

Plan de Transporte Metropolitano de Jaén

Plan de Movilidad Sostenible



ANEXO 1: Análisis de Antecedentes



Contenido

Anexo 1: Análisis de Antecedentes.....	1
1. Planes de Ordenación del Territorio	2
1.1. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)	2
1.2. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén	3
2. Planes de Infraestructuras del Transporte	7
2.1. Plan de Infraestructuras para el Transporte y la Movilidad en Andalucía	7
2.2. Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el fomento de la movilidad activa	8
2.3. Estudio de Demanda del Proyecto Constructivo del Tranvía de Jaén.....	11
3. Planes de Movilidad del Área Metropolitana de Jaén	13
3.1. PMUS de Jaén	13
3.2. PMUS de Fuerte del Rey	15
3.3. PMUS de Jamilena.....	17
3.4. PMUS de La Guardia de Jaén.....	20
3.5. PMUS de Los Villares	23
3.6. PMUS de Mancha Real	25
3.7. PMUS de Martos.....	26
3.8. PMUS de Mengíbar	27
3.9. PMUS de Pegalajar	29
3.10. PMUS de Torredelcampo	31
3.11. PMUS de Torredonjimeno	32

3.12. PMUS de Villatorres.....	34
3.13. Diagnóstico del PMUS de Andújar.....	35
4. Planes Generales de Ordenación Urbana	38
4.1. PGOU Jaén	38
4.2. PGOU Martos	40
4.3. PGOU Jamilena	42
4.4. PGOU Andújar.....	42

Índice de Tablas

Tabla 1. Ficha Resumen POTA.....	2
Tabla 2. Ficha Resumen POTAU Jaén.....	6
Tabla 3. Ficha Resumen PITMA.....	8
Tabla 4. Ficha Resumen PAB.....	11
Tabla 5. Ficha Resumen Estudio de Demanda del Proyecto Constructivo del Tranvía de Jaén	13
Tabla 6. Ficha Resumen Diagnóstico del PMUS de Jaén.	15
Tabla 7. Ficha Resumen Diagnóstico del PMUS de Fuerte del Rey.	17
Tabla 8. Ficha Resumen PMUS de Jamilena.....	20
Tabla 9. Ficha Resumen PMUS de La Guardia de Jaén.	22
Tabla 10. Ficha Resumen PMUS de Los Villares.	24
Tabla 11. Ficha Resumen PMUS de Mancha Real.....	26
Tabla 12. Ficha Resumen PMUS de Martos.....	27
Tabla 13. Ficha Resumen PMUS de Mengíbar.	29
Tabla 14. Ficha Resumen PMUS de Pegalajar.	30
Tabla 15. Ficha Resumen PMUS de Torredelcampo.	32
Tabla 16. Ficha Resumen PMUS de Torredonjimeno.	33
Tabla 17. Ficha Resumen PMUS de Villatorres.	35
Tabla 18. Ficha Resumen Diagnóstico del PMUS de Andújar.	37
Tabla 19. Ficha Resumen PGOU Jaén.....	40
Tabla 20. Ficha Resumen PGOU Martos.....	41
Tabla 21. Ficha Resumen PGOU Jamilena.....	42

Tabla 22. Ficha Resumen PGOU Andújar.....	44
---	----

Anexo 1: Análisis de Antecedentes

El presente anexo recoge el **análisis de antecedentes pormenorizado**. Los documentos recibidos se clasifican en **4 grandes bloques** que son de interés para el presente trabajo.

- **Planes de Ordenación del Territorio:**
 - Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA, 2007)
 - Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén (POTAUJ, 2014)
- **Planes/Estudios de Infraestructuras del Transporte:**
 - Plan de Infraestructuras para el Transporte y la Movilidad de Andalucía. (PITMA, 2030)
 - Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa. (2023)
 - Estudio de Demanda del Proyecto constructivo del Tranvía de Jaén. (2008)
- **Planes de Movilidad Urbana Sostenible:**
 - PMUS de Jaén (2022)
 - PMUS de Fuerte del Rey (2010)
 - PMUS de Jámilena (2010)
 - PMUS La Guardia de Jaén (2010)
 - PMUS Los Villares (2010)
 - PMUS Mancha Real (2010)
 - PMUS Martos (2010, actualización 2018)
 - PMUS Mengíbar (2020)
 - PMUS Pegalajar (2010)
 - PMUS Torredelcampo (2010)
 - PMUS Torredonjimeno (2010)
 - PMUS Villatorres (2020)
 - PMUS de Andújar (2018)

- **Planeamiento Local:**

- Plan General de Ordenación Urbanística de Jaén (1996)
- Plan General de Ordenación Urbanística de Martos (2013)
- Plan General de Ordenación Urbanística de Jámilena (2007)
- Plan General de Ordenación Urbanística de Torredonjimeno (1984, adaptación parcial 2012)
- Normas Urbanísticas de Mengíbar (1995)
- Plan General de Ordenación Urbanística de Andújar (2010)

Para cada plan o estudio se realiza una **ficha resumen** en la que quedan reflejados los aspectos más significativos, así como su utilidad para el PTMAJ.

1. Planes de Ordenación del Territorio

1.1. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (POTA)	
Título	Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)
Formato	PDF
Fecha	2007
Elaborado por	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
Institución	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía
Contenido	Aporta a la Junta de Andalucía el marco estratégico territorial que a largo plazo orientará sus planificaciones y políticas públicas, reforzando desde la perspectiva territorial la Estrategia para la Competitividad de Andalucía 2007-2013. Título II. Modelo Territorial de Andalucía se recoge el plano de las Unidades Territoriales (p33). Se precia como Jaén cuenta con 4 ciudades medias tipo 1 (Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Mancha Real), 5 ciudades medias tipo 2 (Andújar, Bailén, La Carolina, Baeza y Úbeda), el resto son ciudades rurales. Título III. Estrategias de Desarrollo Territorial, Capítulo 2. Sistemas de Articulación Regional se recoge el mapa de Sistema Intermodal de Transportes y Comunicaciones se observa como las comunicaciones principales se concentran en el área de la capital y del eje de Bailén y las conexiones entre ambas áreas. En ferrocarril: se propone en el plan crear nuevos ejes de alta velocidad: eje transversal de Andalucía (Ayamonte-Huelva-Sevilla-Bobadilla-Granada-Almería), Cádiz-Sevilla, Córdoba-Jaén-Madrid, Algeciras-Bobadilla, cierre del corredor ferroviario del Mediterráneo en Andalucía (Cádiz-Algeciras-Málaga-Motril-Almería-Murcia) y nuevas conexiones: Jaén-Granada, Granada-Motril y Guadix-Levante. Interconectan a los Centros Regionales con Ciudades Medias, e incluso, con asentamientos rurales: Noroeste de Jaén, Vega del Guadalquivir, Condado-Aljarafe, Bajo Guadalquivir, Campiña de Sevilla, Sur de Córdoba, Surco Intrabético, Sierra Morena (Huelva y Sevilla), y Serranía de Ronda.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (POTA)	
	- En carreteras se considera prioritario garantizar una adecuada accesibilidad del conjunto de las zonas del interior mediante la potenciación de los ejes viarios de primer nivel (Eje Diagonal Intermedio Estepa-Úbeda, Linares-Albacete, Granada-Córdoba-Badajoz-Lisboa, Valle del Almanzora, Huelva-Badajoz). Mejora de la accesibilidad de la red viaria en la provincia de Jaén, atendiendo de manera específica a las necesidades de las zonas rurales y de montaña (Sierras de Cazorla y Segura, Sierra Mágina, Sierra Sur, Las Villas). Título IV. Zonificación se recoge la zonificación a nivel territorial y funcional. Dominios Territoriales establecidos en el Modelo Territorial son: Sierra Morena-Los Pedroches, Valle del Guadalquivir, Sierras y Valles Béticos y Litoral. Unidades territoriales: Centros Regionales, Unidades Territoriales Litorales basadas en Redes de Ciudades Medias, Unidades Territoriales Interiores basadas en Redes de Ciudades Medias y Unidades Territoriales organizadas por Centros Rurales. - La categorización de las ciudades, según su nivel de especialización funcional, diferencia varios niveles: Centros Regionales y sus ciudades principales, que han de desempeñar el primer nivel de especialización funcional gracias a la localización de servicios y dotaciones cuyo ámbito de cobertura sea regional o provincial. Centros Funcionales Especializados en los que, junto a las dotaciones de carácter básico supramunicipal, desempeñan otras funciones con un ámbito de cobertura territorial mayor. Centros Funcionales Básicos, que han de servir como referente para la localización de los equipamientos y servicios supramunicipales. En la página 155 se recoge el mapa de Organización Funcional.
Utilidad para el Proyecto	Este documento recoge la distribución territorial de Andalucía y crea las bases para su desarrollo. Son interesantes los desarrollos propuestos a nivel de infraestructuras, así como la organización funcional de los municipios de la región.

Tabla 1. Ficha Resumen POTA

Fuente: Elaboración propia

1.2. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN	
Título	Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén
Formato	PDF
Fecha	2014
Elaborado por	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía
Institución	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía
Contenido	En el Apartado I Se describen las características generales de este ámbito. Los municipios incluidos son: Fuensanta de Martos, Fuerte del Rey, Guardia de Jaén (La), Jaén, Jamilena, Mancha Real, Martos, Mengíbar, Pegalajar, Torre del Campo, Torredonjimeno, Valdepeñas de Jaén, Villardompardo, Villares (Los) y Villatorres. Cabe destacar algunas características que afectan directamente a la movilidad: Internamente el ámbito no aparece como una unidad territorial plenamente focalizada por la capital. En el corredor Martos-Jaén, vinculado a la carretera A-316, ha conformado subsistemas urbanos en torno a Martos y especialmente a Jaén. Junto a este subsistema aparecen otros dos núcleos de tamaño medio, superiores a 10.000 habitantes, Mancha Real y Mengíbar, cuya posición relativa en relación con la capital y la existencia de dotaciones de carácter supramunicipal hace que generen pequeños ámbitos de influencia para núcleos tanto internos como exteriores al propio ámbito. La ciudad de Martos, que tradicionalmente ha sido centro cabecera de gran parte de la zona más occidental de la provincia ha perdido parte de su importancia territorial, ya que la disminución en los tiempos de desplazamientos hace que la capital amplíe su ámbito de influencia a costa de aquélla, a lo que viene a unirse que la extensión de los equipamientos de carácter supramunicipal a municipios que antes carecían de estas dotaciones como Torredonjimeno y Torre del Campo le reste parte de la influencia comarcal que hasta hace poco venía ejerciendo; no obstante, sigue extendiendo su área de influencia sobre los municipios situados al Oeste y

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN	
	externos al ámbito, como Santiago de Calatrava e Higuera de Calatrava. Por otra parte, Mengíbar es una ciudad a caballo entre las áreas de influencia de Jaén y Linares-Bailén, y mantiene una cierta centralidad sobre algún núcleo del ámbito como Villargordo, y de fuera del ámbito, como Cazalilla y Espeluy, en tanto que Mancha Real ejerce de claro centro cabecera para los municipios situados en la vertiente norte de Sierra Mágina y comparte con Jaén su influencia sobre Pegalajar. La evolución reciente muestra una disminución del ritmo de crecimiento de Jaén y una aceleración en algunos municipios de su entorno. Estos cambios tienen su origen, fundamentalmente, en la disminución de los flujos emigratorios hacia la capital, por el desarrollo de la oferta laboral en municipios dinámicos como Martos, Mancha Real, Torre del Campo o Mengíbar y en el desarrollo de fenómenos de relocalización de la población urbana jiennense hacia municipios adyacentes en busca de precios de la vivienda más bajos y de mejora de la calidad de vida en entornos que mantienen un contacto más cercano con el medio natural y rural, como La Guardia de Jaén (que en el último lustro duplica su número de habitantes), Fuerte del Rey y Los Villares. No obstante, la concentración de equipamientos en la capital provincial y la adscripción obligada de la población a la mayor parte de las dotaciones públicas de carácter supramunicipal está en la base del potencial funcional y de la centralidad que ejerce Jaén sobre los restantes núcleos, pero a ello se suma la existencia de una gran variedad de establecimientos privados que la hacen sin discusión el gran centro de servicios del ámbito. Es esta concentración de las actividades terciarias en la ciudad de Jaén, junto con otros servicios de apoyo a la actividad productiva y el ser el centro de dirección y gestión de numerosas empresas y entidades públicas y privadas, lo que convierten a esta ciudad en el centro funcional y articulador de un ámbito de influencia que supera a la aglomeración urbana, alcanzando a municipios de otros ámbitos funcionales próximos y, en general, a toda la provincia. En los desplazamientos Residencia/Trabajo se aprecia como Jaén acapara el 71% de los desplazamientos internos. Los restantes núcleos del corredor productivo (Martos, Torredonjimeno, Torre del Campo y Mancha Real), que presentan una clara centralidad, se sitúan como segundos

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN

receptores de ocupados. Fuera del ámbito, Linares recibe trabajadores de Mengibar y de la propia capital. Jamilena desplaza un 7,1% de sus ocupados hacia Torre del Campo y Villardompardo que desplazaba el 10% hacia Torredonjimeno.

El ámbito aparece, pues, como un sistema urbano dominado netamente por Jaén capital, que centraliza las dotaciones públicas y privadas y concentra la mayor parte de la actividad productiva de base urbana, pero en él, aunque de mucha menor entidad, se desarrollan otros centros cabeceras: Mancha Real, al Este del ámbito, núcleo de importancia territorial y a su vez cabecera de parte de los municipios de Sierra Mágina; Martos, que extiende su influencia hacia los municipios situados al Oeste, dentro y fuera del ámbito; y Mengibar, que en una posición excéntrica mantiene un importante potencial funcional sobre algunos núcleos próximos, de fuera y dentro del ámbito, y de pequeña entidad.

En el apartado **La economía del ámbito necesita ser potenciada** se realiza un estudio de los empleos y actividades de la zona. Cabe mencionar por su influencia en la movilidad que la actividad industrial se concentra en el corredor productivo Martos-Jaén, Mancha Real y Mengibar: el sector de la madera y el mueble preferentemente en Mancha Real; la industria del plástico y afines en Martos y extendida a municipios cercanos como Torre del Campo y Torredonjimeno; el textil y la confección Jaén, Mancha Real, Martos, Torredonjimeno y Torre del Campo. Merece también mención el Parque Científico y Tecnológico del Aceite y del Olivar (Geolit en Mengibar), cuyo acceso se ha propuesto mejorar con un nuevo enlace a la autovía A-44.

En el apartado **Unas infraestructuras y servicios del transporte en proceso** de mejora se destacan como las infraestructuras viarias y ferroviarias están experimentando una importante transformación con la entrada en funcionamiento de la autovía A-44 Bailén- Motril, el inicio de la ejecución de la autovía del Olivar A-316 EstepaÚbeda y de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Jaén, los trabajos previos para el desdoblamiento de la carretera A-306 (El Carpio-Torredonjimeno) y las previsiones de nuevas conexiones de alta velocidad ferroviaria Córdoba-Jaén y Jaén-Granada (esta última en fase de estudio).

Destacan la N-323 (viario esencial en las relaciones de corto recorrido), A-6050 que articula todos los núcleos del sur. La A-44 concentra una

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN

importante intensidad de tráfico, especialmente en su tramo Mengibar-Jaén, y ha conseguido trasvasar los desplazamientos de medio recorrido entre este núcleo y la capital.

En cuanto al sistema de **transporte interurbano** la estructura radial dominante, con la capital provincial como nodo central, aunque garantiza las relaciones hacia la ciudad de Jaén, presenta como disfuncionalidad la carencia de suficientes conexiones transversales, siendo varias las poblaciones contiguas que para conectarse entre sí deben de acceder primero hasta la capital. Una de las carencias adicionales a este modelo es la falta de intermodalidad y de opciones modales entre los sistemas de transporte privado y público colectivo. Existen estaciones/apaderos de autobuses en Jaén, Mancha Real, Martos, Mengibar, Torredonjimeno y Torre del Campo, aunque, en algún caso, presentan inadecuadas condiciones de accesibilidad en relación con las zonas centrales de las poblaciones.

En lo que respecta al **ferrocarril**, constituye un elemento central para el desarrollo. En el ámbito existe una línea de ferrocarril convencional que desde Jaén parte hacia Mengibar, continuando hasta la estación de Espelúy (exterior al ámbito) donde enlaza con los ferrocarriles hacia Madrid y Córdoba (con conexión con Sevilla). Las expediciones para pasajeros se reducen a tres servicios diarios de ida y vuelta a Córdoba (dos de los cuales continúan hasta Sevilla y Cádiz) y cuatro a Madrid, cuyos horarios y duración de los viajes no los hacen competitivos frente al uso del transporte privado u otros medios de transporte colectivo. No obstante, esta situación está mejorando al haberse puesto en marcha un tren lanzadera AVE Jaén-Córdoba que permite realizar viajes a la capital cordobesa de ida y vuelta en el día. Este tren lanzadera se ha puesto en servicio mientras se realiza la actuación prevista de interconectar mediante alta velocidad Jaén y Córdoba, a la que habrá que añadir el nuevo trazado de alta velocidad ferroviaria entre Jaén y Madrid, que supondrá un gran progreso para toda la provincia jienense, tanto en los transportes de viajeros como de mercancías. Estas actuaciones, unidas a la previsión de extender el servicio de alta velocidad ferroviaria entre todas las capitales andaluzas (destacando la conexión Jaén-Granada, todavía en estudio), mejorará las relaciones económico-productivas y esencialmente las relacionadas con el ocio y el turismo.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN

En el apartado **El modelo de ordenación urbanística se encuentra en proceso de redefinición** destaca el estudio de la Situación del planeamiento urbanístico municipal y el estudio de los Suelos urbanos y urbanizables.

En el apartado **Estrategia territorial** de la **Memoria de Ordenación** se señala como este ámbito no conforma una unidad territorial plenamente integrada. Por una parte, se conforman dos ejes, que se están reforzando con las actuaciones infraestructurales realizadas, entre Martos - Jaén - Mancha Real y entre Jaén y Mengíbar y, por otro lado, se encuentran los núcleos de menor tamaño, que mantienen relaciones estrechamente vinculadas con Jaén, y en menor medida con los restantes núcleos antes citados para la provisión de bienes y servicios. En suma, el ámbito presenta un dualismo bien reconocible que tiene también un claro reflejo en sus estructuras productivas.

El pequeño tamaño de los núcleos de población situados al sur de Jaén impide la localización de dotaciones de equipamiento de carácter supramunicipal, cuyas propias condiciones técnicas de servicio requieren una demanda de población muy superior a las que estos municipios tienen, por lo que la estrategia ha de basarse en la existencia de unos servicios de transporte adecuados y una red viaria acondicionada que permita un rápido desplazamiento, así como una mejor distribución de los equipamientos de carácter supramunicipal, que ha de evitar su concentración exclusiva en la cabecera provincial.

En el apartado **Descripción de la Ordenación** de la **Memoria de Ordenación** se recogen los planos de red viaria de comunicación exterior e interior.

El **análisis funcional** del sistema de asentamientos nos muestra el papel preponderante que tienen los núcleos del eje Martos-Jaén respecto al resto de los núcleos del ámbito, de manera que éstos núcleos (más Torre del Campo y Torredonjimeno) ejercen como centros cabeceras para la provisión de bienes y servicios. También la posición excéntrica de Mengíbar o Mancha Real hace que los demás núcleos del ámbito no tengan excesivas relaciones con los mismos para la provisión de bienes y servicios, aunque éstos dos núcleos ejercen una atracción funcional para otros núcleos externos al territorio del Plan. En todo caso, el peso de la capital y del eje Martos-Jaén

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN

en las decisiones de localización pública de equipamientos no ha hecho más que reforzar esta centralidad y producir efectos de arrastre sobre otros bienes y servicios de carácter privado dependientes o subsidiarios de aquellos.

Esta situación, consolidada desde hace tiempo, ha tenido una incidencia notable en la conformación de los desplazamientos residencia/trabajo o por motivo de adquisición de bienes y servicios, lo que a su vez ha repercutido en el sistema de transportes, tanto en lo que se refiere a la disposición radial de las líneas como a la frecuencia de los servicios, y en la propia consideración y tratamiento del sistema viario.

El Plan plantea la posibilidad de creación de un centro intermodal de transportes en la ciudad de Jaén que permita mejorar la articulación entre el modo ferroviario y el transporte público de viajeros por carretera y, por otra parte, recoge el apeadero de autobuses de Mancha Real.

