Agenda Urbana Martos 2030

Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU

DIAGNÓSTICO

5

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

OE 5. FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Introducción

La movilidad urbana constituye uno de los elementos clave en las políticas de planificación de los municipios. Sabiendo de la importancia de la movilidad para lograr el objetivo de obtener ciudades más sostenibles, que combatan la congestión y la polución, la planificación urbana debe por tanto centrarse en el peatón y en el fomento del transporte público, reduciendo de este modo las distancias y las necesidades de transporte.

Sobre estos dos aspectos fundamentales, movilidad eficiente y reducción de distancias, se basa el Objetivo Estratégico 5 de la Agenda Urbana Española: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible. De este Objetivo Estratégico parten a su vez dos Objetivos Específicos: 5.1 Favorecer la ciudad de proximidad y 5.2 Potenciar los modos de transporte sostenible, en base a los cuales se ha desarrollado este diagnóstico.

Esta aproximación a la planificación de la movilidad del municipio de Martos desde la perspectiva de la Agenda Urbana Española se ha efectuado principalmente a través de dos documentos: El Plan de Movilidad Urbana Sostenible y la Estrategia DUSI. Además, se han recogido otras informaciones relevantes del Plan General de Ordenación Urbana.

Martos es una ciudad compacta y con distancias abarcables a pie, pudiéndose llegar a cualquier punto del municipio en un tiempo máximo de 20 minutos lo que facilitaría los desplazamientos en modos no mecanizados y sostenibles, siendo estos minoritarios en el reparto modal de los viajes. Junto con esto, otro de los principales problemas a los que debe hacer frente el municipio de Martos son las dificultades de movilidad y accesibilidad principalmente en el Casco Histórico. así como en lo relativo al acceso al transporte público debido principalmente a la orografía de la ciudad.

Aunque las administraciones municipales, Ayuntamiento de Martos y supramunicipales como el Consorcio de Transporte del Área de Jaén, están haciendo un gran esfuerzo en la implementación de planes y políticas de movilidad sostenible, siempre hay elementos susceptibles de mejora. No obstante, existen destacados objetivos y propuestas claras dentro de los instrumentos mencionados que van en consonancia con las líneas de actuación marcadas por la Agenda Urbana Española en materia de movilidad.

FAVORECER LA CIUDAD DE PROXIMIDAD (5.1)

En relación con este Objetivo Específico que propone la Agenda Urbana Española, en el municipio de Martos se han detectado distintos retos a los que la ciudad debe ir haciendo frente en los años venideros con el objetivo de conseguir una ciudad más accesible y cercana, en la que

se favorezcan los desplazamientos a pie o en modos sostenible y se fomente la ciudad de proximidad.

Tras el análisis efectuado por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos se puede concluir que el modelo de movilidad existente en Martos no responde al concepto de una movilidad sostenible. Existe un uso abusivo del vehículo privado, suponiendo este más del 50% del reparto modal con las consecuentes externalidades que esto provoca en la movilidad del municipio. Aumento de la congestión, tráfico de agitación, peores tiempos en el sistema de transporte público y mayor inseguridad para peatones y ciclistas. Es necesario desde el municipio cambiar esta tendencia para estar en línea con las propuestas de la Agenda Urbana Española. En la actualidad, Martos se encuentra en el buen camino para ello gracias a las propuestas que se contemplan tanto en la EDUSI como en el PMUS.

Medidas como la propuesta de nuevos itinerarios ciclistas, la peatonalización de calles o mejoras en la accesibilidad acercarán al municipio a los objetivos que propone la Agenda Urbana Española relacionados con favorecer la ciudad de proximidad.

POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES. (5.2)

Observando en este apartado las líneas de actuación relativas al Objetivo Específico 5.2. Potenciar los Modos de Transporte Sostenible, se puede deducir que, a pesar de existir una línea de transporte urbano que da servicio al municipio es el vehículo privado el que consigue la mayor cuota del reparto modal. Respecto al transporte urbano, este presenta problemas de eficacia y debido a las altas frecuencias que tiene y debe ampliar su cobertura para mejorar el acceso al polígono industrial. No obstante, estas mejoras se prevén en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio, estando de este modo más en línea con los Objetivos propuestos por la Agenda Urbana Española.

Se puede concluir, por tanto, que a pesar de las dificultades derivadas tanto de la orografía como el uso abusivo del vehículo privado entre otras, el municipio de Martos está haciendo grandes esfuerzos en mejorar la planificación de la movilidad en la localidad.

