para formular la DAE.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. El apartado 4.1.7. Vulnerabilidad al cambio climático ha sido revisado y ampliado. Del mismo modo, el apartado 3.3.1 Análisis DAFO del EsAE y el apartado 8.1 Análisis DAFO del PTMAJ ha sido revisado y ampliado. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible, (PTMAJ en adelante), es un instrumento de planificación territorial que tiene como consecuencia final una mejora

ambiental del ámbito de aplicación a través de la transformación de su modelo de movilidad. Por tanto, es una herramienta cuya esencia está constituida por una serie de programas de actuación y medidas orientadas a la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud, considerándose una herramienta clave para la lucha contra el cambio climático. En el análisis de problemas públicos que sustenta el desarrollo de objetivos y medidas estratégicas está contemplado el incremento de emisiones contaminantes ambientales (principal caballo de batalla en la lucha contra el cambio climático) y acústicas en la casi totalidad de los problemas analizados. El medio ambiente en general, y la lucha contra el cambio climático en particular, está incluido en el PTMAJ *per se*.

Análisis de alternativas

El documento de alcance menciona la necesidad de que el EsAE presente alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos del PTM con el fin de prevenir o minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente, es decir sobre "...la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluyendo el patrimonio arquitectónico y arqueológico, el *paisaje*". Estos aspectos son los que considera la ley GICA como integrantes del medio ambiente, es decir, elementos naturales, artificiales, sociales, culturales y económicos.

El EsAE propone 4 escenarios con diferencias significativas entre ellos atendiendo a las actuaciones que promueven, por tanto, se considera que se definen 4 modelos de sistema de transporte técnica y ambientalmente viables.

La valoración de la viabilidad ambiental de cada uno de ellos se realiza mediante un análisis multicriterio y una matriz de valoración de impactos

con los citados aspectos ambientales de la ley GICA, seleccionándose el escenario 4 por ser el que mejor responde a los objetivos tanto técnicos como ambientales del plan.

Finalmente llama la atención que una de las principales herramientas que habilita la normativa (Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones) para el cumplimiento de los objetivos estratégicos del plan sobre reducción de emisiones debidas al tráfico, no se proponga como actuación transversal en los 4 escenarios.

Es de interés para este órgano ambiental conocer los motivos de la ausencia de propuestas sobre zonas de bajas emisiones en el plan.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. Cabe señalar que la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) es competencia municipal, y no de la Junta de Andalucía, órgano impulsor del presente Plan. Aun así, han sido incorporadas como propuestas las ZBE en los municipios de más de 50.000 habitantes en el ámbito del PTMAJ (P.1.2 Programa de Seguridad Viaria y Calmado de Tráfico).

Seguimiento de efectos ambientales

A) El EsAE incluye en el apartado 11. Resumen no técnico el siguiente párrafo relativo al seguimiento ambiental del plan:

Por último, en el documento se ha establecido un programa de seguimiento y evaluación de las medidas adoptadas en el PTMAJ con la finalidad de ir evaluando en el tiempo la consecución de los Objetivos que se plantean y la evolución de los principales aspectos relacionados con la calidad del aire y la movilidad. En la última reunión de coordinación entre representantes de los órganos promotor y ambiental, con la presencia de las empresas consultoras implicadas, así como de representantes de la iniciativa Jaspers de la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones, ambas partes acordaron la creación de un grupo de trabajo interdisciplinar de seguimiento ambiental para cumplir con los objetivos de este programa este grupo podrá definir su propia metodología de seguimiento que unifique el seguimiento de diferentes planes de transporte metropolitano y podría llegar a sustituir el programa de seguimiento y evaluación establecido.

Este párrafo no se incluye en su correspondiente apartado, el 10. Programa de seguimiento y vigilancia ambiental, lo que resultara confuso para el establecimiento de las determinaciones de la declaración ambiental estratégica.

Respuesta: Se incorpora esta alegación. Han sido incorporadas las modificaciones requeridas, trasladándose el citado párrafo al apartado 10. Programa de seguimiento y vigilancia ambiental, manteniendo en el apartado 11. Resumen de carácter no técnico tan solo una referencia al mismo.

B) La definición del indicador IO3 “Emisión GEI debido al transporte” se refiere a los niveles de gases y partículas contaminantes (NOx, COV, CO y PM10). Habría que cambiar su denominación a otra más adecuada, e incluir uno nuevo de emisiones de CO2 acorde con el propuesto en el propio PTM sobre el OE4 (referido en el apartado 2.2.1 de este documento).

Respuesta: Se incorpora esta alegación. Han sido incorporadas las modificaciones requeridas (apartado 10.1. Indicadores de seguimiento).

C) Indicador IO5: “Número de días con calidad no admisible del aire”; se propone sustituir este indicador por las concentraciones de óxidos de nitrógeno y partículas, que son mejores indicadores de la contaminación del aire procedente del transporte.

Como conclusión, se solicita al promotor que resuelva lo subrayado anteriormente para formular la DAE.

Respuesta: Dado que el IO3 ha pasado a ser Emisiones contaminantes debidas al transporte, e incluye la medición de las concentraciones de óxidos de nitrógeno y partículas, se considera de interés mantener este indicador (que con la nueva numeración pasa a ser IO6), acorde al Informe Anual de Calidad del Aire en Andalucía.