En el apartado **El desarrollo y la ordenación del potencial productivo** se detallan las propuestas del Plan respecto a **instalaciones turísticas**, este plan presenta como prioritarias: uso turístico-termal en el Balneario de Jabalcuz (Jaén), deportivas las devuelo libre en Siete Pilillas (Pegalajar) y paraje de las Cimbras (Los Villares), turístico-deportivo y sociocultural en La Pandera (Jaén, Los Villares y Valdepeñas de Jaén), y dos instalaciones recreativo-turísticas en Martos, localizadas respectivamente en Sierra de la Grana (uso deportivo, senderismo y práctica de vuelo libre) y en Baños de la Hedionda (uso turístico-termal).

El Plan establece los siguientes suelos estratégicos para actividades productivas: Jaén, Torre del Campo – Torredonjimeno, Mengíbar y Mancha Real.

En el **Artículo 12. Localización de equipamientos de carácter supramunicipal** se propone:

- Las dotaciones de equipamientos y servicios gestionados por la Administración Pública de carácter reginal ubicarlos en Jaén, Mancha Real, Martos, Torre del Campo y Torredonjimeno.
- Las dotaciones de equipamientos y servicios gestionados por la Administración Pública en las redes de ciudades medias se ubicarán en Mengíbar.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN	
	- Las dotaciones de equipamientos y servicios gestionados por la Administración Pública a localizar en las redes de asentamientos rurales se ubicarán en Los Villares. - Se recomienda la ubicación en la ciudad de Jaén de los siguientes equipamientos y dotaciones: Ciudad deportiva con capacidad de celebración de eventos de alto nivel (Palacio de Deportes) y Ciudad Sanitaria. Artículo 19. Actuaciones en la red viaria. - La articulación del ámbito se completa con los siguientes viarios de nuevo trazado: - Autovía del Olivar (A-316), tramos Enlace sur Puente del Obispo-intersección A-6000, Variante de Mancha Real y Martos-límite del ámbito. - Variante de Valdepeñas de Jaén (A-6050). - Variante de Los Villares (A-6050). - Variante Este de Mancha Real (A-320 y A-3106). - Variante de Mengibar (A-6076). - Acceso a Mancha Real desde la autovía del Olivar (A-316). - Distribuidor Norte de Jaén, fases 2 y 3. - Variante Sur de Jaén. - La funcionalidad de la red viaria incrementará con las siguientes actuaciones: - Incremento de capacidad del Itinerario A-306, Torredonjimeno – El Carpio (Córdoba). - Acondicionamiento, mejora e incremento de la seguridad vial de los siguientes itinerarios: ✓ Itinerario N-323, a su paso por Mengibar. ✓ Itinerario A-311, Jaén – exterior del ámbito (Andújar). ✓ Itinerario A-6050, tramo Valdepeñas de Jaén – exterior al ámbito (Castillo de Locubín). ✓ Itinerario A-6000, nuevo trazado y puente sobre el Guadalbullón. - Mejora de los siguientes itinerarios: ✓ Itinerario A-6000, tramo Villargordo – Torrequebradilla. ✓ Itinerario A-320, Mancha Real – exterior al ámbito (Jódar). ✓ Itinerario JA-3203, tramo Mancha Real – Pegalajar. ✓ Itinerario JA-3200, Jaén – La Guardia de Jaén.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE JAÉN	
	✓ Itinerario JA-3209, Puente de la Sierra – Puente Jojoya. ✓ Itinerario JV-2222 Puente de la Sierra – Otiñar. ✓ Itinerario JA-3414, Villardompardo – intersección con la A-306. d) Ejecución de un enlace que conecte la A-44 con la N-323 y el parque científico-tecnológico Geolit. - Se recomienda la adecuación del camino de servicio de la A-44 entre su enlace con la N-431 en Las Infantas y la JV-2036 en su acceso directo a este núcleo. Artículo 22. Red metropolitana de carriles-bici. 1) Se denominan así los itinerarios acondicionados para el uso peatonal y ciclista en los municipios de Jaén, Torre del Campo, Torredonjimeno, Martos, Los Villares y La Guardia de Jaén. 2) Las características constructivas de la red están definidas en el plan.
Utilidad para el Proyecto	Este documento es muy importante para conocer las características actuales de los municipios estudiados en él. Da información sobre las infraestructuras existentes y propuestas: red viaria, autobuses interurbanos, red de ferrocarril, red ciclista, equipamientos... Además, se analizan las relaciones entre los diferentes municipios: interconectividad y movilidad intramunicipal en base a los equipamientos y usos del suelo.

Tabla 2. Ficha Resumen POTAU Jaén

Fuente: Elaboración propia

2. Planes de Infraestructuras del Transporte

2.1. Plan de Infraestructuras para el Transporte y la Movilidad en Andalucía

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD DE ANDALUCÍA	
Título	Plan de Infraestructuras para el Transporte y la Movilidad de Andalucía PITMA 2030
Formato	PDF
Fecha	2021
Elaborado por	Consejería de Fomento, Articulación de Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía
Institución	Consejería de Fomento, Articulación de Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía
Contenido	El PITMA es el instrumento que concreta las políticas en materia de infraestructuras, sistemas de transporte y movilidad en el ámbito territorial de Andalucía, con inclusión de los objetivos precisos a alcanzar los retos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que debe desempeñar la movilidad en Andalucía. Este documento de planificación estratégica sustituye al PISTA 2020, que ya no se encuentra en vigor. En su diagnóstico detalla los problemas, necesidades y retos en materia de: movilidad de las personas, de la red ferroviaria y viaria, del transporte de mercancías e infraestructuras logísticas, y en materia de puertos y aeropuertos, de toda la comunidad Autónoma de Andalucía. Asimismo, destaca la encuesta de movilidad (Movilia) donde el 90% de los desplazamientos motorizados interurbanos y el 72% en zonas urbanas se realizan en vehículo privado. Aunque, dichos porcentajes varían ligeramente según cada una de las aglomeraciones urbanas.

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD DE ANDALUCÍA

En cuanto a los viajes en áreas metropolitanas, Jaén se caracteriza por optar por el medio de transporte del autobús metropolitano, con un total de 5 viajes por habitante/año, representa valores positivos si los comparamos con ciudades de grandes áreas metropolitanas como Barcelona y Valencia, teniendo 7 y 5 viajes por habitante/año respectivamente.

Otras características respecto a la movilidad de viajeros en el ámbito metropolitano de Jaén, tenemos:

- Alto porcentaje de los viajes se realizan a pie, principalmente en el ámbito urbano, representando un 45% del reparto modal.
- La movilidad ciclista representa apenas un 0,3 % del reparto modal, debido a la escasa infraestructura para vehículos de movilidad activa, relacionando a los pocos desplazamientos en este modo con motivo de ocio o de movilidad no obligada.
- El índice de ocupación del transporte interurbano es de 0,44; la red metropolitana de autobuses cuenta con 45 rutas y velocidades comerciales que oscilan entre 42 – 43 km/h.
- El transporte público urbano posee un índice de ocupación del 2,83; con frecuencias que oscilan entre los 15 y 30 minutos.
- Dentro del reparto modal, el transporte público de Jaén ocupa un 4% de los desplazamientos.

En el ámbito del PTMAJ, el PITMA establece una serie de medidas de actuación clasificadas según las siguientes temáticas: infraestructuras viarias, transporte metropolitano, ferrocarriles, servicios de transporte público de personas por carretera, áreas logísticas y transporte de mercancías. Actuaciones que van encaminadas a mejorar las infraestructuras para los distintos modos de transportes y mejorar las características de los desplazamientos de los residentes de Jaén y su área metropolitana.

Dentro del marco de la actuación “Fomento del transporte público e Intermodalidad tarifaria”, se establece que, en nueve aglomeraciones

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD DE ANDALUCÍA	
	urbanas de Andalucía, los consorcios de transportes están funcionando como coordinadores del transporte público, favoreciendo la intermodalidad y la inclusión tarifaria. Ante esto, se pretende brindar una inclusión y gestión adecuada del Sistema Tranviario de Jaén a los demás modos ya existentes, de tal manera, que pueda complementarse una integración tarifaria bajo el concepto de la tarjeta única del CTJA. Además, dentro del marco de la actuación “Infraestructuras sostenibles”, se establece que, entre los modos motorizados, el 80 a 87% se lleva a cabo en vehículo privado, implicando una reducida participación del transporte público en el reparto modal cotidiano de varios municipios. Es decir, con la puesta en marcha del sistema Tranviario de Jaén, se pretende mejorar el reparto modal, mediante el fomento del transporte público y los desplazamientos en modos activos. Igualmente, con el fin de impulsar el uso de modos activos de movilidad personal, dentro del marco de la actuación “Movilidad sostenible y movilidad activa”, se establecen las necesidades actuales para promover la movilidad urbana activa, resultando necesario para reducir la congestión, frenar el aumento de emisiones de gases contaminantes y mejorar la calidad del aire. Contemplando de esta manera, la generación de un aparcamiento disuasorio y vía ciclista en la ronda sur de Jaén y vía urbana junto a la N-321.
Utilidad para el Proyecto	Las propuestas de actuación antes mencionadas van encaminadas a varios programas que se establecen en el PTMAJ, como los programas de: Intermodalidad, Integración tarifaria, Sistemas Ferroviarios y Bicicleta.

Tabla 3. Ficha Resumen PITMA.

Fuente: Elaboración propia

2.2. Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el fomento de la movilidad activa

Habiéndose superado el ámbito temporal del Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB 2014 – 2020), este, ha perdido su vigencia. Se ha aprobado el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa en la orden de 3 de febrero de 2023.

La Consejería de Fomento, Articulación de Territorio y Vivienda ha tomado la decisión de desarrollar el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa con el objetivo de incrementar la participación del transporte público, la intermodalidad, la competitividad y la participación de la movilidad activa en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano; mejorando los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano.

Para el Nodo del Área Metropolitana de Jaén se propone la construcción de un tramo de aproximadamente 2 kilómetros de carril bici en la Ronda Sur de Jaén, con una sección de 2,50 m de anchura, así como un aparcamiento disuasorio para que los usuarios del transporte privado puedan realizar el cambio de modo y adentrarse en el centro urbano de Jaén mediante la red de transporte público o con la utilización del carril bici en cuestión.

La situación actual en la ciudad de Jaén es que la ampliación de la red de carriles bici urbanos cuenta con un amplio consenso y aceptación social y anexos a la A-6050 de Jaén a Castillo de Locubín existen dos carriles bici urbanos ya construidos. El primero de ellos al Sur de la ciudad, dirección Los Villares; el segundo al noroeste de la urbe, vía ciclista acera-bici del Distribuidor Norte de Jaén.

Se espera una mejora notable en el empleo de los carriles bici existentes al lograr con la actuación adentrar éstos en el tejido urbano de Jaén en condiciones de seguridad permitiendo el cambio modal con la inclusión del aparcamiento disuasorio junto al carril bici.

En relación a lo antes mencionado, se plantea una ficha correspondiente al Plan Andaluz de la Bicicleta, **que actualmente no se encuentra en vigor**, pero por su carácter estratégico se tomaran algunas de sus propuestas y relacionarlas con lo establecido en el PTMAJ.

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA 2014-2020	
Título	Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020
Formato	PDF
Fecha	2013
Elaborado por	Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía
Institución	Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía
Contenido	En el punto 1 Antecedentes se mencionan las actuaciones realizadas a nivel de Andalucía: Acción de Movilidad Urbana (en revisión), el fomento del Turismo Sostenible en las políticas sectoriales de desarrollo y la Estrategia Europea de Cambio Climático. En materia de Clima y Energía, la Unión Europea tiene por objetivos para 2020 (Iniciativa “202020”) los siguientes: • Reducir un 20% el consumo de energía primaria. • Reducir un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero. • Elevar la contribución de las energías renovables al 20% del consumo final. El Libro Blanco del Transporte (2011) reconoce también el relevante papel de la bicicleta en las tendencias de movilidad urbana sostenible. Vinculada al Plan de Acción de Movilidad Urbana se encuentra la iniciativa CIVITAS para un transporte mejor y más limpio en las ciudades. Forman parte de la red CIVITAS Fórum casi 200 ciudades europeas comprometidas con la integración de políticas de movilidad urbana sostenible, entre ellas, las ciudades andaluzas de Málaga y Sevilla. Junto a todo ello se encuentra, por otro lado, el Pacto de Alcaldes; movimiento europeo en el que participan las autoridades locales y regionales que han asumido el compromiso voluntario de mejorar la eficiencia energética y el uso de fuentes de energía renovable en sus territorios. Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (Consejo de Gobierno de 3 de mayo de 2011) tiene entre sus objetivos el fomento de la movilidad no motorizada vinculando el desarrollo urbano a la disponibilidad o viabilidad del transporte no motorizado. En el año 2004, el Parlamento de Andalucía aprobó una iniciativa denominada “Pacto Andaluz por la bicicleta”. Se señala también, como fuente de información el “Barómetro Anual de la Bicicleta” publicado por la Dirección General de Tráfico. El último barómetro disponible es de julio de 2011.

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA 2014-2020	
	Debido a su naturaleza transversal, la planificación de la bicicleta en Andalucía está vinculada con varios instrumentos de planificación: Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA, Planes de Transporte Metropolitanos (PTM), Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU), Plan Andaluz de Acción por el Clima, Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética (PASENER), Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible (EADS), Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU), Estrategia Andaluza de Cambio Climático (EACC), Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017 (PMA 2017), Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y Planes Subregiones, Planes Generales de Ordenación Urbana, Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía (PGTS) (2014-2020), Estrategia Integral para el Fomento del Turismo de Interior Sostenible de Andalucía, Programa de Desarrollo Rural de Andalucía (2007-2013) (PDR), Plan Andaluz de Salud Ambiental 2008-2012 (PASA), Estrategia Andaluza de Sostenibilidad urbana, Programa Aldea, Plan para la Promoción de la Actividad Física y la Alimentación Equilibrada 2004-2008 (PPAAFE). Existen varias unidades geográficas son las que en el POTA definen los Dominios Territoriales del Modelo Territorial Andaluz y que, por tanto, servirán de base para establecer el trazado de la Red Autonómica de Vías Ciclistas en Andalucía: • Las Sierras Béticas • Sierra Morena • El Valle del Guadalquivir • El Litoral. Se recogen algunos datos del Barómetro anual de la Bicicleta 2011, publicado por la Dirección General de Tráfico desde 2008. También se detalla el Inventario de Infraestructuras ciclistas realizado por La Consejería de Medio Ambiente en 2003. La Consejería de Fomento y Vivienda, en los últimos años ha ejecutado multitud de obras en las que se han realizado vías ciclistas. En concreto en Jaén había 5 proyectos de los cuales se han realizado 4, con un total de 34,68 Km. Así mismo se mencionan los kilómetros de carriles bici construidos en el marco del Programa Ciudad Sostenible. Se comenta también las actuales iniciativas, tanto públicas como privadas.

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA 2014-2020

En cuanto a la normativa existente en la actualidad en relación a la bicicleta es escasa, poco específica y, especialmente en las zonas urbanas, no responde a las necesidades de la circulación y el tráfico ciclista. Se menciona la normativa a nivel estatal y a nivel de Andalucía (Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas de Sevilla. BOP de Sevilla n ° 117 del Martes, 22 de Mayo de 2008; Ordenanza de circulación de ciclistas de Málaga. BOP de Málaga n ° 117 del 21 de junio de 2011; Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas de Granada. BOP de Granada n ° 134 del 15 de Julio de 2010)

En el apartado 4.2 se realiza un estudio de la movilidad en el ámbito de las 9 Aglomeraciones Urbanas de Andalucía (ocho capitales de provincia y Algeciras). Respecto al área de Jaén, se comenta que presenta una topografía bastante desfavorable y una débil aglomeración urbana. La bicicleta eléctrica puede ser una alternativa para resolver determinadas pendientes. Para su uso en vías ciclistas sería necesario que las ordenanzas municipales de movilidad especifiquen claramente las características que permiten diferenciar las bicicletas eléctricas de los ciclomotores eléctricos.

Se recoge un análisis de cada área. Respecto a Jaén:

- **Red metropolitana:** Se dispone en el área de varias vías ciclistas de ocio, como la vía verde sobre la línea de ferrocarril Jaén-Puente Genil y el tramo asfaltado Jaén-Los Villares, a iniciativa de la Consejería de Fomento y Vivienda.
- **Red urbana:** Recientemente, y acogidos al programa Ciudad 21, en la zona de expansión urbana de Jaén se han desarrollado vías ciclistas que suman unos 8 kilómetros.

En el punto 4.3 se realiza un **diagnóstico a escala urbana** del uso de la bicicleta en las principales ciudades andaluzas. En concreto, para la ciudad de Jaén se comenta que buena parte de la ciudad de Jaén tiene pendientes superiores al 6%, lo que implica que la implantación de vías ciclistas y las políticas de fomento del uso de la bicicleta tienen un fuerte condicionante. El casco histórico tiene vocación para uso peatonal (hay ya zonas 20), pero si puede fomentarse la bicicleta en la zona norte, donde se encuentran numerosos polígonos industriales y la Universidad, y las pendientes son más asumibles. Actualmente existen una serie de carriles bici que no constituyen red. Estas infraestructuras están concentradas por una parte en el entorno de la carretera de Madrid y el Campus Universitario, y por otra en los

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA 2014-2020

desarrollos residenciales ubicados al final de la Avenida de Andalucía. Las vías existentes suponen 7,8 Km. de vías ciclistas urbanas, de acuerdo con el plano que se adjunta. El desarrollo del PMUS conllevaría la ejecución de 29 Km. de nuevas vías ciclistas. En tramos no urbanos, está previsto que las nuevas circunvalaciones o distribuidores (norte, este y sur) lleven incorporados también carriles reservados a ciclistas. En el año 2010 se implantó el sistema de bicicletas públicas ENBICI, que contó con apoyo de la Agencia Andaluza de la Energía a través de un convenio con el ayuntamiento. Contaba con 5 puntos de préstamo y 50 bicicletas. Se mantuvo en funcionamiento un año.

En el punto 5 Objetivos y líneas estratégicas de actuación, se detallan las líneas estratégicas de actuación, los objetivos específicos a escala autonómica, metropolitana y urbana.

En el apartado 6 Directrices, se habla de los **criterios para la planificación y diseño de redes ciclistas:**

- Criterios funcionales: Aprovechamiento de iniciativas y soportes territoriales ya existentes. Intermodalidad. Continuidad. Conectividad. Uso universal y comodidad.
- Criterios técnicos: Ejecución continuada y ordenada Comodidad de las rutas Señalización. Tipología adecuada a cada situación. Confluencia con el tráfico motorizado. Distancia de parada Pendiente y radio de curvatura. Infraestructura de Telecomunicaciones.
- Criterios para la red autonómica.
- Criterios para la red metropolitana
- Criterios para la red urbana.
- Criterios para los servicios complementarios: aparcamientos, Intermodalidad, bicicleta pública, bicicleta eléctrica, creación registro autonómico de bicicletas.
- Criterios básicos para los 5 programas sectoriales: Turismo; Empleo y Economía; Cultura, Ocio y Deporte; Medio Ambiente y Energía; Salud y Educación.
- Criterios para la participación, difusión y seguimiento.

En el capítulo 7 **Propuestas** se definen las propuestas a varios niveles:

- **Red Autonómica:** se articula mediante un total de 8 ejes con el objetivo prioritario de acometer recorridos continuos de Oeste a Este (cinco de ellos), y también tres ejes en sentido transversal Norte-Sur.

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA 2014-2020

Los **ejes longitudinales que afectan a Jaén** son: 1 Sierra Morena (San Juan del Puerto-conexión con red metropolitana de Huelva y Andújar- Jaén), 2 Guadalquivir (Sanlúcar de Barrameda-Cazorla), 3 Campiña y Subbético (Sevilla-Villagordo-al norte de Jaén), 8 Cazorla-Carboneras (Almería).