5	FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	Acciones (núm.)	Alineamiento con la Agenda Urbana			
OE	Objetivos Específicos		N/A	BAJO	MEDIO	ALTO
5.1	**Favorecer la ciudad de proximidad.**	10		1	3	6
5.2	**Potenciar los modos de transporte sostenible.**	12			10	2
	Total	22		1	13	8

Fuente: Elaboración propia

Análisis del Ámbito

Análisis Cualitativo

A continuación, se exponen cada una de las líneas de actuación que recogen los Objetivos Específicos 5.1 y 5.2 pertenecientes al **Objetivo Estratégico 5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.** Se tratará por tanto de analizar si las políticas y estrategias implementadas o propuestas en el municipio de Martos, a través de los diferentes instrumentos con los que cuenta, responden a los retos lanzados por la Agenda Urbana Española.

5.1 Favorecer la ciudad de proximidad

Para cada una de las líneas de actuación del objetivo específico **5.1 Favorecer la ciudad de proximidad,** se presentan las acciones que se han realizado o se están implementando en Martos, indicando posibles referencias documentales y su grado de implementación: Bajo (B), Medio (M), Alto (A) o No Aplica (N/A).

5.1.1	**Fomentar un modelo urbano de usos mixtos que reduzca distancias en los viajes dentro de la ciudad.**

Tal y como describe esta primera línea de actuación del Objetivo Estratégico 5, fomentar un modelo urbano que reduzca las distancias de los viajes favoreciendo de este modo los desplazamientos a pie o en modos no motorizados es esencial en los municipios. En el municipio de Martos son conscientes de ello y vienen trabajando en esta línea tanto desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible como desde la EDUSI.

Tal y como se describe en el propio documento del PMUS, el propósito principal de este es conseguir un modelo de movilidad que permita sentar las bases de una cultura donde se priorice la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte, proporcionando un modelo más compacto, reduciendo las distancias de viajes dentro del municipio. De este modo se conseguirán los siguientes objetivos:

- Satisfacer las mismas necesidades con desplazamientos más cortos y autónomos.
- Discriminar positivamente el transporte colectivo, modo más eficiente desde el punto de vista energético, ambiental, social y económico que el vehículo privado.
- Dar un nuevo tratamiento al espacio público donde el peatón sea el protagonista.
- Contemplar medidas de gestión de la demanda que complementen a la inversión en infraestructuras para promover una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles.

Como se puede apreciar, los documentos de planeamiento específicos relativos a la movilidad con los que cuenta el municipio están en consonancia con la línea de actuación de la Agenda Urbana Española.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE

	Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible de Martos.	BAJO	MEDIO	ALTO
				X

5.1.2 Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.

Desde el municipio de Martos son conscientes de la importancia de promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal tal y como indica la línea de actuación 5.2.1 de la Agenda Urbana Española. Tanto desde la EDUSI como desde el PMUS se han detectado dificultades en la accesibilidad del municipio debido a la complejidad urbana que este tiene debido a su orografía, no obstante, en estos mismos documentos se plantea posibles acciones y líneas de actuación a llevar a cabo.

En el Diagnóstico del **Plan de Movilidad de Martos** se ha analizado la accesibilidad del municipio y se ha detectado, como ya se ha comentado, que existen dificultades de acceso al centro debido a las pendientes, aspecto muy negativo como se comenta en el propio documento debido a que es ahí donde residen las poblaciones de mayor edad. De este diagnóstico se deduce que uno de los principales problemas desde el punto de vista de la movilidad peatonal, es la falta de accesibilidad, tanto por las pendientes como por la inexistencia de rebajes en los bordillos.

- Por estas razones, uno de los propósitos del PMUS de Martos es ahondar en un modelo de movilidad que permita sentar las bases de una cultura donde se priorice la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte, propugnando un modelo más compacto que:
- Satisfaga las mismas necesidades con desplazamientos más cortos y autónomos.
- Discrimine positivamente el transporte colectivo, modo más eficiente desde el punto de vista energético, ambiental, social y económico que el vehículo privado.
- Dé un nuevo tratamiento al espacio público donde el peatón sea el protagonista.
- Contemple medidas de gestión de la demanda que complementen a la inversión en infraestructuras para promover una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles.

En este sentido, desde la **Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos**, se incluye una línea de actuación relacionada directamente con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. La línea de actuación prevista en el Edusi es la relativa a “Mejoras en la accesibilidad viaria del municipio en pro de la movilidad urbana sostenible”. Las tipologías de operaciones previstas en esta línea de actuación son:

- Eliminación de barreras arquitectónicas.
- Ampliación de zonas peatonales.
- Otorgar al peatón prioridad en zonas de tránsito.

- Peatonalización/semipeatonalización de zonas concretas.
- Regulación de tráfico rodado.
- Descongestión de cuellos de botella

Teniendo en cuenta esto se podría deducir que el municipio se encuentra alineado con las propuestas de la Agenda Urbana Española en relación con la promoción de patrones de movilidad que favorezcan la ciudad de proximidad.