- **Redes metropolitanas:** la red distingue entre vías de transporte y vías ocio-deportivas. En el **área de Jaén**, el proceso metropolitano es aún incipiente y los asentamientos más próximos a Jaén distan más de 10 kilómetros. Es posible sin embargo la conexión entre sí de los municipios situados al oeste del área, bastantes próximos entre sí y enlazados a través de la vía verde de la ruta del aceite. Al este, los asentamientos en torno al río Guadalbullón están a una distancia de Jaén asumible para los ciclistas. La única infraestructura ciclista con firme aglomerado es la A-6050, entre Jaén y Los Villares, que dispone de un arcén-bici. En esta misma zona al Sur de Jaén la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio habilitó el Corredor Verde de Jabalcuz, de 5 km, que transcurre en paralelo al arcén bici antes mencionado. Las actuaciones a desarrollar serían: JA-01 Jamilena-Vía Verde del Aceite de 3km Utilizando caminos rurales ciclables y JA-ocio-01 Jaén-Puente Jontoya de 20,57 km Vía de ocio que comunica con el estadio municipal y zona de ferias y exposiciones.
 - **Redes urbanas:** En Jaén, la propuesta es establecer una red continua que comunique la Universidad, desde el Polígono Los Olivares al norte, con las estaciones de tren y autobús, y siguiendo El Paseo, principal arteria urbana, con la Plaza de la Constitución, próxima al casco histórico. El conjunto de la propuesta duplica la red mediante 13 nuevos km, que dan continuidad a las dos zonas que actualmente disponen de vías ciclistas, conectándolas asimismo con la zona central de la ciudad.
- En el apartado 7.5 Programas sectoriales, se hace mención a los programas de turismo; empleo y economía; cultura, ocio y deporte; medioambiente y energía; salud y educación.
- Por último, se hace un estudio de las inversiones y beneficios del plan.

Utilidad para el Proyecto En este documento se realiza una exposición detallada de las infraestructuras ciclistas existentes, así como se realizan propuestas a varios niveles (comunidad, metropolitano y urbano) a llevar a cabo en esta materia.

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA 2014-2020

Para este estudio, es destacable los datos recogidos sobre el área y municipio de Jaén. Así como el mapa donde aparecen las conexiones metropolitanas.

Tabla 4. Ficha Resumen PAB

Fuente: Elaboración propia

2.3. Estudio de Demanda del Proyecto Constructivo del Tranvía de Jaén

ESTUDIO DE DEMANDA DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL TRANVÍA DE JAÉN

Título	Estudio de Demanda del Proyecto constructivo del Tranvía de Jaén
Formato	PDF
Fecha	2008
Elaborado por	Egis Rail, Ghesa, P4 y Eyser
Institución	Ferrocarriles de la Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes
Contenido	En el apartado 3.2 Caracterización del ámbito de estudio y zonificación se detalla la zonificación utilizada que está basada, con algunas consideraciones, en el estudio de Movilidad en día laborable en la Aglomeración Urbana de Jaén del año 1997. En el apartado 3.3 Análisis socioeconómico se realiza un análisis a nivel de los municipios que incluye el estudio: Jaén, Mancha Real, Martos, Mengíbar, Pegalajar, Torredelcampo, Torredonjimeno, Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Los Villares y Villatorres. Las variables estudiadas fueron: población, motorización, empleo, nivel de renta, educación y equipamientos. En el siguiente apartado 3.4 El sistema de transportes se analiza: • Red viaria del ámbito de estudio a varios niveles: carreteras interurbanas, red urbana canalizadora y distribuidora en Jaén capital, aparcamientos y carriles bus de Jaén capital. • Autobuses urbanos de Jaén: oferta, características de las líneas y tarifas. Los datos de demanda se incluyen en un apartado posterior. • Transporte interurbano: concesiones que la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento conceden a empresas privadas para su gestión. Incluye oferta y demanda. • Taxi: licencias de taxi por municipios.

ESTUDIO DE DEMANDA DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL TRANVÍA DE JAÉN

En el apartado 3.5 **Trabajo de campo** se detalla el trabajo realizado:

- Encuestas pantalla y cordón en 9 puntos.
- Aforos: en 12 intersecciones de la ciudad.
- Estudio de velocidades: 2 rutas
- Inventario de red: se actualizó y comprobó la siguiente información (Sentidos y número de carriles de las principales vías de la ciudad de Jaén y Giros prohibidos en los cruces situados dentro del corredor del futuro tranvía).
- Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM)
- Encuestas Preferencias Declaradas para el futuro uso del tranvía.

Apartado 3.6 **Análisis de la movilidad**. Se procede a estudiar diferentes parámetros de interés, recopilando parte de los datos obtenidos, así como basado en la explotación del trabajo de campo. Algunos datos importantes:

- La zonificación realizada.
- Índice de movilidad de 2,42 viajes/habitante que realiza algún tipo de desplazamiento en modo mecanizado o a pie de más de 10 minutos.
- Índice de movilidad completo: 1,89 viajes/hab.
- Reparto modal: Considerando los modos a pie, vehículo privado, transporte público y otros, de los 190.523 viajes que diariamente realizan los residentes en la ciudad de Jaén, el 41% se realizan exclusivamente a pie, el 39% se realizan en Vehículo privado, el 13,4% en Transporte público y el 6,6% restante en Otros modos.
- Motivo: el Trabajo es aducido por el 43,1% de los encuestados, mientras que el motivo Estudios se realizan el 10,4% de los viajes, de tal forma que por movilidad obligada se realizan el 53,5% de los viajes, es decir, la mitad de los viajes diarios.
- Reparto público/privado: Del total de viajes obtenidos, se realizan 112.337 viajes en modos mecanizados. El reparto público-privado de los viajes mecanizados se sitúa en 74/26. Considerando los tres grupos mecanizados definidos, el vehículo privado se emplea en el 66% de los viajes, el transporte público en el 23%, quedando un 11% para Otros modos.
- Matriz viajes generados y atraídos entre macrozonas.
- Viajes generados y atraídos por macrozona según el modo de transporte.
- Motivos de no utilización del transporte público.

ESTUDIO DE DEMANDA DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL TRANVÍA DE JAÉN

- Motivos de no utilización del vehículo privado.
- Encuestas de preferencias declaradas: Se plantearon 9 escenarios diferentes, de tal forma que se le combinaba posibilidades con las variables tiempo (que tardase un 15% menos, igual o un 15% más que en coche) junto a la tarifa (tres tarifas diferentes). Así, se han obtenido los siguientes porcentajes de captación para cada escenario. Del análisis de estas encuestas se deduce que aumenta el número de indecisos a medida que aumenta el tiempo del viaje, lo cual hace entender que esta variable puede resultar más importante que la tarifa.
- Demanda de las líneas urbanas (2008).
- El número de paradas fijas se eleva a 111 paradas en total. Las 10 paradas con mayor tráfico de viajeros representan el 85% del total de los pasos de viajeros. Todas las paradas que están en la siguiente tabla tienen estación salvo los casos de Jaén Universidad y Mancha Real. Además, las paradas incluidas en el término municipal de Jaén representan el 47% del total de pasos de viajeros.
- Accesibilidad y cobertura espacial: En este punto se mide la accesibilidad al sistema de transporte existente, entendido como la facilidad que tiene un viajero de acceder de un punto a otro. Para ello se analiza la cobertura que ofrece el sistema de transporte público. Para medir esta cobertura se analiza aquella población localizada de cada parada a dos distancias de estudio: 500 y 1000 metros. Las bajas coberturas a 500 m que presentan los municipios de Torre del Campo, Martos, Mancha Real, Mengibar y Torredonjimeno se ven motivados por la extensión del terreno y el emplazamiento exterior de las paradas. El alto grado de cobertura que presenta el municipio de Los Villares está motivado por el alto número de paradas, distribuidas por todo el núcleo urbano.

En el apartado 5.2 **Remodelación de las líneas urbanas** se comenta esta remodelación debido a la implantación del nuevo modo, el tranvía. Los años horizonte serían 2011, 2016, 2021, 2026 y 2031.

Las líneas afectadas son: 4, 7, 10, 12 y 19

- La línea 2, aunque sufre una pérdida del 69% de viajeros, es una línea de baja demanda.

- Las líneas 10 y 11 prácticamente tienen el mismo recorrido.

ESTUDIO DE DEMANDA DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL TRANVÍA DE JAÉN	
	- La línea PT da servicio a la barriada Puente Tablas, situada a cierta distancia del casco urbano de Jaén. Con el nuevo modo de transporte, es preciso realizar una remodelación de las líneas urbanas de autobús, de tal forma que ambos modos de transporte no sean competencia sino complementarias.
Utilidad para el Proyecto	Este documento es de gran interés para este estudio: • La zonificación del mismo se ha usado como base para el PM de Jaén ya que incluyó municipios del área metropolitana. • Hace un análisis del sistema viario, transporte público urbano e interurbano de la zona. • Se realizó una EDM que proporciona datos importantes respecto a la movilidad de los habitantes del ámbito: movilidad por modos, relaciones entre macrozonas (municipios), etc. Y también datos sobre la futura implantación del tranvía que pueden servir para realizar propuestas sobre el mismo.

Tabla 5. Ficha Resumen Estudio de Demanda del Proyecto Constructivo del Tranvía de Jaén

Fuente: Elaboración propia

3. Planes de Movilidad del Área Metropolitana de Jaén

3.1. PMUS de Jaén

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE JAÉN	
Título	Plan de Ordenación Urbana de Jaén. Anexo 7: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Jaén
Formato	PDF
Fecha	2022

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE JAÉN	
Elaborado por	Estudio SEGUI
Institución	Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Jaén
Contenido	En el apartado 2.3 Análisis de la información Urbana y Territorial se describe el Estudio Previo del Avance en febrero de 2009, se comenta el planeamiento urbano previsto tanto para zona residencial como dotacional. En el apartado 2.4 Análisis Socioeconómico se incluyen los principales equipamientos: educativos, sanitarios, sociales, culturales y ocio, deportivos, servicio público, infraestructuras y otros. En el apartado 2.5 Características Generales de la Movilidad se realiza un análisis del Número de viajes diarios por trabajo y estudios, reparto modal y tiempos de viajes en el año 2001. En el apartado 2.6 Gestión de la Movilidad se hace referencia a la movilidad al puesto de trabajo e incluye a la movilidad a: • Polígonos industriales: se recogen los datos básicos de los polígonos, así como las líneas de autobuses que pasan por ellos. • Centros administrativos: Diputación y Ayuntamiento y las líneas urbanas que pasan por ellos. • Centros sanitarios: Complejo Hospitalario de Jaén en la Av. del Ejército Español y el Complejo Socio-Sanitario Princesa de España en la Ctra. de Madrid. Se describen sus características en el año 2005. Se habla del Plan de Transporte al Trabajo realizado AGENER para el complejo Princesa. • Centros educativos: se hace referencia a los centros educativos y alumnos matriculados para el curso 2008-2009. • Como centro especial se realiza un estudio de la Universidad de Jaén en el que se detalla el número de estudiantes y personal para 2008-2009, las líneas de autobuses que circulan en sus proximidades, aparcamientos existentes y los resultados de un aforo y de encuestas realizadas. • Centros de ocio y cultura: recopilación de los mismos y líneas afectadas. • Centros comerciales: Corte Inglés y el Centro Comercial La Loma, y dos mercados municipales. Los datos recogidos hacen referencia a: ubicación, puestos de trabajo, movilidad y líneas de autobuses, sin mencionar fecha de los datos.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE JAÉN

En el apartado **2.7 Movilidad Peatonal y ciclista** se parte de las propuestas que se hicieron en el “Plan de Accesibilidad” de finales de los 90, así como de las nuevas actuaciones de los últimos años.

- Peatonal: Se realiza un análisis mejoras con respecto al Plan de Accesibilidad destacando los ejes que se han mejorado. P80-81. Se analiza la tipología de algunas zonas: Adarves-Sagrario-Egido de Belén, Casco Antiguo-La Merced-San Juan, Centro-La Victoria, Peñamefécit-Fuentezuelas y Nuevo desarrollo detrás del Polígono Los Rosales. p84-87 También se analiza una encuesta peatonal que se ha realizado, en la que se incluyen también preguntas sobre la bicicleta.
- Ciclista: se analiza el escaso viario existente y se comenta alguna incorporación prevista.

En el apartado **2.8 Inventario y análisis del Transporte Público**, se detalla:

- Oferta del Autobús Urbano así como algunos resultados de los aforos realizados en este medio. Especialmente se detalla las conexiones existentes entre los diferentes barrios con el centro y con diferentes equipamientos importantes. Se hace también un análisis de las paradas.
- Demanda: por línea y parada. También conexiones entre paradas. Último dato 2008.
- Accesibilidad y cobertura de la red.
- Explotación encuestas a usuarios.
- Oferta del taxi.
- Actuación futura: el tranvía.
- Problemas detectados.

En el capítulo **2.9 Diagnóstico del tráfico actual** se lleva a cabo una jerarquización de la red y el análisis de los resultados de los aforos realizados en diferentes puntos y del recorrido realizado con vehículo flotante. Por último, se realiza un análisis del viario existente que incluye los puntos críticos detectados.

El siguiente capítulo, **2.10 Aparcamientos** se detalla:

- Oferta de aparcamientos públicos con sus principales características y la oferta privada.
- Demanda aparcamientos públicos: año 2008

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE JAÉN

- Aparcamiento en viario. Se analiza los resultados del trabajo de campo realizado: aforo nocturno, aforo zona ORA, zona feria y universidad.

Apartado **2.11 Inventario y Análisis de la carga y descarga**: el estacionamiento para la carga y descarga de mercancías en Jaén no está regulado por ninguna Ordenanza Municipal, por lo que la regulación particular de cada zona reservada se entiende que queda definida por la señalización, vertical y horizontal, que haya en cada caso, siendo por norma general los días laborables de 9 a 18 horas. Se detalla la oferta existente En el último apartado, 2.12 Evaluación ambiental y balance energético se hace un estudio de las Emisiones contaminantes, Balance energético y medioambiental del sistema de transporte de Jaén.

Por último, se detallan las **Propuestas del Plan** por categorías:

- Movilidad no motorizada: criterios para la correcta implantación de la red peatonal y la red ciclista, criterios para la puesta en marcha de un sistema de bicicletas públicas y una propuesta de un trazado ciclista entre el Gran Eje y la Universidad. Propuestas: Red de itinerarios peatonales principales y secundarios, área 20 de prioridad peatonal, acondicionamiento de intersecciones conflictivas, prioridad peatonal al tranvía, red básica de itinerarios ciclistas, red de aparcamientos de bicicletas, mejora de la intermodalidad ciclista-transporte público, fomento de la bicicleta, eliminación de barreras para personas con movilidad reducida.
- Gestión de la Movilidad: planes de gestión de la movilidad a cinco diferentes centros de trabajo; para centros de la Administración pública, para colegios e institutos, para la universidad, para el Polígono industrial Los Olivares y para los centros hospitalarios.
- Transporte público. Las propuestas son: Reordenación a corto plazo del transporte urbano de Jaén, reordenación a medio plazo del transporte urbano de Jaén, implantación de carriles bus, mejora de la accesibilidad e infraestructura de las paradas.
- Gestión del tráfico. Se presentan dos escenarios: con o sin la implantación del tranvía. Las propuestas son: Gestión del viario actual y nuevas infraestructuras, programa de reducción del ruido en el viario urbano, plan municipal de seguridad vial.
- Circulación y distribución de mercancías. Propuesta: Distribución de carga y descarga.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE JAÉN	
	- Aparcamiento. Las propuestas son: Nuevos aparcamientos en barrios y Hospital, regulación del estacionamiento diurno (ampliación zona ORA), gestión tarifaria de aparcamiento (abonos), aparcamientos de disuasión ligados a los nodos de transporte (cinco puntos de intercambio modal) y aparcamiento de personas con movilidad reducida. P57-68 - Gestión de flotas de vehículos limpios. Las propuestas son: adquisición de vehículos limpios por la Administración Local y concesionarios de servicios; Programa coche de uso compartido (car sharing). - Formación: Movilidad sostenible y seguridad vial en las escuelas. - Plan de Comunicación. Las propuestas son: centro municipal de movilidad, participación ciudadana (web), comunicación ciudadana (campañas), gestión y seguimiento del PMUS y organización interna del Ayuntamiento. Al final se definen los escenarios e impactos del PMUS y se hace una evaluación de escenarios por indicadores.
Utilidad para el Proyecto	Al tratarse del PMUS de Jaén todos los datos se concentran únicamente en esta ciudad. El documento, en su portada, aparece que es de 2013 pero los datos recogidos en él son muy anteriores: - Avance PGOU 2009 - Movilidad 2001 - Plazas escolares 2008-2009 - Demanda aparcamientos 2008 Da una visión de las características de la movilidad en la ciudad de Jaén y las propuestas planteadas en el plan para mejorarla, aunque algunas de ellas son muy genéricas.

Tabla 6. Ficha Resumen Diagnóstico del PMUS de Jaén.

Fuente: Elaboración propia

3.2. PMUS de Fuerte del Rey

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE FUERTE DEL REY	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Fuerte del Rey
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Fuerte del Rey es un municipio de la Provincia de Jaén, situado a 15 Km al noroeste de la capital jiennense, en la carretera comarcal A-311 que une Jaén con Andujar y en la media campiña del Guadalquivir. Pertenece al partido judicial de Jaén. Datos de interés para el presente estudio: El trabajo de campo realizado. Los centros atractores del municipio. Las asociaciones existentes. Datos relativos a la movilidad: - Desplazamientos realizados por la población 3.133, lo que supone 2,24 desplazamientos por habitante. - Distribución modal: 58% peatonal y transporte público un 13%. Los ocupados usan el coche un 72%, los estudiantes el bus interurbano un 71% - Motivo desplazamientos: el principal es compras con un 45%. Estrudios 19% y trabajo un 15%. - Distribución horaria: principalmente a media mañana con un 35%. - Percepción de la movilidad. En cuanto a los accesos el municipio: la principal vía es la carretera A-311, que va desde Jaén hasta Andújar. Hacia el oeste la JV-2334 comunica también a la localidad con los municipios vecinos de Villardompardo y Arjona. Los dos principales puntos de acceso al núcleo urbano se ubican en los accesos sur y norte por las carreteras JA-3408 y JA-3407 respectivamente, ambos con conexión con la carretera A-311 de Jaén a Andújar. El acceso en Carretera de Jaén JA-3408 es más utilizado debido fundamentalmente a la fuerte dependencia de la localidad con respecto a la Capital Jiennense.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE FUERTE DEL REY

La creación de la variante de la A-311 circunvalando el municipio liberó de los problemas por paso de vehículos a través del municipio. Lo más destacado es que el nivel de tránsito motorizado interno en el núcleo urbano es más propio de municipios de mayor tamaño. La población utiliza el coche para desplazamientos muy cortos.

Respecto al **Transporte Público** en la imagen se aprecia su itinerario. El símbolo azul representa la ubicación de la única parada de autobús existente en el municipio, la línea verde es el itinerario seguido por los autobuses con destino a Andújar procedentes de Jaén y la línea roja representa el itinerario de Andújar a Jaén Capital. Fuerte del Rey es uno de los 11 municipios junto a Jaén Capital a los que ofrece servicio el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén (CTJA), quedando encuadrado en la zona B.

Las dos líneas que dan servicio al municipio de Fuerte del Rey pertenecen al servicio de autobuses de Autocares Marcos Muñoz y son las siguientes: MI 5-1 Jaén-Fuerte del Rey y MI 5-2 Andújar-Jaén por Fuerte del Rey. Los autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén cubren con bastante eficacia el recorrido desde el municipio hasta la capital, con salidas desde Jaén y desde el propio municipio a diferentes franjas horarias del día, aunque no es el medio más utilizado para los desplazamientos por parte de los habitantes de Fuerte del Rey. Resaltar el hecho del bastante uso por parte de los habitantes de Fuerte del Rey del servicio de autobuses de la línea M15-2, que además en muchos casos se ve fomentada al temor de acceder en vehículo privado a la Capital, debido a la gran dificultad de estacionar.

Sobre la **movilidad peatonal** se detecta que, en general, que la población abusa de los desplazamientos en vehículo privado, aunque la distancia recorrida sea incluso inferior a 1 km. Existe una ausencia muy significativa de calles e itinerarios peatonales en toda la localidad, con falta de conectividad peatonal entre barrios, reduciendo la movilidad peatonal únicamente al ámbito de los desplazamientos de barrio, y provocando de esta manera un empleo mayoritario del vehículo privado para desplazamientos hacia otros barrios y zonas. Uno de los motivos de este comportamiento por parte de las personas es debido a que el ancho de los acerados en la gran mayoría de la calles del municipio son inferiores a 1 m, incluso en numerosas calles esinexistente. El arbolado también escasea en

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE FUERTE DEL REY

los viales de la población, un motivo más por el cual los habitantes prefieren desplazarse en su vehículo, en lugar de caminar. La movilidad peatonal hacia el Colegio Público situado en la Avenida de Jaén es un aspecto a tener en cuenta, ya que los escolares se ven obligados a transitar por un acerado no excesivamente ancho y con el gran inconveniente de los numerosos estacionamientos ilegales, acrecentado por el gran flujo de vehículos por dicha Avenida.

En cuanto a la **movilidad ciclista** se restringe fundamentalmente al deporte y ocio. La ausencia de infraestructuras para este tipo de modo de transporte en el núcleo urbano (inexistencia de carril bici, aparcabicis y señalización dentro del núcleo urbano), son uno de los aspectos que desincentivan el uso de la bicicleta. Si bien hay que indicar que el viario de la localidad es en general poco propicio para albergar carriles bici, con calles generalmente estrechas y con pendientes en algunos casos muy pronunciadas.

Las **propuestas** más destacadas, que pueden ser útiles para el presente proyecto, son:

- Mejora de los **accesos secundarios** a la A-311: acceso de la calle del Pilar, el del camino de Cazalilla (prolongación de la calle 1930) o el del camino de la Cruz, en la prolongación de la calle de los Pozos. Se propone convertir cada uno de los cruces implicados en una intersección tipo glorieta partida.
- **Transporte Público:** Nuevo itinerario del Transporte Público en su paso por Fuerte del Rey. Concretamente el trayecto propuesto es el siguiente: Sentido Andújar (Entrada habitual desde A-311 por acceso este principal, Travesía de la carretera provincial JA-3407, Avenida de Jaén hasta parada actual, Giro a la derecha hacia calle Silera y nuevo giro a la derecha hacia calle del Pilar hasta la nueva parada, emplazada en la intersección de esta última calle con la Avenida Egido Bajo, Continuación por la calle del Pilar y su prolongación para salir a la A-311, Giro a la izquierda para tomar la A-311 y continuar en dirección Andújar) y Sentido Jaén (Giro a la derecha desde la A-311 hacia la prolongación de la calle del Pilar, Parada en calle del Pilar, Giro a la izquierda hacia calle Silera y nuevo giro a la izquierda hacia Avenida de Jaén, Parada en Avenida de Jaén y continuación por la misma hasta salir de nuevo a la A-311 por el acceso este). La nueva parada, que

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE FUERTE DEL REY

	dotará de cobertura al servicio en la zona norte de la población, estará emplazada en la intersección de la calle del Pilar con la Avenida Egido Bajo. Además se propone mejorar la parada actual, tanto en su infraestructura como mejora de información de horarios, frecuencias, recorridos y puntos de intercambio modal. • Instalación de portabicicletas en los autobuses: instalación en la parte delantera y/o trasera externa del autobús de un soporte para transporte de bicicletas. • Otras medidas: acondicionamiento de calles; Supresión de barreras de inaccesibilidad para personas de movilidad reducida; Caminos escolares al C.P. Nuestra Señora del Rosario; Zona 20 y Zona 30; Señalización de prioridad de circulación de ciclistas; Implantación de aparcabici los principales puntos atractores de desplazamientos del municipio, como pueden ser el centro de enseñanza, zonas de ocio y comerciales, consultorio médico e incluso el propio Ayuntamiento; Implantación de sistema de préstamo de bicicletas: dadas las condiciones orográficas se propone un sistema de préstamos de bicicletas con pedaleo asistido; Ordenanza de carga y descarga de mercancías actualmente inexistente; Restricciones de acceso al tráfico pesado; Reserva electrónica de plazas para carga y descarga; Fomento de la movilidad sostenible en áreas comerciales. • Creación de una Oficina de la Movilidad que fomente: Planes de Transporte de Trabajadores, Planes de transporte en Centros de Estudios, Renovación de flotas de vehículos (prestan servicio regular en itinerario en algún punto del municipio, ya sea autobuses, taxis o vehículos oficiales como Ayuntamiento, Policía Local, etc.).
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Fuerte del Rey en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). De especial interés es la descripción de las líneas de autobuses interurbanas existentes. También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son: arreglo de calles para favorecer los itinerarios peatonales, mejora de los accesos al municipio, reestructuración

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE FUERTE DEL REY

	de los itinerarios de las líneas de transporte interurbano y creación de una nueva parada de las mismas.
--	--

Tabla 7. Ficha Resumen Diagnóstico del PMUS de Fuerte del Rey.

Fuente: Elaboración propia

3.3. PMUS de Jamilena

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE JAMILENA

Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Jamilena
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Jamilena, municipio de la provincia de Jaén, enmarcado en la Comarca Metropolitana de la capital jienense. Pertenece al Partido Judicial de Martos y está a una distancia de 17 km de la ciudad de Jaén. Los municipios limítrofes con Jamilena son Martos, Torredonjimeno, Torredelcampo y Los Villares. El trabajo de campo realizado. Los equipamientos del municipio: Respecto a los centros sanitarios: consultorio médico (lunes a viernes de 8 a 15 horas) y un centro de día. La oferta cultural y/o de ocio en Jamilena se centra en un auditorio municipal, una biblioteca y una sala de exposiciones. Respecto a la oferta deportiva, hay piscinas municipales y cuenta con un campo de fútbol de césped artificial. Administrativos Público: Ayuntamiento, Policía Local, Juzgado de Paz, Oficinas Municipales de Casa Pilar. En 2008 existían 160 establecimientos según datos del Instituto de Estadística de Andalucía, de los cuales 96 tenían como actividad principal el comercio. Y 22, pertenecen a la industria manufacturera. Datos relativos a la movilidad: Se puede concluir que cada habitante de Jamilena que realiza al menos un viaje, realiza como promedio 2,63 viajes diarios.

	• Flujos de Movilidad: En la imagen a continuación se reflejan los principales flujos de movilidad que tienen lugar en el municipio de Jamilena en día laborable medio, diferenciando por origen y destino en lo que se ha dado en denominar ‘grandes regiones’ (Resto del Corredor de la A-316, municipio de Jaén y Resto de Orígenes/Destinos): Mapa 1 Movilidad global. Flujos de movilidad por grandes piezas morfológicas: Jamilena, Corredor A-316 y ciudad de Jaén. Se aprecia cómo el 18,9% de los desplazamientos diarios totales registrados en Jamilena y el 48% de los viajes exteriores del municipio tienen como origen y/o destino el municipio de Jaén. Ello es debido a la cercanía con la capital de la provincia y a la aún elevada dependencia funcional de los habitantes de Jamilena con respecto a ella, que les obliga a desplazarse por motivos generalmente obligados: trabajo, estudios (universidad) y gestiones varias (en Jaén se encuentran centralizados los centros administrativos de la región). Otro importante destino de movilidad obligada es Martos; así, se producen diariamente el 13,4% de todos los viajes y el 34,2% de los viajes exteriores con origen o destino en alguno de los municipios situados en la A-316, principalmente la cabecera de la comarca. • Distribución modal: el 3% de los viajes motorizados se hacen en transporte público. • Motivo desplazamientos: el 27% de los viajes son de movilidad obligada. • Distribución horaria: los viajes se realizan principalmente por la mañana. • Movilidad externa: Según la ETM09, el 48,3% de los viajes externos tuvieron como origen y/o destino a la capital de la provincia (Jaén). Los viajes hacia o desde el resto del corredor de la A-316, fundamentalmente Martos y Torredelcampo, representaron el 34,2%. El resto de viajes realizados por los jamilenses en el exterior del municipio (viajes por el interior de Jaén, o con destino a términos municipales distintos a Jaén o los pertenecientes al corredor de la A-316) representaron el 17% del total. Se observa cómo los modos motorizados son los predominantes para los desplazamientos externos (casi el 90%), siendo especialmente relevante el vehículo privado, con un 65% del total. Destaca el alto nivel de participación del denominado ‘coche compartido’ en los
--	---

	desplazamientos de medio recorrido (Corredor A-316 y Jaén), con porcentajes en el segundo caso que rondan el 15% (527 viajes). El transporte público, por su parte, es utilizado por apenas el 5% de los viajeros para sus desplazamientos externos al municipio de Jamilena (177 viajes diarios, 241 si se incluyen los servicios de taxi). Los motivos obligados son especialmente importantes en este tipo de desplazamientos. El 37% de ellos se produce por motivo trabajo, y el 10% por motivo estudios. La movilidad obligada, por tanto, alcanza el 52%, si se suman también los viajes por motivo gestiones. Los motivos no obligados ‘clásicos’ (compras, médico, ocio) son la causa del 19% de los desplazamientos, en su mayoría con origen o destino en Martos o Jaén. El gran peso de los viajes con origen o destino Jaén hace que los repartos por motivos de los viajes a la capital de la provincia sean muy similares a los ofrecidos por los datos globales. Los jamilenses se desplazan en gran medida al resto de municipio del corredor (Martos, Torredonjimeno) por motivos personales (28% de los viajes). En cuanto a la movilidad en vehículo privado: las relaciones con el resto de municipios de la A-316 son altamente relevantes, con 369 viajes diarios en vehículo privado hacia Torredonjimeno desde el Casco Este (12%) y 146 (5%) hacia Torredelcampo, esta vez desde el casco Oeste, probablemente por su mayor cercanía con en enlace que comparten ambos municipios. Respecto al Transporte Público Jamilena cuenta con una parada de autobuses interurbanos situada en la C/ María Auxiliadora. Este transporte es utilizado para el 7% de los desplazamientos interurbanos sobre todo con los municipios de Jaén y Martos. Los servicios que operan actualmente en Jamilena se concretan en la línea M2-2 Jaén-Jamilena, operada por la empresa Ureña y que ofrece tres servicios en sentido Jamilena y cinco en sentido Jaén, con parada en Torredelcampo. Adicionalmente, y operado por la misma empresa, un servicio diario (con salida en Jamilena a las 15,45) conecta al municipio con Torredonjimeno. Destacar la deficiente conexión por transporte público interurbano con que cuenta Jamilena, sin servicio directo con la cabecera comercial de la comarca (Martos) y con unas frecuencias que oscilan entre los 45 minutos y las 3 horas. El recorrido a Torredelcampo lleva 8 minutos, y con Jaén 10
--	--

	minutos. Apenas el 6% de los jamilenses utiliza el transporte público para sus desplazamientos interurbanos. Sobre la movilidad peatonal: la orografía no la favorece debido a las acusadas pendientes. Además las calles presentan anchos insuficientes. En cuanto a la movilidad ciclista: No existe ningún elemento relevante relacionado con la movilidad ciclista en lo que respecta a la oferta de infraestructuras en el municipio de Jamilena. El paso del trazado de la Vía Verde del Aceite por los municipios vecinos de Torre del Campo, Torredonjimeno y Martos, no proporciona cobertura al término municipal de Jamilena. el principal inconveniente surge a la hora de considerar los considerables desniveles que el núcleo urbano presenta. Cabe destacar, como vía más idónea para el uso ciclista el Camino de Jamilena a Torre del Campo, si bien hay que tener en cuenta las acusadas pendientes existentes en su recorrido. Las propuestas más destacadas destacadas, que pueden ser útiles para el presente proyecto, son: • Movilidad peatonal: De forma general y teniendo en cuenta los futuros desarrollos contemplados en el PGOU, es posible distinguir tres tipos principales de desplazamientos peatonales dentro del casco urbano: Polígonos Norte –Centro, Centro – Centro y Polígono Oeste - Centro. • Movilidad ciclista: Instalación de aparcamientos para bicicletas e Implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas. Se propone la instalación de una base o estación de alquiler de bicicletas públicas en la intersección de la Calle Padre Rejas y la Calle María Auxiliadora, donde se ubica la parada de autobús de la red de autobús interurbano, favoreciendo a su vez la intermodalidad. Esta base estará formada por 12 puntos de anclaje y 10 bicicletas. • Transporte público: En cuanto a paradas e itinerarios: - Itinerario de entrada (Tramo 1).- La futura creación de una rotonda de distribución de tráfico en la actual confluencia de la Carretera de Torredonjimeno con la C. de María Auxiliadora, que dará acceso y salida a los tráfico desde y hacia el bulvar de los desarrollos del sur y la ronda de circunvalación exterior sur, permitirá la creación de una parada de transporte público en este punto. Este primer tramo, por
--	--

	tanto, coincidirá con el existente en situación actual, con una parada adicional al inicio de la Ctra. de Torredonjimeno, que dará cobertura a los viajes procedentes de Jaén y hacia el nuevo polígono industrial. Se sitúan sobre este tramo, por tanto, dos nuevas paradas: Polígono Industrial y Rotonda Inicio de Bulvar. - Itinerario de entrada (Tramo 2).- La futura línea discurrirá por el bulvar, de aproximadamente 900 metros, hasta la rotonda de la Vereda del Gollizno, donde se situará el final de línea y el punto de regulación de tiempos. Se sitúan sobre este tramo dos paradas: Una a mitad del bulvar para dar cobertura a los desarrollos unifamiliares del entorno de la Vereda del Mesegal, y otra en la rotonda de remate del bulvar (final de línea). - Itinerario de salida (Tramo 3).- Discurrirá por el bulvar en sentido contrario hasta la rotonda de María Auxiliadora con la Ctra. de Torredonjimeno. De forma simétrica al tramo 2, este tramo contará con parada a mitad del bulvar. - Itinerario de salida (Tramo 4).- Coincidente con el itinerario actual a partir de dicha rotonda (María Auxiliadora, Avda. de Andalucía, Avda. Virgen de la Estrella y Ctra. de Acceso a Jamilena), la línea cuenta con dos paradas más: la existente de María Auxiliadora y una segunda sobre la Ctra. de Jaén que dé cobertura al Polígono Industrial. En cuanto a servicios: Modificación de itinerarios de servicios con el municipio de Martos, de forma que se consiga un doble efecto: de un lado, comunicar a Jamilena con este municipio, y de otro, aumentar la frecuencia de servicios con el principal nodo atractor de la provincia (Jaén). Aumento del número de servicios (y con ellos disminución de las frecuencias de paso) de la línea M-2.1 Jaén-Jamilena, actualmente próxima a la hora en el caso más favorable, y en torno a las 3 horas en los periodos semanales y horarios valle. • Aparcamientos: Plan de Señalización de la bolsa de aparcamiento en el Recinto Ferial. • Otras propuestas: Mejora de los caminos y vías pecuarias de conexión con los municipios cercanos. Plan de fomento de la bicicleta Mejoras de accesibilidad a las paradas de autobús Fomento de la intermodalidad en estaciones “paneles informativos” Implantación de un Sistema de Ayuda a la Explotación Modificación de la jerarquía viaria actual. Bulvar
--	--

	articulador y ronda de circunvalación Rediseño de intersecciones Circulación y distribución de mercancías Gestión de flotas de vehículos limpios Potenciación de vehículos de distribución con bajas emisiones Adquisición de vehículos limpios por Administraciones y concesionarios Programa Coche de Uso Compartido (car sharing) Planes de movilidad a los centros de trabajo. Camino Escolar Fomento del car pool (vehículos con alta ocupación) Programa de formación para la conducción eficiente.
Utilidad para el Proyecto	Al igual que el PMUS de Fuerte del Re, este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Jamilena en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). De especial interés es la descripción de las líneas de autobuses interurbanas existentes. También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte interurbano, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 8. Ficha Resumen PMUS de Jamilena.

Fuente: Elaboración propia

3.4. PMUS de La Guardia de Jaén

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA GUARDIA DE JAÉN	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Guardia de Jaén
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Actualmente la periferia del municipio se ha convertido en una importante zona residencial para los habitantes de la capital, con dos núcleos de urbanizaciones: La Yuca, Ciudad Jardín al margen del núcleo principal de

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA GUARDIA DE JAÉN

la localidad. El conjunto de las numerosas urbanizaciones tiene una población total mayor que el propio núcleo urbano. Además, toda esa población en algunos casos se encuentra más cerca de la capital que del propio núcleo urbano de La Guardia de Jaén, y la población es dependiente de ella, por lo que su movilidad no afecta a la localidad.

Los **equipamientos** del municipio son: La puesta en marcha en el año 2007 del polígono industrial de La Guardia (Los Cascajales y Los Cascajales B) y el aumento de actividad en sectores como el comercio, la construcción o los servicios (hostelería...) son los principales motores que empujan la nueva economía de La Guardia. El municipio cuenta con 178 establecimientos con actividad económica.

Datos relativos a la movilidad:

- **Modos:** hay un dominio preponderante del vehículo privado, que ocupa más de la mitad de los modos de transporte, con un 59%. El porcentaje de uso del transporte público se restringe prácticamente a un pequeño porcentaje (3 % del total de los ciudadanos) que en su gran mayoría se dirigen a Jaén Capital. Se observa como los ocupados y los estudiantes son los que en mayor medida hacen uso del vehículo privado con un 75% y un 88 % respectivamente.
- **Motivo:** Los desplazamientos más frecuentes de los ciudadanos son a los centros de trabajo, 30% de los desplazamientos totales. Le siguen las compras con un 23 %, así como otros motivos como son los viajes motivados por estudios, médico, gestiones o acompañamiento escolar, este último con un 17 % del total de los viajes.
- **Distribución horaria:** gran porcentaje de desplazamientos en horario de mañana con respecto a la tarde. Principalmente se debe al mayor número de desplazamientos debido al inicio de la jornada laboral y a los desplazamientos debidos a las compras a media mañana.
- **No uso transporte público:** sondeo sobre las condiciones de mejora en el servicio de transporte público que les motivarían a usarlo como medio de transporte principal. Cabe destacar el alto porcentaje de ciudadanos que jamás usarían el transporte público con un 20 %. La principal característica de mejora según los encuestados debe ser la mejora de horarios y la frecuencia del servicio con un 43 %, seguido por la existencia de líneas de autobuses a diferentes centros atractores y localidades vecinas. Por último resaltar varias características como

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA GUARDIA DE JAÉN

son la mejora de las combinaciones con otras líneas de transporte público (7 %) y la disminución de los precios de los títulos de viaje (3 %) entre otros.

- **Movilidad Ciclista:** el alto porcentaje de encuestados que no usan la bicicleta porque no les gusta, ya sea porque prefieren ir en otro modo de transporte, por no saber montar en bicicleta o por condiciones físicas. También destaca el alto porcentaje de encuestados que no emplean la bicicleta como medio de transporte por la excesiva distancia a su destino con un 28 % y por las condiciones geográficas con un 16 %.
- **Movilidad Peatonal:** el 76 % de los ciudadanos que no se desplazan a pie es por la excesiva distancia del viaje a realizar, mientras que un 2 % y un 3 % no realizan sus viajes a pie por la comodidad que les supone el vehículo privado y por la rapidez del mismo, respectivamente. Cabe resaltar el elevado porcentaje de encuestados, un 15 %, que no se desplazan a pie por la ausencia de conexiones peatonales (12 %) o por las malas condiciones de las infraestructuras existentes (3 %).

Accesos al municipio: El término municipal de La Guardia de Jaén dispone de una vía de comunicación principal que circunvala el núcleo, y es la Autovía de Sierra Nevada. Los principales accesos al núcleo urbano son: Acceso norte por carretera Jaén – Urbanización Entrecaminos JA-3200; Acceso norte por carretera de acceso A-44 dirección Jaén; Acceso sur por carretera La Guardia – Puerto Alto JV-2226 y Acceso sur por carretera acceso a Granada JA-3202.

Transporte de Mercancías: En la actualidad no existe una ordenanza en La Guardia de Jaén que regule la carga y descarga de mercancías en la localidad. Hay dos zonas en La Guardia de Jaén habilitadas para la carga y descargas de mercancías: Plaza San Pedro y Plaza Juan Montilla.

Transporte Público: Las tres líneas que dan servicio al municipio de La Guardia de Jaén pertenecen al servicio de autobuses de Transportes Muñoz – Amezcuea y son: MI-10 Jaén-La Guardia por Puente Nuevo, MI-11 Jaén-La Guardia por Puente Jontoya y MI-22 Jaén-Urb. Jardín por Puente Jontoya. Los autobuses del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén cubren con bastante eficacia el recorrido desde el municipio hasta la capital, con salidas desde Jaén y desde el propio municipio a diferentes franjas horarias del día como se ha comentado anteriormente, aunque no es el

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA GUARDIA DE JAÉN

medio más utilizado para los desplazamientos por parte de los habitantes de La Guardia de Jaén. Hay un problema con la primera parada del autobús viniendo desde Jaén, porque los vehículos mal estacionados que algunas veces obstaculizan el paso del mismo y sobre todo en la parada, que se realiza en el margen izquierdo, por lo que los viajeros se bajan por el lado de la calzada, con la consiguiente inseguridad vial asociada.

Movilidad Peatonal: en general que las calles son demasiado estrechas. A ello se suma el que la mayoría de las calles carecen de acerado. Existe una ausencia muy significativa de calles e itinerarios peatonales en toda la localidad, con falta de conectividad peatonal entre barrios, reduciendo la movilidad peatonal únicamente al ámbito de los desplazamientos de barrio, y provocando de esta manera un empleo mayoritario del vehículo privado para desplazamientos hacia otros barrios y zonas. Otro de los aspectos resaltables es la orografía.

Movilidad ciclista: se restringe fundamentalmente al deporte y ocio. La ausencia de infraestructuras para este tipo de modo de transporte en el núcleo urbano (inexistencia de carril bici, aparcabicis y señalización dentro del núcleo urbano), son uno de los aspectos que desincentivan el uso de la bicicleta. Si bien hay que indicar que el viario de la localidad es en general poco propicio para albergar carriles bici, con calles muy estrechas y con pendientes pronunciadas.

Las **propuestas** más destacadas destacadas, que pueden ser útiles para el presente proyecto, son:

- **Transporte Público:**
 - Nuevo itinerario del Transporte Público por Ciudad Jardín: diseñar un recorrido interno del autobús por la zona residencial de Ciudad Jardín – Entrecaminos con el fin de ampliar la cobertura del servicio. Además se suprime la parada actual existente en el exterior de la urbanización (zona inferior de la figura anterior) y se implantan dos paradas nuevas: la primera, como cambio de emplazamiento respecto a la suprimida, justo después de la entrada a la zona, en el Camino de Sierra Mágina, dando servicio a la zona central y este; y una segunda parada al final del Camino de la Paralela, dotando de cobertura a la zona oeste de la urbanización.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA GUARDIA DE JAÉN	
	○ Mejora de las paradas existentes: en el caso de la parada de la calle Torrejón se propone que exista parada señalizada con poste vertical de manera que las subidas y bajadas se realicen en sentido La Guardia en adecuadas condiciones de seguridad por parte de sus usuarios. De forma general se propone adecuar las paradas existentes en el recorrido de las líneas de autobuses que transitan por La Guardia pertenecientes al Consorcio de Transportes, acondicionándolas con marquesina nueva y bancos, mejorando estos elementos actualmente en mal estado de conservación. Respecto a las nuevas paradas propuestas (Ciudad Jardín) se pretende que estén dotadas igualmente de marquesina, bancos y paneles con información sobre las características del servicio. ○ Indicación en las paradas de horarios, frecuencias, recorridos y puntos de intercambio modal. ● Aparcamientos: Implantación de estacionamientos para ciclomotores y motocicletas en diversos puntos del núcleo urbano de La Guardia, en especial en los lugares con mayor carácter atractor de desplazamientos, como pueden ser al menos: Plaza de San Pedro, Paradas de autobús, Plaza Vista Alegre, Plaza Isabel II y Plaza Juan Montilla. ● Movilidad peatonal: acondicionamiento de calles, Supresión de barreras de inaccesibilidad para personas de movilidad reducida, Caminos escolares (C.P. Mentesa Bastia), Zona 20 y Zona 30. ● Movilidad ciclista: Señalización de prioridad de circulación de ciclistas, Implantación de aparcabicis (puntos atractores con mayor índice de desplazamientos como Plaza de San Pedro-Ayuntamiento; Calles Torrejón y Mesón-Paradas de transporte público; Plaza Vista Alegre-Parque y Mercadillo; Calle Coronada y Plaza Juan Montilla-Bancos, consultorio médico, oficina Correos), Implantación de sistema de préstamo de bicicletas. ● Mercancías: Actualmente no existe en La Guardia ningún tipo de ordenanza de caga y descarga. Además la restricción al tráfico pesado la marca únicamente la amplitud de la vía. Por otra parte escasean las zonas de carga y descarga (Plazas de San Pedro y Juan Montilla), por

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA GUARDIA DE JAÉN	
	lo que en muchos casos dichas operaciones suelen realizarse en lugares no habilitados, provocando puntualmente problemas de congestión y obstáculos al tránsito.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de La Guardia de Jaén en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). De especial interés es la descripción de las líneas de autobuses interurbanas existentes. También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte interurbano, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 9. Ficha Resumen PMUS de La Guardia de Jaén.

Fuente: Elaboración propia

3.5. PMUS de Los Villares

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS VILLARES	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Los Villares
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Los equipamientos del municipio son: El municipio cuenta con dos polígonos industriales: Polígono Industrial Los Barreros, situado en la Avenida de la Paz, y Polígono Industrial Los Llanos, situado en la carretera de Jaén a la entrada del núcleo urbano. Como segunda fuente de ingresos del municipio se sitúa la artesanía. La principal es la artesanía de mimbre, aunque también se conserva la artesanía del esparto y otras especies vegetales como la retama. A parte de la agricultura y la artesanía, también hay pequeñas explotaciones de ganado ovino y caprino. A destacar a su vez las empresas dedicadas al envasado de agua mineral y a la fabricación de embutidos de forma semiartesanal. El municipio cuenta con 272 establecimientos con actividad económica Datos relativos a la movilidad: • Modos: hay un dominio preponderante del vehículo privado sobre el resto de modos de transporte, con más de la mitad de la distribución modal, 45 % coche conductor y 13 % coche acompañante. El porcentaje de uso del transporte público se restringe prácticamente a un pequeño porcentaje (3 % del total de los ciudadanos) que en su gran mayoría se dirigen a Jaén Capital. • Motivo: los desplazamientos más frecuentes de los ciudadanos son por motivo de compras, no en vano constituyen el 30 % de los desplazamientos totales más frecuentes. Le siguen los viajes motivados por la jornada laboral con un 19 %. En un porcentaje en el entorno del 10 % nos encontramos con el resto de motivos. • Distribución horaria: gran porcentaje de desplazamientos en horario de mañana con respecto a la tarde. Principalmente se debe al mayor

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS VILLARES

- número de desplazamientos debido al inicio de la jornada laboral y a los desplazamientos debidos a las compras a media mañana.
- **No uso transporte público:** inexistencia del servicio hacia y desde ciertas zonas de la localidad y hacia municipios vecinos, con un 32 %. Otro de los problemas que encuentran los ciudadanos se refiere a los horarios de los autobuses (18 %), que o presentan una frecuencia baja o no se adecúan a los horarios de trabajo o de estudio de los encuestados. En menor medida nos encontramos con opiniones sobre los transbordos necesarios para llegar a destino (2 %) y la lejanía de las paradas de autobús (2 %).
 - **Movilidad Ciclista:** alto porcentaje de encuestados que no usan la bicicleta (67 %) porque no les gusta, ya sea porque prefieren ir en otro modo de transporte, por no saber montar en bicicleta o por condiciones físicas. También la excesiva distancia a su destino con un 16 %. Un 4 % de los encuestados no emplea la bicicleta porque necesitan el vehículo privado. Por último, la orografía y la ausencia de infraestructuras son otros de los motivos de los ciudadanos para no hacer uso de la bicicleta.
 - **Movilidad Peatonal:** 68 % de los ciudadanos que no se desplazan a pie es por la excesiva distancia del viaje a realizar, mientras que el 32 % restante no realizan sus viajes a pie por preferir el vehículo privado, ya sea por comodidad (24 %) o necesidad (7 %).
- Accesos al municipio:** Acceso norte por carretera A-6050 a Jaén (Principal vía de acceso a Los Villares con dirección a Jaén Capital. Es el acceso con mayor intensidad de tráfico, aunque el tráfico es fluido), Acceso oeste por carretera JA-3300 a Martos (Acceso con menor importancia que el anterior, Comunica la localidad con el municipio vecino de Martos), Acceso sur por carretera A-6050 a Valdepeñas de Jaén (Continuación de la carretera A-6050 proveniente de Jaén y que cruza el núcleo urbano. Enlaza con el municipio vecino de Valdepeñas de Jaén. Es el acceso con menor flujo de tráfico).
- Aparcamientos:** Los Villares cuenta con cuatro aparcamientos de disuasión repartidos por todo su núcleo urbano, ya sean oficiales o no oficiales destinados a tal fin: Aparcamiento Centro de Salud, Aparcamiento en Campo de Fútbol, Aparcamiento junto a P.I. Los Barreros y Aparcamiento en antigua Cooperativa de San Isidro.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS VILARES	
	Transporte Público: hay dos líneas: M 17-1 Los Vilares-Jaén y M17-2 Jaén-Valdepeñas. Cuantan con 6 paradas en el municipio: Puente Nogueral, Calle Arroyo, Av. de la Paz (2) y Carretera Valdepeñas (2). Movilidad Peatonal: Existe una ausencia muy significativa de calles e itinerarios peatonales en toda la localidad, con falta de conectividad peatonal entre barrios, reduciendo la movilidad peatonal únicamente al ámbito de los desplazamientos de barrio, y provocando de esta manera un empleo mayoritario del vehículo privado para desplazamientos hacia otros barrios y zonas. Apuntar que únicamente que la zona de la Plaza del Ayuntamiento es peatonal. Uno de los motivos de este comportamiento por parte de las personas es debido a que el ancho de los acerados en la gran mayoría de la calles del municipio son inferiores a 1 m, fundamentalmente en la zona centro, incluso en numerosas calles es inexistente. La movilidad peatonal hacia el Colegio Público y el Instituto es un aspecto a tener en cuenta, ya que hay gran número de escolares que diariamente se dirigen a ella, lo que genera un conflicto entre transeúntes y tráfico rodado en la Avenida de la Paz. Destacar a su vez la existencia de pasos de peatones sobreelevados en la puerta del Colegio Público y del I.E.S. Por último indicar el conflicto existente en la calle Arroyo entre transeúntes a pie y el tráfico. Movilidad ciclista: se restringue fundamentalmente al deporte y ocio. La ausencia de infraestructuras para este tipo de modo de transporte en el núcleo urbano (inexistencia de carril bici, aparcabici y señalización dentro del núcleo urbano), son uno de los aspectos que desincentivan el uso de la bicicleta. Si bien hay que indicar que el viario de la localidad es en general poco propicio para albergar carriles bici, con calles muy estrechas y con pendientes pronunciadas. La movilidad ciclista cobrará más relevancia una vez se ponga en marcha el carril bici que unirá el municipio con la capital. El trazado previsto para el carril bici partirá desde la glorieta de inicio de la A-6050, discurrirá por la Fuente de la Peña, aprovechará el camino conocido como Cordel del Collado de la Yedra, seguirá por Jabalcuz, y continuará después por la antigua carretera de Los Villares. Por último cabe resaltar que el carril bici simplemente llegará a Los Villares, es decir, no tiene continuidad por el municipio, lo que es un gran inconveniente ya que se prevee que el uso será meramente por deporte y ocio.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS VILARES	
	Las propuestas más destacadas destacadas, que pueden ser útiles para el presente proyecto, son: • Transporte Público: Mejora de las paradas existentes, Indicación en las paradas de horarios, frecuencias, recorridos y puntos de intercambio modal. Instalación de portabicicletas en los autobuses. • Aparcamientos: Mejora aparcamiento de disuasión en antigua Cooperativa de San Isidro. Implantación de estacionamientos para ciclomotores y motocicletas en diversos puntos de la localidad, en especial en los lugares con mayor carácter atractor de desplazamientos, como pueden ser al menos: Zona comercial, Instituto, Polideportivo y Parque Municipal. • Movilidad peatonal: acondicionamiento de calles, Supresión de barreras de inaccesibilidad para personas de movilidad reducida, Caminos escolares (C.P. Nuestra Señora Virgen del Rosario, el I.E.S. La Pandera y guarderías), Zona 20 y Zona 30. • Movilidad ciclista: Señalización de prioridad de circulación de ciclistas, Implantación de aparcabici (centros docentes, áreas comerciales, centro de salud, etc.), Implantación de sistema de préstamo de bicicletas. • Mercancías: Actualmente no existe en Los Villares ningún tipo de ordenanza de carga y descarga. Si existe una restricción de paso al tráfico pesado a través de la calle Arroyo.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Los Villares en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). De especial interés es la descripción de las líneas de autobuses interurbanas existentes. También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte interurbano, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 10. Ficha Resumen PMUS de Los Villares.

Fuente: Elaboración propia

3.6. PMUS de Mancha Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MANCHA REAL	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mancha Real
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Además del núcleo urbano principal, el municipio de Mancha Real cuenta con otro asentamiento poblacional: Sotogordo, localizado al norte del término municipal, y bastante alejado del núcleo principal. Dicho asentamiento en su gran mayoría son ciudadanos dedicados a actividades agrícolas y por tanto tiene una menor dependencia con Jaén Capital e incluso con Mancha Real. Equipamientos: Se trata de uno de los municipios más industriales de la provincia. cuenta con dos polígonos industriales: Polígono Industrial “La Planeta” (ubicado al noroeste del núcleo urbano de Mancha Real, en la antigua carretera de Jaén-Úbeda, paralela a la autovía A-316) y Polígono Industrial “Mancha Real” (el mayor, se localiza a ambos lados de la carretera A-320 en la Avenida de Úbeda al norte del núcleo urbano de Mancha Real). Hay que destacar la gran influencia económica que presentan ambos polígonos industriales, no sólo al propio municipio de Mancha Real, sino a las localidades colindantes, como pueden ser Jimena, Torres, Pegalajar..., e incluso ciudadanos de la propia Jaén Capital que se desplazan diariamente a realizar su jornada laboral a la zona industrial de Mancha Real. El municipio cuenta con 871 establecimientos con actividad económica. También cuenta con 9 Restaurantes, 1 Hotel (“Hotel La Zambra”) con 16 plazas y 1 Hostal (“Hostal Restaurante La Planeta”) con 19 plazas. Datos relativos a la movilidad: • Modos: hay un dominio similar entre el vehículo privado y la movilidad peatonal, con un 49 % (coche conductor + coche acompañante + moto o ciclomotor) y un 48% (a pie). El porcentaje de uso del transporte público se restringe prácticamente a un pequeño porcentaje (2% del

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MANCHA REAL

total de los ciudadanos) que en su gran mayoría se dirigen a Jaén Capital.

- **Motivo:** los desplazamientos más frecuentes de los ciudadanos son viajes motivados por la jornada laboral, no en vano constituyen el 30 % de los desplazamientos totales más frecuentes. Le siguen las compras con un 20%. En un porcentaje en el entorno del 10 % nos encontramos con el resto de motivos.
- **Distribución horaria:** los desplazamientos motorizados el valor de distribución en hora punta de mañana es el de mayor magnitud, coincidiendo con el inicio de la jornada laboral, mientras que para los no motorizados se observa claramente el elevado número de desplazamientos en horario de media mañana (motivado por las compras).
- **No uso transporte público:** preferencia del vehículo privado con respecto al transporte público, sobre todo orientado a la comodidad (16 %), la rapidez (3 %) y la necesidad (5%) del desplazamiento privado frente al público. Además, los defectos intrínsecos al servicio de transporte público percibidos por los ciudadanos, resaltando la inexistencia del servicio hacia y desde ciertas zonas de la localidad y hacia municipios vecinos, con un 55 %. Otro de los problemas que encuentran los ciudadanos se refiere a los horarios de los autobuses (14 %), que o presentan una frecuencia baja o no se adecúan a los horarios de trabajo o de estudio de los encuestados. En menor medida nos encontramos con opiniones sobre los transbordos necesarios para llegar a destino (2%) y la lejanía de la parada de autobús (5 %).
- **Movilidad Ciclista:** alto porcentaje de encuestados que no usan la bicicleta (71%) porque no les gusta, ya sea porque prefieren ir en otro modo de transporte, por no saber montar en bicicleta o por condiciones físicas. También destaca el hecho del alto porcentaje de encuestados que no emplean la bicicleta como medio de transporte por la excesiva distancia a su destino con un 14 %. Un 10 % de los encuestados no emplea la bicicleta porque prefieren el vehículo privado, ya sea por necesidad del mismo, o por la mayor rapidez y comodidad.
- **Movilidad Peatonal:** un 45 %, no se desplazan a pie por la excesiva distancia del viaje a realizar, mientras que un 40 % no realizan sus

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MANCHA REAL	
	viajes a pie por preferir el vehículo privado, ya sea por comodidad (25 %), por rapidez (11 %) o necesidad (4 %). Accesos al municipio: Los principales accesos al núcleo urbano son: Acceso norte por A-320 (vía de conexión de Mancha Real con Jodar, más exactamente enlaza la A-316, carretera de Jaén a Úbeda, a la altura del Polígono Industrial de Mancha Real con la A-401 o carretera de Iznalloz, a la altura de Jodar), Acceso sur-oeste por JA-3203 (carretera de conexión de Mancha Real con Pegalajar así como con la autovía A-44. Tiene cierto tránsito, en muchos casos de tráfico pesado para el acceso a la zona industrial de Mancha Real que optan por no transitar por las inmediaciones de Jaén capital), Acceso sur-este por JA-3106 (carretera de Las Torres y enlaza Mancha Real con la localidad del mismo nombre. Es el acceso que presenta menores valores de intensidad de tránsito rodado) y Acceso noroeste desde la calle Lonja: es otro acceso existente desde la A-320 que habilita la entrada y salida hacia la misma evitando la penetración en la zona centro de la ciudad. Mercancías: existe una Ordenanza Municipal en Mancha Real que regula la carga y descarga de mercancías. Las calles en las que se encuentran ubicadas las zonas de carga y descarga son: Calle Juan Castillo., Calle de Galicia, Calle Carnicería, Calle San Marcos, Calle Maestra, Calle de las Ánimas, Avenida Juan Carlos I y Calle de Zambra. El tráfico de vehículos pesados dentro del municipio no es elevado debido a que los polígonos industriales se encuentran en las afueras de la población. El tránsito interno existente de vehículos pesados se debe en gran parte a la actividad industrial del municipio de Torres.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Mancha Real en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte interurbano, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 11. Ficha Resumen PMUS de Mancha Real.

Fuente: Elaboración propia

3.7. PMUS de Martos

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MARTOS	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos
Formato	PDF
Fecha	2010 – Actualización 2018
Elaborado por	IPLAN
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Además del núcleo urbano principal el municipio de Martos alberga tres núcleos secundarios (La Carrasca, Las Casillas y Monte Lope-Álvarez), y algunos diseminados como El Madroño y Baños de Agua Hedionda. Equipamientos: El municipio de Martos cuenta con 1.160 establecimientos comerciales con actividades inmobiliarias y de alquiler, y con un Polígono Industrial en Cañada de la Fuente. Hay 11 centros educativos de diversos niveles y materias, un centro de salud y consultorios en el barrio de San Amador, y en cada una de sus pedanías (La Carrasca, Las Casillas de Martos y Monte Lope-Álvarez). El municipio cuenta también con diversas instalaciones deportivas, dos mercados (mercado Central y Mercado de Santa Marta) y los servicios básicos administrativos y culturales, Datos relativos a la movilidad: • Modos: Hay un dominio similar entre el vehículo privado y la movilidad peatonal, con un 45 % (coche conductor + coche acompañante + moto o ciclomotor) y un 52% (a pie). El porcentaje de uso del transporte público se restringe prácticamente a un pequeño porcentaje (2% del total de los ciudadanos). • Motivo: los desplazamientos más frecuentes de los ciudadanos son viajes motivados de trabajo, estudios o gestiones y constituyen el 40 % de los desplazamientos totales más frecuentes. Le siguen los asuntos personales con un 24% y las compras con un 14%. • Distribución horaria: el rango horario de realización de los desplazamientos es muy amplio, observándose dos periodos diferenciados: uno durante las horas de la mañana, con un pico importante a las 11:00 (incremento de los viajes por motivos no

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MARTOS	
	obligados,) y otro durante las horas vespertinas, con un pico alrededor de las 19:00 (desplazamientos de vuelta al domicilio o con destino a compras u otras actividades deportivas o de ocio). • Transporte público: preferencia del vehículo privado con respecto al transporte público, con un 75% del total. Destaca el alto nivel de participación del denominado 'coche compartido' en los desplazamientos de medio recorrido (Corredor A-316 y Jaén), con porcentajes en ambos casos que rondan el 15%. El transporte público, por su parte, es utilizado por apenas el 7,5% de los viajeros para sus desplazamientos externos al municipio de Martos. • Movilidad Ciclista: un 45% de los encuestados respondió que la utilizarían en caso de una mejora de las infraestructuras existentes que conllevara un aumento en la seguridad y la conexión con los diferentes barrios. Los puntos más relevantes relacionados con la movilidad ciclista son el paso del trazado de la Vía Verde del Aceite por el término municipal y la previsión de una red de vías ciclistas en el núcleo principal, según contempla el PGOU vigente. • Movilidad Peatonal: La distancia entre los extremos del núcleo principal de Martos está comprendida entre 1,5 y 2 kilómetros (sin incluir el Polígono Industrial), así que se puede establecer que existe potencialidad de viajes a pie mayoritariamente si se consideran orígenes y destinos en el Casco Histórico. Según la Encuesta Telefónica de Movilidad de 2009, un 50,3 % del total de los viajes que efectúan los residentes de Martos en un día laborable medio se llevan a cabo a pie. Accesos al municipio: El principales acceso al núcleo urbano es por el margen norte del casco urbano principal de la autovía A-316 (Úbeda-Alcaudete), que la comunica directamente con Jaén y con la que tiene tres accesos. El principal viario urbano – o viario arterial, que conecta diferentes partes de la ciudad sobre todo en sentido norte-sur- lo conforma la calles General Chamorro Martínez y Príncipe Felipe, apoyadas calles como Pierre Cibie, Avda. de la Paz, Linares o Fuente de la Villa.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Martos en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MARTOS	
	ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de movilidad peatonal y ciclista, transporte público, aparcamientos, circulación viaria y de mercancías.

Tabla 12. Ficha Resumen PMUS de Martos.

Fuente: Elaboración propia

3.8. PMUS de Mengíbar

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MENGÍBAR	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mengíbar
Formato	PDF
Fecha	2020
Elaborado por	Oficina Técnica Martín Aranda Higuera S.L.
Institución	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA) – Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico
Contenido	Trabajo de campo realizado. Además del núcleo urbano principal, el municipio de Mengíbar cuenta con otros 4 asentamientos poblacionales: Cuatro Vientos, Fuente Redonda Sta. Emilia y La Vega, cuya orientación urbanística corresponde en mayor medida a la segunda vivienda que a la habitual. Equipamientos: El municipio de Mengíbar tradicionalmente ha sido un municipio esencialmente agrícola, pero a lo largo del siglo XX adquiere un destacado perfil industrial; existen actualmente dos polígonos industriales y un parque tecnológico en el término municipal de Mengíbar. Los polígonos industriales (Artichuelas y La Vega) se encuentran anexos al núcleo urbano, destacando como sectores mayoritarios la construcción y el sector servicios. En cuanto al parque tecnológico, Geolit, se encuentra situado a poco más de 4 Km. a través de la carretera nacional N-323a y se prevé que se convierta en uno de los centros de actividad más importantes de la provincia

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MENGIBAR	
	de Jaén con sectores mayoritarios el tecnológico, I+D así como desarrollo informático. Datos relativos a la movilidad: • Modos: Hay un dominio del vehículo privado sobre los demás modos, con un 65 % (coche conductor + coche acompañante) y un 27 % (a pie). El porcentaje de uso del transporte público se restringe prácticamente a un pequeño porcentaje (2% del total de los ciudadanos) que en su gran mayoría se dirigen a Jaén Capital. • Motivo: los desplazamientos más frecuentes de los ciudadanos son por motivo de compras, no en vano constituyen el 28 % de los desplazamientos totales más frecuentes. Le siguen los viajes motivados por la jornada laboral con un 22 %. En un porcentaje menor del 10 % nos encontramos con el resto de motivos • Vehículo privado: Va en progresivo aumento, con especial incidencia en los accesos al municipio por Av. de España (que es el acceso principal al municipio con la A-44), Carretera de Espeluy, Calle Reina Sofia, Calle Real. Respecto a la situación de aparcamientos, estos espacios destinados dentro de Mengibar se localizan en el propio viario; por ello, de forma general aumenta de manera progresiva la presencia de vehículos aparcados en zonas no reguladas, por la escasez de espacios. Los motivos de viaje de los usuarios de vehículo privado, alrededor de un 58% lo hace por comodidad, mientras que el 28% lo hace por otros motivos, y un 13% lo hace por distancias largas. • Transporte público: Su uso es muy bajo, ya que se limita a aquellos ciudadanos que carecen de vehículo privado. Se considera como último recurso para realizar desplazamientos, es decir, en primer lugar se baraja la posibilidad de ir en vehículo privado. Por tanto, el perfil de este viajero suele ser de personas de avanzada edad que carecen de otro medio o de ciudadanos que no disponen de carnet de conducir o vehículo propio. El principal destino en los desplazamientos externos en autobús es la ciudad de Úbeda, del mismo modo que ocurre la movilidad asociada al vehículo privado ya que esta ciudad ejerce una posición de nodo provincial para casi todos los municipios de su alrededor. Además de la presencia de servicios administrativos, Úbeda cuenta con un

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MENGIBAR	
	importante sector comercial y una considerable oferta de ocio que satisface las necesidades de muchos ciudadanos de Mengibar. En segundo lugar, se encuentra los núcleos urbanos más cercanos como Linares y Rus, debido, principalmente a vinculaciones de tipo laboral. • Movilidad Peatonal: Es un modo significativo, puesto que la dimensiones de un espacio rural y la plana topografica del municipio permiten una mayoría de los desplazamientos de duración máxima de 10-12 minutos. Los desplazamientos más largos a pie en el municipio se encuentran entre 15-20 minutos, siendo muy reducidos y concretos. Existen dificultades para la movilidad peatonal, como barreras y desniveles, ciertas zonas con serpenteos y espacios angostos y escalonados, accesibilidad limitada a las restricciones de espacio consecuencia del espacio dedicado al vehículo privado. • Movilidad Ciclista: La afición al ciclismo interurbano dentro del municipio es bastante alta, pero no se ha apreciado una relación considerable entre esta afición y el uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos rutinarios. Cabe destacar que por las características del municipio puede ser un medio bastante atractivo puesto que carece su orografía es muy plana y, excepto en horas punta, el pueblo goza de bastante tranquilidad. La situación de movilidad ciclista es más compleja que la peatonal, puesto que la orografía y los motivos de viaje imposibilitan mantenerse el uso del vehículo durante mucho tiempo. • Transporte de Mercancías: En la actualidad, no existen restricciones de horario o paso a la carga y descarga de mercancías, salvo por las propias limitaciones de la infraestructura. Por tanto, como en todos los municipios de dimensiones similares, se presenta una problemática relacionada con la ocupación del viario, falta de seguridad y congestión en puntos clave, relacionada sobre todo con el estacionamiento, que en muchas ocasiones opta por disposiciones ilegales. En el caso de Mengibar, la situación se agrava debido al emplazamiento de las instalaciones comerciales en algunos de los puntos negros de tráfico de la ciudad, con evidentes problemas de tráfico y/o aparcamiento que esto acarrea.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MENGÍBAR	
	• Seguridad Vial: Se encuentra vinculada a la seguridad del viario en lo que se refiere tanto a infraestructura como a señalización, visibilidad y circulación adecuada. El crecimiento del parque móvil y la adaptación de la infraestructura a este, en las últimas décadas han producido en Mengíbar la aparición de numerosas situaciones que afectan a la seguridad vial tanto en conductores como del resto de usuarios. Algunas de las principales situaciones son: falta de visibilidad en cruces vehiculares y peatonales, exceso de velocidad en diversas zonas, ausencia de infraestructura adecuada para tránsito, cruce o circulación de modos blandos, riesgo de accidente para PMRs por falta de accesibilidad universal, falta de iluminación adecuada, señalización obsoleta y/o contradictoria y deterioro del pavimento en determinadas zonas.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Mengíbar en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte público, aparcamientos, transporte de mercancías, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 13. Ficha Resumen PMUS de Mengíbar.

Fuente: Elaboración propia

3.9. PMUS de Pegalajar

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PEGALAJAR	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pegalajar
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PEGALAJAR	
Contenido	Trabajo de campo realizado. Equipamientos: el municipio de Pegalajar se apoya fundamentalmente en el sector primario, con una superficie cultivada de 4.099 hectáreas destinada al olivar de aceituna de aceite, 1.255 hectáreas son de regadío y 2.800 hectáreas son de secano, frente a las 14 hectáreas dedicadas a la cebolla como principal cultivo herbáceo. La industria maderera es un sector destacado en la economía de Pegalajar, aunque actualmente presenta bajos valores de actividad. Otro sector a destacar es el de los servicios, con numerosos comercios en la travesía de Pegalajar. El municipio cuenta con 163 establecimientos con actividad económica y con un polígono industrial, Paseo de Puertoentilla, situado en el este del municipio, junto a la carretera JA-3203 que conecta al municipio con Mancha Real. Datos relativos a la movilidad: • Modos: hay un dominio preponderante del vehículo privado que copa casi la mitad de los modos de transporte con un 48 % (coche conductor + coche acompañante). Le sigue la movilidad a pie con un 42 %, que cobra una gran importancia gracias a las pequeñas distancias interiores al núcleo urbano, ya que las distancias mayores posibles, que unen puntos diametralmente opuestos, son poco más de 1 km, por lo que, en desplazamientos cortos, sobre todo en un mismo barrio o zona, juega un papel principal. El porcentaje de uso del transporte público se restringe a un pequeño pero apreciable porcentaje (10 % del total de los ciudadanos) que en su gran mayoría se dirigen a Jaén Capital. • Motivo: los desplazamientos más frecuentes de los ciudadanos son viajes motivados por la jornada laboral, no en vano constituyen el 35 % de los desplazamientos totales más frecuentes. Le siguen las compras con un 20 %. En un porcentaje menor del 10 % nos encontramos con el resto de motivos. • Distribución horaria: los desplazamientos motorizados el valor de distribución en hora punta de mañana y en hora punta de medio día son muy superiores al resto, coincidiendo con el inicio y el fin de la jornada laboral, mientras que para los no motorizados se observa claramente el elevado número de desplazamientos en horario de media mañana (motivado por las compras).

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PEGALAJAR

- **No uso transporte público:** preferencia del vehículo privado con respecto al transporte público, sobre todo orientado a la comodidad (23 %), la rapidez (9 %) y la necesidad (5 %) del desplazamiento privado frente al público. los defectos intrínsecos al servicio de transporte público percibidos por los ciudadanos, resaltando la inexistencia del servicio hacia y desde ciertas zonas de la localidad y hacia municipios vecinos, con un 35 %. Otro de los problemas que encuentran los ciudadanos se refiere a los horarios de los autobuses (23 %), que o presentan una frecuencia baja o no se adecúan a los horarios de trabajo o de estudio de los encuestados. En menor medida nos encontramos con opiniones sobre los transbordos necesarios para llegar a destino (5%).
 - **Movilidad Ciclista:** tiene mención especial el alto porcentaje de encuestados que no usan la bicicleta (63 %) porque no les gusta, ya sea porque prefieren ir en otro modo de transporte, por no saber montar en bicicleta o por condiciones físicas. También destaca el hecho del alto porcentaje de encuestados que no emplean la bicicleta como medio de transporte por la excesiva distancia a su destino con un 20 % o por la orografía con un 9 %. Un 8 % de los encuestados no emplea la bicicleta porque prefieren el vehículo privado, ya sea por necesidad del mismo o por la mayor comodidad del vehículo privado frente al desplazamiento en bicicleta.
 - **Movilidad Peatonal:** mitad de los ciudadanos, en concreto un 54 %, no se desplazan a pie por la excesiva distancia del viaje a realizar, mientras que un 34 % no realizan sus viajes a pie por preferir el vehículo privado, ya sea por comodidad (13 %), por rapidez (17 %) o necesidad (4 %).
- Accesos al municipio:** El núcleo urbano de Pegalajar dispone de varios accesos, lo más destacados los que proceden de la autovía A-44 Bailén-Motril así como los que corresponden a la antigua carretera de Bailén (N-323a). En ambos casos el enlace con el núcleo urbano desde ambas vías es la carretera provincial JA-3203, que conecta dicho punto de enlace y en general la autovía A-44 en su salida 50 con el municipio de Mancha Real. La citada vía provincial antiguamente atravesaba el núcleo urbano de Pegalajar, para continuar hacia Mancha Real, pero actualmente, aunque sigue existiendo esa opción, transita por el exterior del núcleo urbano

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PEGALAJAR

	circundándolo para evitar la penetración en Pegalajar, sobre todo en lo referente al tráfico pesado de paso hacia Mancha Real. Considerando el propio centro urbano de Pegalajar, los dos accesos existentes son los correspondientes a la citada carretera JA-3203, desde el este y el oeste, es decir, a un lado y a otro de la travesía. Mercancías: En la actualidad no existe una ordenanza en Pegalajar que regule la carga y descarga de mercancías en la localidad. Las calles en las que se encuentran ubicadas las zonas de carga y descarga son: calle Relex, calle Arco Villa frente al Mercado de Abastos, calle Nogueras, próxima al supermercado Covirán y no hay horario preestablecido para realizar las operaciones de carga ya descarga.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Pegalajar en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte público, aparcamientos, transporte de mercancías, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 14. Ficha Resumen PMUS de Pegalajar.

Fuente: Elaboración propia

3.10. PMUS de Torredelcampo

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORREDELCAMPO	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Torredelcampo
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Equipamientos: En Torredelcampo, hay 10 centros educativos de diversos niveles y materias y existe un centro de salud, ubicado en la calle Cuesta Negra. En 2008 existían del orden de 802 establecimientos de los cuales 308 tenían como actividad principal el comercio, 164 actividades inmobiliarias y de alquiler y servicios empresariales. La industria manufacturera también representaba un porcentaje importante, el 20%, 158 establecimientos. Los establecimientos dedicados a la construcción eran 127, el 16% del total. Y el 6% restante, 45 establecimientos se dedican a servicios personales. Datos relativos a la movilidad: • Modos: aproximadamente el 55% de los viajes realizados en Torredelcampo se realiza por medios no motorizados – principalmente a pie-, aunque no hay que descartar la creciente tendencia a desplazarse en bicicleta dada la cercanía con la Vía Verde, que discurre junto a la A-316 y que cuenta con conexiones en el casco urbano. El 45% de los desplazamientos se realiza, por tanto, en medios motorizados, predominando el uso del vehículo privado (42% de la movilidad total), y recalando el escaso uso del transporte público – únicamente el 3% de la movilidad total-, concretado en desplazamientos hacia y desde Jaén. • Motivo: Los viajes producidos en Torredelcampo se realizan por motivo trabajo, estudios o gestiones en un 36%. Los desplazamientos por motivos no obligados significan de este modo un 64% del total (26.487 viajes), predominando dentro de estos los asuntos personales (visitas familiares, etc), seguido del motivo compras, que representa un 12% del total de desplazamientos.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORREDELCAMPO

- **Distribución horaria:** El rango horario de realización de los desplazamientos es muy amplio, teniendo lugar el 86% de los desplazamientos entre las 7 de la mañana y las 7 de la tarde. Se observan tres periodos diferenciados: uno a primera hora de la mañana (8:00), donde los viajes por motivos obligados (entrada al trabajo o estudios) son mayoría; un segundo pico a mitad de mañana (11:00) revela el inicio del horario comercial, en que se producen gran cantidad de desplazamientos (principalmente no motorizados) a establecimientos y mercados. Por último, un tercer pico se produce a última hora de la tarde (19:00), en que se concentran tanto los viajes por movilidad obligada del municipio.
- **Transporte público:** En la actualidad, no existe en Torredelcampo un servicio de transporte público urbano que satisfaga las necesidades de los torrecampeños. Dicha función es cumplida en alguna medida por los servicios interurbanos, que ofrecen conexión entre la estación central de autobuses (al inicio de la Avda. de la Constitución) y la intersección entre las calles San Bartolomé y Paseo de la Estación.
- **Movilidad Ciclista:** La movilidad ciclista se limita actualmente a la canalizada a través de la Vía del Aceite, que es utilizada mayoritariamente por motivo ocio y discurre por la antigua vía de ferrocarril, siendo conveniente un estudio para la adecuación de la infraestructura actual para el tráfico de bicicletas el Paseo de la Estación.
- **Movilidad Peatonal:** Existen algunas áreas de coexistencia (C. 10 de Junio, Plaza del Pueblo, etc.) y áreas estanciales (Parque Blas Fernández, Parque de la Concordia) de nueva creación y se han llevado a cabo recientemente algunas acciones que mejoran notablemente la movilidad peatonal (semipeatonalización, itinerarios adaptados, conexión con nuevos desarrollos, etc.). No obstante, se siguen observando problemas de falta de conexión entre las diferentes actuaciones, anchos de sección de acerado insuficientes, obstáculos, estacionamientos invasivos, impermeabilidad de intersecciones, falta de permeabilidad transversal, falta de continuidad de itinerarios, deterioros de pasos peatonales, falta de regulación de velocidad del tráfico rodado, e incluso en algunos casos falta de acerado.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORREDELCAMPO	
	Accesos al municipio: La autopista A-316 discurre por el municipio en sentido este-oeste bordeando en núcleo principal por su parte norte y constituyendo una barrera con respecto a los asentamientos más meridionales. Cuenta con tres accesos principales a las áreas urbanizadas: uno en la parte este, que da acceso a aquellos movimientos que penetran al casco de Torredelcampo vía Avda. de la Constitución y la C. San Bartolomé (este), mayoritariamente procedentes o con destino a la capital de la provincia. Este acceso es de especial relevancia en el municipio por constituir la principal conexión con la autovía para el Polígono Industrial, donde se ubican gran número de empleos. Un segundo enlace se ubica en la parte norte del casco, al final del Paseo de la Estación, que comparte enlace con el camino de Villardompardo y el Camino de la Ventana. El tercer acceso se ubica en la parte occidental del casco urbano, a través de la calle San Bartolomé (antes N-321) junto al Parque Municipal, si bien este acceso no permite todos los movimientos de conexión con la A-316 (únicamente están permitidos tráficos de entrada al Casco desde la A-316 suroeste –Martos y Torredonjimeno-), no estando habilitado para la salida de vehículos a dicha autovía. Mercancías: En la actualidad no existe una ordenanza en Torredelcampo que regule la carga y descarga de mercancías.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Torredelcampo en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte público, aparcamientos, transporte de mercancías, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 15. Ficha Resumen PMUS de Torredelcampo.

Fuente: Elaboración propia

3.11. PMUS de Torredonjimeno

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORREDONJIMENO	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Torredonjimeno
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	ETT e ISOIN
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Equipamientos: En 2008 existían del orden de 768 establecimientos según datos del Instituto de Estadística de Andalucía, de los cuales 324 tenían como actividad principal el comercio. Y 153, actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales. La industria manufacturera también representaba un porcentaje importante, el 18%, 136 establecimientos. Los establecimientos dedicados a la construcción eran 90, el 12% del total. Y el 8% restante, 105 establecimientos se dedican la hostelería. Datos relativos a la movilidad: • Modos: aproximadamente el 54% de los viajes realizados en Torredonjimeno se realiza por medios no motorizados – principalmente a pie-, aunque no hay que descartar la creciente tendencia a desplazarse en bicicleta dada la cercanía con la Vía Verde, que discurre cerca de la antigua estación. El 48% de los desplazamientos se realiza, por tanto, en medios motorizados, predominando el uso del vehículo privado (41% de la movilidad total), y recalando el escaso uso del transporte público –únicamente el 5% de la movilidad total-. • Motivo: los viajes producidos en Torredonjimeno se realizan por motivo trabajo, estudios o gestiones en un 41%. Los desplazamientos por motivos no obligados significan de este modo un 59% del total (19.727 viajes), predominando dentro de estos los asuntos personales (visitas familiares, etc), seguido del motivo ocio, que representa un 12% del total de desplazamientos. • Distribución horaria: el 85% de los desplazamientos tienen lugar entre las 7 de la mañana y las 7 de la tarde. Dentro de este rango, se

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORREDONJIMENO	
	observan tres periodos diferenciados: uno entre las 7 y las 11 provocada por los viajes por motivos obligados (entrada al trabajo o estudios); un segundo pico a las 13 horas, debido a los viajes por motivos no obligados (viajes en horario comercial); y un tercero durante las horas vespertinas, en el que se produce el mayor pico de movilidad de toda la jornada (12% de los desplazamientos), y en que se concentran tanto los viajes por movilidad obligada del municipio (segundo desplazamientos, generalmente de vuelta al domicilio o con destino a compras u otras actividades deportivas o de ocio). • Transporte público: El transporte público es utilizado para el 0,4% de los desplazamientos urbanos (92 viajes) y para el 14,1% de los desplazamientos interurbanos (1.430 viajes). Los primeros se realizan a través de una línea de autobuses urbanos operada por Ricamar, y que cubre el eje arterial principal con algunas ampliaciones. Los segundos efectúan parada en la estación de Torredonjimeno, junto al Parque Municipal, a través de 5 líneas que conectan con Jaén, el resto del corredor, Córdoba y Sevilla, con 65 servicios diarios. • Movilidad Ciclista: La movilidad ciclista se limita actualmente a la canalizada a través de la Vía del Aceite, que es utilizada mayoritariamente por motivo ocio y discurre por la antigua vía de ferrocarril (Polígono de Mirabueno), siendo conveniente un estudio para la adecuación de la infraestructura actual para el tráfico de bicicletas por la Avda. de Jaén • Movilidad Peatonal: existen algunas áreas estanciales de nueva creación (Plaza de la Constitución, Pablo Casals, etc.) y se han llevado a cabo recientemente algunas acciones que mejoran notablemente la movilidad peatonal (adecuación de calles, accesos restringidos a residentes, elementos de seguridad vial, etc.). No obstante, se siguen observando problemas de falta de conexión entre las diferentes actuaciones, anchos de sección insuficientes, estacionamientos invasivos, impermeabilidad de intersecciones, falta de permeabilidad transversal, pasos de peatones deteriorados, pendientes excesivas o faltas de regulación de la velocidad. Accesos al municipio: con respecto a la infraestructura de carreteras, hay que mencionar en primer lugar la autopista A-316, que discurre por el municipio en sentido este-oeste bordeando en núcleo principal por su parte

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORREDONJIMENO	
	sur y constituyendo una barrera con respecto a los asentamientos más septentrionales. Cuenta con dos accesos principales a las áreas urbanizadas: uno en la parte este, que da acceso a aquellos movimientos que penetran al casco de Torredonjimeno vía Avda. de Jaén, mayoritariamente procedentes o con destino a la capital de la provincia. Este acceso, que comparte enlace con el acceso a Jamilena, es de especial relevancia en el municipio por constituir la principal conexión con la autovía para el Polígono Industrial, donde se ubican gran número de empleos. Un segundo enlace se ubica en la parte suroeste del casco, que comparte enlace con la carretera A-306 Torredonjimeno-Bujalance, dando además conexión hacia el este con el núcleo de Martos y el resto de los municipios de la carretera Martos-Alcaudete. Mercancías: En la actualidad no existe una ordenanza en Torredonjimeno que regule la carga y descarga de mercancías.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Torredonjimeno en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios. Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte público, aparcamientos, transporte de mercancías, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 16. Ficha Resumen PMUS de Torredonjimeno.

Fuente: Elaboración propia

3.12. PMUS de Villatorres

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VILLATORRES	
Título	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Villatorres
Formato	PDF
Fecha	2020
Elaborado por	Martin Aranda Higuera S.L.
Institución	Consortio de Transporte Metropolitano Área de Jaén
Contenido	Trabajo de campo realizado. Equipamientos: el municipio de Villatorres es eminentemente agrícola con una gran extensión de su territorio dedicada a cultivos leñosos, con una superficie cultivada destinadas al olivar aceituna de aceite, y cultivos herbáceos como el algodón y el trigo. En cuanto al sector industrial, el municipio cuenta con dos polígonos industriales situados en el núcleo de Villargordo. Además, el municipio cuenta con 193 establecimientos con actividad económica. Datos relativos a la movilidad: • Zonas de aparcamiento: Con carácter general y en virtud del análisis podemos afirmar que existe una concordancia entre las posibilidades de aparcamiento y el ancho de viario. Así, en la zona centro, donde la trama urbana es más enrevesada y las calles con menores a 6 metros las dificultades de aparcamiento son mayores y no se permite el aparcamiento en vía pública. De la misma manera, en mayor parte de las calles del núcleo urbano de Villatorres también se encuentra la limitante de zonas de aparcamiento debido a las restricciones para realizar las maniobras de giro en las intersecciones, permitiendo aparcar solamente en uno de los lados de la calle. En relación a los niveles de ocupación de la vía pública y la demanda de aparcamiento, podemos afirmar en virtud del análisis realizado y del proceso participativo llevado a cabo que los niveles son elevados en la zona del casco antiguo, esto debido, a la configuración urbana y las plazas insuficientes en las zonas de actividad comercial (Eje C/ Ramón

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VILLATORRES

	y Cajal, Entorno del Ayuntamiento), imposibilitando poder cubrir la demanda. • Vehículo Privado: De entre todos los elementos que configuran el modelo de movilidad actual de Villatorres, es el factor determinante sin duda el vehículo privado, debido a: el valor social o status que se le atribuye por parte de los ciudadanos, y el impacto y efectos que produce su uso sobre el resto de elementos del modelo de transporte. De esta forma, Villatorres se enfrenta a una problemática creciente y compartida con otros tantos municipios de España y el mundo den 2020: la sobreutilización del vehículo privado y la imposibilidad infraestructural para absorber esta tendencia. Para la escala rural que corresponde al municipio, el nivel de tráfico alcanza valores exagerados, que evidencian una sobreutilización del vehículo privado y una serie de conductas nocivas que sobrepasan la posibilidad de la infraestructura existente. Las principales problemáticas en cuanto al vehículo privado, tenemos: las interferencias entre el sistema de aparcamiento, la carga y descarga y la movilidad, la falta de fluidez asociada al paso de vehículos pesados por el viario interno, los obstáculos del viario en viarios de borde urbano, interacción con el peatón • Transporte público: Es importante destacar que, por la escala rural de Villatorres, su número de habitantes y la duración y longitud de los desplazamientos internos, no existe un sistema de transporte público urbano. La funcionalidad del transporte público en Villatorres viene condicionada directamente por el aumento tanto del número como de los usos del vehículo privado: El TP consiste en líneas que comunican con la ciudad de Jaén y Mengibar, la escasa demanda de transporte público hace que no exista mayor cantidad de viajes directos, y por tanto más cortos. Adicionalmente, el incremento de vehículos privados en todos los municipios puede originar un incremento en los tiempos de recorrido del servicio público por el exceso de tráfico, y los medios de implantación reciente gracias a las tecnologías digitales, como el uso de plataformas de coche compartido atomizan aún más la demanda que podría ser usuario del transporte público.
--	---

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VILLATORRES	
	• Movilidad Ciclista: La afición al ciclismo interurbano dentro del municipio es bastante alta, pero no se ha apreciado una relación considerable entre esta afición y el uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos rutinarios. Cabe destacar que por las características del municipio puede ser un medio bastante atractivo puesto que carece su orografía es muy plana, y excepto en horas punta, el pueblo goza de bastante tranquilidad. • Movilidad Peatonal: Es un modo de uso significativo, puesto que las dimensiones de un espacio rural y la plana topografía del municipio permiten una mayoría de los desplazamientos de duración máxima de 10-12 minutos. Los desplazamientos más largos a pie en el municipio se encuentran entre 15-20 minutos, siendo muy reducidos y concretos. A pesar de todo, no es el modo principal, sino que el vehículo privado sigue siendo la primera opción, en parte porque los recorridos peatonales no son agradables ni seguros en muchas ocasiones y se perciben como peligrosos y socialmente inferiores. En el caso de Villatorres, se encuentran varias dificultades para la movilidad peatonal como las barreras y desniveles, accesibilidad limitada por las restricciones de espacio. • Transporte de Mercancías: En la actualidad, no existen restricciones de horario o paso a la carga y descarga de mercancías, salvo por las propias limitaciones de la infraestructura. Por tanto, como en todos los municipios de dimensiones similares, se presenta una problemática relacionada con ocupación del viario, falta de seguridad y congestión en puntos clave, relacionada sobre todo con el estacionamiento, que en muchas ocasiones opta por disposiciones ilegales. En el caso de Villatorres, esta situación se agrava debido al emplazamiento de las instalaciones comerciales en algunos de los puntos negros de tráfico de la ciudad, con evidentes problemas de tráfico y/o aparcamiento que esto acarrea.
Utilidad para el Proyecto	Este estudio aporta conocimiento sobre el municipio de Villatorres en cuanto a la movilidad actual (desplazamientos, reparto modal, movilidad peatonal y ciclista, etc.). También aporta información sobre los problemas existentes en estas materias. Recoge también los equipamientos existentes, lo que proporciona información de su dependencia respecto a otros municipios.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VILLATORRES	
	Por último, se detalla una serie de medidas propuestas. Las que están más relacionadas con la movilidad son las de transporte público, aparcamientos, transporte de mercancías, movilidad peatonal y ciclista.

Tabla 17. Ficha Resumen PMUS de Villatorres.

Fuente: Elaboración propia

3.13. Diagnóstico del PMUS de Andújar

DIAGNÓSTICO DEL PMUS DE ANDÚJAR	
Título	Diagnóstico PMUS de Andújar: Documento Síntesis
Formato	PDF
Fecha	2017
Elaborado por	IPLAN
Institución	Ayuntamiento de Andújar
Contenido	El ámbito del plan se corresponde con el municipio de Andújar, incluyendo tanto el núcleo principal de Andújar como el resto de núcleos del municipio: Llanos del Sotillo, La Ropera, Vegas de Triana, Los Villares, San José de Escobar y Santuario Virgen de la Cabeza. Factores implicados en la generación de los problemas de movilidad: • Movilidad sostenible no motorizada: En el que se englobaron los factores relacionados con la movilidad a pie, en bicicleta, recuperación de la calidad urbana, reducción de emisiones, movilidad de personas con movilidad reducida. La infraestructura ciclista existente no sirve para una movilidad ciclista real, no comunica zonas de la ciudad entre sí, limitándose a un recorrido cerrado en un extremo del municipio. • Transporte público: En el que se englobaron los factores relacionados con Transporte público urbano e interurbano en autobús, conexión con la estación de ferrocarril, taxi, e intermodalidad. La estación de autobuses se ubica entre la Avenida Pablo Picasso y la Calle Puerta de Madrid en el borde Este del centro urbano. En la actualidad sólo está

DIAGNÓSTICO DEL PMUS DE ANDÚJAR

- autorizada la parada en la propia estación de autobuses . El autobús interurbano sólo da cobertura a la pedanía de Llanos del Sotillo que se encuentra en el eje de la autopista, no se atienden con este modo el resto de pedanías. El autobús urbano tiene muy pocos viajeros. Tiene unos recorridos muy largos, con intervalos de paso de 30 y 60 minutos.
- Tráfico y aparcamiento: En el que se englobaron los factores relacionados con el vehículo privado, su circulación y aparcamiento, así como ordenación del tráfico, itinerarios, señalización, carga y descarga, etc. En cuanto a los aparcamientos públicos, se ha constatado la baja ocupación de los cuatro aparcamientos existentes, pese a su ubicación cercana al centro de la ciudad. Destaca el aparcamiento de Colón, que por su cercanía al centro urbano donde se concentran los servicios públicos, Ayuntamiento, Juzgados, Hacienda, Ambulatorio, Policía nacional, etc. podría ser una referencia dentro de las zonas de aparcamiento en la ciudad.
 - Movilidad asociada a grandes centros atractores; En el que se englobaron los factores relacionados con: el Hospital Alto Guadalquivir, Centro comercial abierto, Parque Empresarial Europa y mercadillo junto a recinto ferial, Real Santuario Virgen de la Cabeza, Polígonos industriales, y el centro urbano como centro administrativo y de ocio.

Para este estudio es importante destacar las líneas de **Autobús Interurbano**: la de mayor uso es la conexión entre Andújar y Jaén por La Higuera y Fuerte del Rey; la segunda línea más relevante es el Andújar – Marmolejo – Jaén (contando la que pasa por Llanos del Sotillo y la que no); la tercera es la ruta entre Andújar y Jaén por Arjonilla; y la cuarta la de Andújar – Jaén por Lopera y Porcuna y el Andújar – Jaén por Villanueva de la Reina.

En cuanto a la **división territorial**, Andújar se conforma pues como una ciudad media con conexiones, principalmente, con el gran foco de atracción que supone la ciudad de Jaén así como con otros núcleos de gran importancia en la zona como son Bailén, Linares, La Carolina, Martos y Montoro. Se sitúan, además, en una zona estratégica en pleno eje de conexión de Andalucía con Castilla La Mancha y Madrid lo cual le dota al municipio de gran accesibilidad.

En el **nivel comarcal**, Andújar tiene una gran importancia siendo el eje vertebrador de la llamada comarca de la Campiña de Jaén de la que forma

DIAGNÓSTICO DEL PMUS DE ANDÚJAR

parte junto a otros 9 municipios: Arjona, Arjonilla, Cazalilla, Escañuela, Espeluy, LaHiguera, Lopera, Marmolejo y Villanueva de la Reina. Por tanto es el núcleo atractor para muchos desplazamientos entre estos municipios con Andújar con lo que ello supone para la movilidad en Andújar en lo referido, principalmente, al tráfico y aparcamientos como a los autobuses interurbanos. De forma adicional, prácticamente los mismos municipios, con la excepción de Espeluy y Cazalilla, forman parte del partido judicial de Andújar, cuya cabeza de partido judicial es el municipio de Andújar. Así, en Andújar se sitúan los juzgados de primera instancia que sirven a todo el partido judicial. En lo referido a la atención sanitaria, Andújar también constituye un centro comarcal. Andújar pertenece al distrito sanitario de atención primaria de Jaén Norte con el Hospital Alto Guadalquivir. Los municipios para los que este hospital es referencia son: Andújar, Marmolejo, Villanueva de la Reina, Arjona, Arjonilla, Escañuela, Lahiguera y Lopera. Otras **zonas atractoras** de viajes son: Polígono Industrial de la CECA, Miranda y Victoria; Polígono Industrial la Fundición, Polideportivo municipal y Estación de ferrocarril.

En el apartado **4.3.2.2 Red de autobuses interurbanos** se detalla el nº de expediciones con parada en Andújar. Se observa, para las relaciones provinciales que el grueso de las expediciones se concentra en las relaciones con la ciudad de Jaén donde se superan las 200 expediciones semanales, teniendo en cuenta la conexión de Marcos Muñoz (Por La Higuera y Fuerte del Rey), la de La Sepulvedana (por Mengíbar), y la de Montijano (por Arjona y Torredonjimeno). De lunes a viernes hay unas 40 expediciones diarias que bajan hasta las 13 los sábados y 9 los domingos.

En un segundo grupo de las principales relaciones con Andújar se sitúan los núcleos de Marmolejo y La Higuera, con 7.000 y 1.700 habitantes respectivamente. Aproximadamente están servidos por unas 130 expediciones semanales. En el caso de Marmolejo, servido por Rafael Ramírez y La Sepulvedana acumulan unas 24 expediciones de lunes a viernes. Por su parte hasta Lahiguera lo comunican casi 130 expediciones semanales mediante la empresa Marcos Muñoz.

A continuación, en el grupo entre 51 – 100 expediciones semanales están las relaciones hacia el oeste de la provincia y Córdoba; a Fuerte del Rey, con más de 80 expediciones semanales por la empresa Marcos Muñoz y a Villanueva de la Reina y Mengíbar, con más de 60 expediciones de La

DIAGNÓSTICO DEL PMUS DE ANDÚJAR	
	Sepulvedana; finalmente a los cercanos núcleos de Arjona y Arjonilla hay un total de más de 50 expediciones semanales que pasan por ambos. De los que tienen entre 26 – 50 expediciones nos encontramos con tres relaciones con Andújar. En primer lugar, Bailén, con unas 45 expediciones semanales servidas por Alsa en sus rutas hacia el este, en segundo lugar, Espeluy con más de 40 expediciones de La Sepulvedana y en tercer lugar Escañuela, al sur de Andújar, donde pasan algo más de 30 expediciones semanales. Finalmente, el resto de relaciones consideradas tienen menos de 26 expediciones semanales. Estas son con Porcuna, Lopera, Torredonjimeno, Torredelcampo, Cazalilla y Zocueca. En cualquier caso, en ninguna de ellas se baja de las 20 expediciones semanales. Para evaluar el impacto que sobre la movilidad tienen los desplazamientos interurbanos y en este caso la estación de autobuses interurbanos de Andújar se cuenta con la información mensual del número de viajeros y número de autobuses que pasan por la estación a lo largo del año, para cada una de las empresas concesionarias con tráfico en la estación.
Utilidad para el Proyecto	Este documento ubica a Andújar en relación con los municipios de la zona. Además, establece su importancia a nivel comarcal y como centro atractor debido a los equipamientos que posee. Por todo ello, es interesante para conocer las relaciones de Andújar con otros municipios del área de estudio.

Tabla 18. Ficha Resumen Diagnóstico del PMUS de Andújar.

Fuente: Elaboración propia

4. Planes Generales de Ordenación Urbana

4.1. PGOU Jaén

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAÉN (PGOU JAÉN)	
Título	Plan General de Ordenación Urbanística de Jaén (PGOU Jaén)
Formato	PDF
Fecha	1996 *(Elaboración de nuevo PGOM adjudicado en 2024)
Elaborado por	ESTUDIO SEGUI *(Elaboración de nuevo PGOM adjudicado a García Reyes-Arquitectos Asociados)
Institución	Ayuntamiento de Jaén
Contenido	Aporta al ayuntamiento de Jaén el planeamiento general definido en la normativa urbanística como instrumento básico de ordenación integral del territorio, a través del cual se clasifica el suelo, se determina el régimen aplicable a cada clase de suelo, y se definen los elementos fundamentales del sistema de equipamientos. El diagnóstico y la problemática detectada en el núcleo principal de Jaén llevaron a plantear los siguientes objetivos: - Elaboración de un nuevo modelo de plan basado en la ciudad territorial, es decir un plan que incluya las intervenciones en la ciudad provocadas por las nuevas infraestructuras del transporte y la movilidad urbana, lo cual va a originar las nuevas relaciones sociales y necesidades que los ciudadanos demandarán para vivir y trabajar, organizándose en una tupida y diversa red que conformarán la base de la interdependencia entre ellos como una nueva solidaridad y reparto de sus intereses colectivos. Un plan que se adapte a la rápida y compleja evolución que producen los grandes cambios tecnológicos y económicos, planteando diferenciadas propuestas de "corto, medio y largo" plazo, partiendo de una reflexión conjunta política y técnica sobre las que se sustenta sus decisiones y contenidos. - Equilibrio público-privado: se plantea la obligatoriedad de dedicar un mínimo del 50% para vivienda protegida en todos los suelos sectorizados, de manera que garanticemos la oferta de la residencia

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAÉN (PGOU JAÉN)

- entendiéndola como un auténtico "equipamiento social" que es necesario cubrir y atender para la demanda de la ciudadanía.
- Definición de **Proyectos Estratégicos concretos**: nuevos desarrollos residenciales, grandes áreas industriales y comerciales, política de suelo y vivienda protegida, grandes equipamientos y espacios libres, propuestas de protección y uso de su importante patrimonio histórico y natural, nuevas infraestructuras
 - La regularización de los asentamientos residenciales diseminado tanto por solucionar el importante problema colectivo y social que suponen como para regular dichos asentamientos que exigen una especial atención para ser controlados mediante procesos de "nucleización" y así evitar sus extensiones dispersas tan negativas para el paisaje y la naturaleza rural que los soporta.
 - La **propuesta residencial "OESTE"**: reconducir y recomponer los procesos de producción urbana respondiendo a los criterios a que nos obliga la actual situación de crisis (o "cambio de ciclo") para rentabilizar al máximo las oportunidades existentes sin alejarnos del modelo de "compacidad urbanística"

Las principales propuestas que se plantean en el plan son las siguientes:

- **Sistemas verdes estructurantes**: Se plantean tres grandes Parques Lineales que, a modo de paseos urbanos, estructuran la ciudad por el Norte como continuación de las directrices del actual Bulevar y antiguo trazado del ferrocarril, por el Este como límite de la extensión residencial en su espacio de transición hacia los suelos colindantes con la autovía Granada-Madrid y por el Borde Sur limitando el crecimiento de la ciudad por este perímetro de la Sierra protegida. Serán parques definidos por paseos lineales y circuitos peatonales que permitirán el ocio, el deporte, senderismo y bici. Se plantea también la realización de un Parque Central: un importante espacio libre de escala metropolitana colindante con la ciudad consolidada y su centro histórico, que se conforme como el parque urbano de mayor tamaño y centralidad de la ciudad.
- **Equipamientos para la movilidad**. Se propone una Estación Intermodal en la cabecera del Eje Norte de la ciudad que intenta integrar todos los sistemas de transporte público (FCC, tranvías y autobuses) en un solo edificio singular con dotaciones comerciales y

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAÉN (PGOU JAÉN)

hoteleras. Su estratégica posición con respecto a la red ferroviaria, acceso a la autovía Granada-Madrid y trazado del tranvía, lo convierten en una atractiva referencia de nueva "centralidad". Se plantean los nuevos usos productivos estratégicamente situados en el Norte de la Ciudad colindando con los principales sistemas de transporte rodado y del ferrocarril. Conforman una importante propuesta para el desarrollo económico de la ciudad y su área de influencia. La flexibilidad y el "mestizaje" que posibilita la compatibilidad de los usos industriales, terciarios y comerciales confieren a estas propuestas un atractivo valor para el desarrollo productivo de Jaén. La **Ciudad del Transporte** complementa y potencia a la propia Estación Intermodal, creando un nodo de intercambio logístico del transporte rodado y ferroviario de gran importancia para Jaén y su área metropolitana.

- **Parque Empresarial, y Tecnópolis.** Se amplía el actual Parque Empresarial "Nuevo Jaén" como una apuesta productiva que debería integrarse en la red nacional de Parques Empresariales del país y desarrollarse dentro de las características de un espacio productivo de estas características. La Tecnópolis es una importante apuesta por recalificar y reconvertir el uso industrial colindante con el nuevo Eje Central mediante usos más adecuados de carácter terciario, hotelero, ocio o de viveros para emprendedores que pueden suponer una importante iniciativa de innovación productiva para Jaén y para toda la región metropolitana. Se completa la oferta productiva con el nuevo Parque Industrial Agrícola para la importante demanda agrícola de Jaén y su comarca.
- **Ciudad Sanitaria** (ampliando y consolidando las actuales instalaciones sanitarias del Hospital Universitario). Se proyecta un importante complejo hospitalario consolidando la actual ubicación del Hospital Clínico Universitario de Jaén, plantando un modelo de "Ciudad Sanitaria" conectada con la Ciudad Universitaria y en el principal Eje Norte de Jaén. Se desarrollaría mediante un amplio programa hospitalario, con sus centros de investigación de avanzadas tecnologías y residencias médicas, con el objetivo de crear una oferta de escala local y comarcal. Esta "Ciudad Sanitaria" para Jaén se conforma como una importante prioridad para el Plan General.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAÉN (PGOU JAÉN)

- **Ampliación de la Universidad** (ampliando y consolidando el actual Campus Universitario): Su conexión con la "Ciudad Sanitaria" y la ampliación que aquí se propone, consolida un proyecto universitario de alta cualificación urbanística para la ciudad de Jaén y su entorno territorial. Se trata así de reconocer la importancia que tiene la Universidad de Jaén para las previsiones del Plan General reservando un estratégico suelo para ampliación y potenciación de su actividad docente e investigadora
- **Ciudad de las Ciencias** (como novedosa iniciativa cultural para la ciudad): Se trata de un importante equipamiento cultural de destacado valor educativo y científico situado junto a los grandes "nodos" de transporte público de la Estación Intermodal, convirtiéndolo en una atractiva oferta innovadora de ámbito local y regional que puede generar un potente foco de atracción para la ciudad de Jaén y su Área Metropolitana
- **Nuevo Ferial y Grandes Eventos** (importante reserva para los grandes acontecimientos públicos de la ciudad). Se reserva un suelo estratégico situado precisamente en la cabecera Norte de la ciudad, junto a la Estación Intermodal y accesos a la autovía Granada-Madrid, para ubicar el nuevo Recinto Ferial y reserva para los futuros Grandes Eventos con el fin de posibilitar una atractiva oferta para ferias populares y la posibilidad futura de poder concurrir a los circuitos internacionales de las grandes exposiciones y eventos que requiere la ciudad en sus aspiraciones de futuro a escala nacional e internacional.
- **Nuevos usos residenciales.** Se proyectan las extensiones residenciales principalmente por los sectores Sur, Este y Oeste, en donde la topografía y condiciones medioambientales permiten dichas actuaciones, diferenciando los Suelos Urbanizables Sectorizados contemplados en la programación y cifras del Plan, con los Suelos Urbanizables No Sectorizados que deberán ser entendidos como reservas para el futuro crecimiento de la ciudad sin asignación de aprovechamientos y supeditados a la futura sectorización municipal. Se congelan los crecimientos por el borde Sur colindante con los suelos protegidos de la Sierra mediante una propuesta de "sellado" por este sector.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAÉN (PGOU JAÉN)	
	- Protección del patrimonio histórico: el Plan concreta y delimita una serie de actuaciones encaminadas a conseguir y garantizar dichos objetivos. Serán normativas y delimitaciones que tratan de concretar los ámbitos de la protección, sus características, y los criterios a aplicar para conseguir dichos objetivos. El Plan valora el patrimonio histórico que existente en el término municipal con el objetivo de establecer las correspondientes medidas de ordenación y protección que impidan su deterioro o desaparición. Se identifican los elementos patrimoniales existentes en el municipio de Jaén y se establece, a través de la clasificación del suelo, las normas generales de protección y el planeamiento especial, una ordenación compatible con la protección de sus valores. El Plan General establece las siguientes propuestas para la protección del patrimonio histórico: Catálogo General de Bienes Protegidos del Término Municipal de Jaén. b) Revisión- adaptación del PEPR (Plan Especial de protección y Reforma Interior) del Conjunto Histórico de Jaén. - Protección del patrimonio natural y del patrimonio territorial. Desde el Plan se propone una ordenación en positivo del suelo no urbanizable que, tanto en el marco legal previsto en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y en la legislación en materia de medio ambiente, como desde la planificación territorial y ambiental, compatibilice la necesaria valoración y protección de sus importantes espacios naturales con la implantación de aquellas actuaciones que, de forma integrada, puedan desarrollarse en esta clase de suelo.
Utilidad para el Proyecto	Este documento recoge el planeamiento general definido en la normativa urbanística del municipio de Jaén y crea las bases para su desarrollo. Son interesantes los desarrollos propuestos a nivel de infraestructuras, así como la organización funcional del municipio. De especial interés es el desarrollo de nuevos equipamientos para la movilidad, con la realización de una Estación Intermodal y de la Ciudad del Transporte. En relación al marco de la elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de Jaén es importante destacar que la mejora de la movilidad en el ámbito del casco urbano de la ciudad de Jaén debe ser uno de los ejes prioritarios en las políticas públicas de todas las administraciones con competencias en dicho ámbito. Por ello es vital que el equipo redactor aborde el análisis técnico y urbanístico de una solución para la actual

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAÉN (PGOU JAÉN)	
	Estación de Ferrocarril de Jaén que permita el desarrollo urbano de la ciudad y elimine la barrera física que genera tanto para la movilidad como para la expansión del municipio en los terrenos ubicados al norte de dicha Estación y del canal de acceso. Entre las alternativas a barajar deberían tenerse en consideración el soterramiento de las vías (ya contemplado en el Estudio Informativo del año 2011) o la reubicación de la propia Estación. Esta actuación se enmarca en la necesidad de reordenar y optimizar el desarrollo de los sistemas generales vigentes y futuros, con el objetivo de propiciar el crecimiento de la ciudad, mejorar la accesibilidad, la conectividad y la funcionalidad. Dicho estudio deberá considerar tanto la viabilidad técnica y económica de la intervención como su impacto en la estructura territorial, la movilidad metropolitana, la regeneración urbana y el desarrollo de suelos estratégicos. La reubicación de la estación y el soterramiento del canal de acceso podría constituir un elemento clave para ampliar suelo, posibilitar nuevos usos urbanos compatibles con el modelo de ciudad, facilitar la integración efectiva del ferrocarril en la planificación futura de la ciudad y permitir la creación de nuevos viales que den permeabilidad a calles que actualmente no tienen salida viaria.

Tabla 19. Ficha Resumen PGOU Jaén

Fuente: Elaboración propia

4.2. PGOU Martos

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MARTOS (PGOU MARTOS)	
Título	Plan General de Ordenación Urbanística de Martos (PGOU Martos)
Formato	PDF
Fecha	2013
Elaborado por	Junta de Andalucía. Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Urbanismo
Institución	Ayuntamiento de Martos
Contenido	Aporta al ayuntamiento de Martos el planeamiento general definido en la normativa urbanística como instrumento básico de ordenación integral del territorio, a través del cual se clasifica el suelo, se determina el régimen

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MARTOS (PGOU MARTOS)	
	aplicable a cada clase de suelo, y se definen los elementos fundamentales del sistema de equipamientos. El diagnóstico y la problemática detectada en el núcleo principal de Martos se sintetizan en los siguientes problemas y necesidades estructurales del núcleo: - Sistema viario estructurante: Martos presenta en general un viario principal radial bien estructurado, pero con la carencia de un viario de circunvalación que conecte exteriormente las distintas vías de penetración al núcleo compacto de la ciudad, y que distribuya de manera uniforme los tráficos, evitando que la conexión entre las distintas zonas de la ciudad sea interior el casco urbano. - Sistema de áreas libres: en la actualidad los sistemas libres del núcleo son piezas desagregadas y ensimismadas que no son referentes válidos para entender y vivir la ciudad. - Sistema de equipamientos: existe un gran desequilibrio dotacional entre el área histórica de la ciudad, que sí concentra sin embargo gran parte de los equipamientos de carácter administrativo-representativo, y los desarrollos más contemporáneos, especialmente la concentración de las instalaciones deportivas y lúdicas principales - Instalaciones y áreas urbanas degradadas, en desuso o con un uso inadecuado. El plan vigente ya contempla el traslado de las almazaras que aún se mantienen dentro del núcleo urbano, y el cambio de uso de ese suelo a residencial, a través de distintas unidades de ejecución. Junto a estos suelos, aparece también la orujera frente al polideportivo como otra gran área susceptible de ser transformada y convertida en tejido bien residencial, bien dotacional. Por otro lado, y aunque se trate más adelante, se detecta en la parte alta del conjunto histórico, en las estribaciones de la Peña, un área de infravivienda de difícil accesibilidad y conectividad con el espacio público, que cobija a una población muy desfavorecida. - Barreras al crecimiento. Existen elementos de entidad territorial que van a influir decisivamente en los futuros crecimientos del núcleo de Martos: la Peña, elemento determinante en la configuración urbana de la ciudad desde su origen, e hito a preservar del desarrollo urbanístico construido, y la autovía, y las vías pecuarias, que establecen grandes sistemas lineales de suelo no urbanizable

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MARTOS (PGOU MARTOS)	
	y que en este plan se entienden como límites coherentes a respetar al plantear el crecimiento del núcleo en los próximos diez o quince años. Las principales medidas proporcionadas en el plano son relativas a: - La red de abastecimiento del agua, siendo necesario construir un nuevo depósito de agua potable, uno para agua no potable y un anillo de conexión entre los ramales radiales actuales; - La red de alcantarillado y depuración de las aguas residuales, con la necesidad de realizar algunos elementos para núcleos secundarios de población. - Expansión de la red de distribución del gas y de la energía eléctrica. - Preservación y puesta en valor de la red de vías verdes y de elementos de interés del territorio. - Revisión del uso del territorio y propuestas de actuación en suelos no urbanizable - Le movilidad urbana, con la creación de un sistema intercambiador de transporte, nuevos aparcamientos para visitantes y residentes y nuevos itinerarios peatonales. - Valoración de los espacios libres - Protección del patrimonio histórico cultural
Utilidad para el Proyecto	Este documento recoge el planeamiento general definido en la normativa urbanística del municipio de Martos y crea las bases para su desarrollo. Son interesantes los desarrollos propuestos a nivel de infraestructuras, así como la organización funcional dl municipio.

Tabla 20. Ficha Resumen PGOU Martos

Fuente: Elaboración propia

4.3. PGOU Jamilena

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAMILENA (PGOU JAMILENA)	
Título	Plan General de Ordenación Urbanística de Jamilena (PGOU Jamilena)
Formato	PDF
Fecha	2007
Elaborado por	Comisión provincial de ordenación del territorio y urbanismo de Jaén. Sección Urbanismo.
Institución	Ayuntamiento de Jamilena
Contenido	Aporta al ayuntamiento de Jamilena el planeamiento general definido en la normativa urbanística como instrumento básico de ordenación integral del territorio, a través del cual se clasifica el suelo, se determina el régimen aplicable a cada clase de suelo, y se definen los elementos fundamentales del sistema de equipamientos. El diagnóstico del plan analiza el modelo territorial del municipio, los sistemas generales, de espacio libres, de equipamientos, viario, de infraestructuras El plan se desarrolla con la determinación de las normas urbanísticas generales y con las normas urbanísticas para cada clase de suelo. Quedan definidas las normas generales de urbanización, con enfoque en: - Ejecución de las Obras de Urbanización; - Condiciones del Viario, con determinación de características geométricas; - Urbanización de los Espacios Libres, con la definición de las especies arbóreas de las zonas verdes; - Servidumbres de Infraestructuras; - El Dimensionado de Redes; - Red de Abastecimiento, garantizando el consumo de agua potable a 300 litros por habitante y día; - Red de Alcantarillado, garantizando la evacuación conjunta de las aguas residuales y pluviales de las áreas urbanizadas; - Red de Energía Eléctrica; - Red de Telecomunicaciones; - Alumbrado Público, con la definición de los niveles mínimos de alumbrado;

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE JAMILENA (PGOU JAMILENA)	
	- Disposiciones Generales para otras Conducciones, servicios a parcela de cesión, ordenación del subsuelo. El plan incluye las Normas Generales de la Edificación en relación a: la definición de los principales conceptos urbanísticos; tipos de obras de edificación; las condiciones para la consideración de parcela edificable; las condiciones de situación y volumen de los edificios; sótanos, entreplantas y construcciones por encima de la última planta permitida; patios y otras condiciones compositivas de carácter general. En el plan incluye las normas generales de protección: de las carreteras (zona de dominio público, zona de servidumbre, zona de afección), de las vías pecuarias, de las aguas, de los recursos de agua, suelo, paisaje y calidad del aire en relación a la generación y vertido de escombros, residuos sólidos urbanos y asimilables, del suelo, del paisaje, de la vegetación, del patrimonio edificado, del patrimonio arqueológico, de la salud y de la prevención ambiental.
Utilidad para el Proyecto	Este documento recoge el planeamiento general definido en la normativa urbanística del municipio de Jamilena y crea las bases para su desarrollo.

Tabla 21. Ficha Resumen PGOU Jamilena

Fuente: Elaboración propia

4.4. PGOU Andújar

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANDÚJAR (PGOU ANDÚJAR)	
Título	Plan General de Ordenación Urbanística de Andújar (PGOU Andújar)
Formato	PDF
Fecha	2010
Elaborado por	TALES-UR S.C.P.
Institución	Ayuntamiento de Andújar
Contenido	Aporta al municipio de Andújar un instrumento de planeamiento adecuado a la dinámica socio-urbanística actual, definiendo un modelo de ordenación

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANDÚJAR (PGOU ANDÚJAR)

del territorio que posibilite la elevación de la calidad de vida y del nivel de dotaciones para sus habitantes, a partir tanto de la conservación y puesta en valor de los recursos medioambientales del término, como de la extensión a las áreas urbanas de los beneficios derivados de las transformaciones materiales y sociales, proyectadas o ya producidas, en la propia ciudad y en el ámbito comarcal del que forma parte.

Título 3. Tendencias De Crecimiento Previstas: Población Y Base Económica. El municipio de Andújar viene comportándose desde 2000 como un ámbito en el que el número de habitantes crece, ligera pero continuadamente, hasta asentarse por encima de los 38 mil. Este crecimiento hace surgir un primer dimensionamiento global de previsiones de nuevo suelo residencial que se ha contrastado con la capacidad y el funcionamiento del sector inmobiliario local; mientras en relación con las necesidades de suelo para albergar usos productivos, no resulta fácil cuantificar con precisión la demanda de nuevo suelo industrial.

Título 4. Descripción de la Ordenación.

La integración del núcleo urbano de Andújar en el sistema andaluz de ciudades se produce a través de los itinerarios A-4 de la Red de carreteras del Estado y A-311 (Andújar-Jaén) y A-305 (Andújar-Baena) de la Red Principal Intercomarcal de la Junta de Andalucía:

- La columna vertebral de la **red de carreteras** de Andújar es la A-4, que une Andalucía con el centro de la península y que estructura sus comunicaciones en el contexto autonómico y con los municipios de su entorno próximo. Junto a ésta, el otro gran eje estructurador de los desplazamientos en el término es la carretera A-311 y, en menor medida, las A-305 y A-420.
- El **autobús** es el medio de transporte predominante para las conexiones a nivel estatal y autonómico. En las líneas que conectan el término y la comarca debe mejorarse el nivel de servicio siendo prioritario el aumento de frecuencias. La prevista ampliación de la Estación de Autobuses facilitará estas mejoras.
- La **línea ferroviaria** que pasa por Andújar facilita un buen acceso a la red estatal y a las principales ciudades andaluzas. Entre las previsiones de la Administración, en el Plan de infraestructuras de Andalucía (1997-2007) se plantea potenciar el ferrocarril en la

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANDÚJAR (PGOU ANDÚJAR)

provincia, siendo la adecuación y mejora de la línea Jaén-Córdoba la actuación más relevante.

Las principales propuestas que se plantean en el plan, basándose en el diagnóstico y la problemática detectada en el núcleo principal de Andújar, persiguen una estructura urbana caracterizada por:

- Mejorar el estado y funcionamiento de la **red viaria** urbana y ordenar el tráfico: obtener una red viaria principal radioconcéntrica; eliminar la congestión del centro; ordenar el tráfico de las áreas urbanas y del suelo urbanizable; potenciar el transporte público y los desplazamientos no motorizados. Para garantizar la movilidad en el conjunto de la ciudad se plantea una red principal con nuevas vías de ronda por el sur, por el norte y por el este que conectan las distintas vías de acceso desde la red de carreteras.
- Una apuesta por la **descentralización del equipamiento y los servicios**, incluido el terciario, sustentada sobre nuevas implantaciones dotacionales que no requieren funcionalmente una localización central.
- La consolidación de las **actividades industriales** existentes en el sur de la autovía reforzando la especialización de esta zona. Con el mismo criterio se mantienen en el borde Oeste de la ciudad los suelos urbanos no consolidados y urbanizables clasificados en el PGOU vigente para acoger nuevos desarrollos industriales.
- El grueso de los **nuevos desarrollos residenciales** se dispone al este de la ciudad; se plantea la conveniencia de recuperar la trama urbana regular para los futuros asentamientos: desde la edificación ordenada por manzanas cerradas hasta formas evolucionadas de éstas, que, con carácter mixto y evitando uniformidades indeseables, incluyan también la vivienda unifamiliar adosada o aislada. Se plantea que los nuevos desarrollos no sean exclusivamente residenciales, sino que también incluyan actividades terciarias, así como el necesario equipamiento urbano, organizado según la estrategia de descentralización que se ha comentado antes.
- Una **red de espacios libres de uso público** que incluye desde los de carácter general a los de ámbito local que se integran en la ciudad consolidada.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANDÚJAR (PGOU ANDÚJAR)	
	- Protección del patrimonio histórico: para analizar, definir y programar actuaciones sectoriales específicas o intervenciones puntuales que exigen análisis más detallados, se considera conveniente la redacción de un <i>Plan Especial de los Espacios Públicos</i> del ámbito propuesto como Conjunto Histórico. El planeamiento trata de dotar al patrimonio arqueológico conocido y sospechado en el término de un régimen preciso, destinado a su protección, investigación y conservación o puesta en valor en aquellos casos que así lo exija.
Utilidad para el Proyecto	Este documento recoge el planeamiento general definido en la normativa urbanística del municipio de Andújar y crea las bases para su desarrollo. Son interesantes los desarrollos propuestos a nivel de infraestructuras, así como la organización funcional del municipio.

Tabla 22. Ficha Resumen PGOU Andújar

Fuente: Elaboración propia