Ref.		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018 Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos.			X

5.1.3 Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.

La recuperación del espacio público para el peatón es uno de los ejes fundamentales sobre los que tienen que basarse las estrategias de movilidad sostenible de las ciudades.

Una de las principales debilidades que se muestran en el municipio en relación con esta línea de actuación es el dominio del espacio público por parte del vehículo privado. La configuración del casco histórico tradicional, de calles de sección estrecha y escasos espacios para paso de peatones, hace que existan problemas de estacionamiento en periodo diurno en la totalidad del área, problemas que se hacen más acuciantes en el entorno de la zona comercial de la calle Carrera. Otros barrios de Martos bajo, con gran densidad de establecimientos comerciales y de ocio, cuentan con niveles altos de saturación. Es por ello por lo que es crucial en esta zona del municipio determinar un espacio equilibrado entre el destinado a los modos motorizados y no Motorizados.

Desde el consistorio son conscientes de estas dificultades y por tanto, desde el PMUS como desdela EDUSI se proponen distintas estrategias destinadas a aumentar el espacio destinado a la movilidad no motorizad:

- Creación de una red de itinerarios ciclistas en el centro urbano con nuevos conceptos de viario ciclista como los ciclocarriles o ciclocalles y conectando con las vías ciclistas existentes o previstas en el PGOU.
- Creación de aparcamientos para bicicletas a lo largo de la ciudad, principalmente en centros atractores.
- Creación de un sistema público de bicicleta pública.
- Adaptación de la normativa ciclista de la ciudad al estado del arte actual en materia de regulación de la bicicleta en la ciudad.

- Creación de una red de itinerarios peatonales que facilite la realización de una mayor cantidad de desplazamientos a pie en mejores condiciones de seguridad y comodidad.
- Creación de los caminos escolares para fomentar los viajes a pie hacia los centros educativos en condiciones de seguridad.
- Introducir los conceptos de Smart Mobility.

Ref.		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018 Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos.	BAJO	MEDIO	ALTO
				X

5.1.4 Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa.

En el Diagnóstico del PMUS se determina que no existe una red como tal de calles peatonales si bien existen algunas calles con un pequeño tramo peatonal. Ene este mismo sentido, en la EDUSI se describen distintas deficiencias en materia de itinerarios peatonales tales como la inexistencia de una red peatonal definida y continua, falta de señalización en los itinerarios, anchos de acera insuficientes o ausencia de segregación entre el espacio destinado a los peatones y al tráfico.

Desde el **PMUS** se proponen distintas Líneas Estratégicas que están relacionadas con esta línea de actuación, la que guarda mayor relación con la línea de actuación 5.1.4 de la Agenda Urbana Española sería la relacionada con la movilidad peatonal.

La ciudad viene llevando a cabo medidas tanto desde la EDUSI como desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con el objetivo de fomentar una ciudad orientada al peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa, tal y como enuncia la línea de actuación 5.1.4. de la AUE.

Entre las medidas que propone el PMUS se encuentran las siguientes:

- Red de itinerarios peatonales: Se ha propuesto la creación de una red de itinerarios peatonales en la que se aumente el espacio y la preferencia peatonal. De este modo, esta medida lleva implícita la reducción del impacto del coche sobre la ciudad tanto en lo referido a la ocupación del espacio como de la velocidad.

Ref.		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018 Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos.	BAJO	MEDIO	ALTO
				X

5.1.5	**Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.**

La línea de actuación 5.1.5 de la Agenda Urbana Española debe ser una prioridad en las ciudades, ya que fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más accesible minimiza los efectos negativos de la movilidad sobre la ciudad y el medio ambiente a la vez que fomenta la igualdad y la equidad.

El transporte colectivo urbano en Martos se reduce en la actualidad a una sola línea de autobús, de unas veinte plazas sentadas, que tiene una frecuencia de aproximadamente media hora. El Plan de Movilidad Urbana de Martos, prevé entre otras cosas, incorporar una nueva línea que una el casco con la zona industrial mediante un vehículo de dimensiones normales, y convertir la línea actual en un servicio explotado por un microbús que circule por las calles del casco histórico en condiciones más favorables para su convivencia con los peatones.

Por lo tanto, desde el municipio se están haciendo esfuerzos por mejorar la calidad y eficiencia del sistema de transporte público.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018. Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos.	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.1.6	**Implementar modelos de desarrollo urbanístico que incorporen planes de transporte público.**

Tal y como se expone en esta línea de actuación de la Agenda Urbana Española, es necesario que los planes de ordenación del municipio incorporen planes de transporte público en los nuevos desarrollos, son los llamados DOT, Desarrollos Orientados al Transporte, en los que el crecimiento urbano de la ciudad se hace de forma paralela a la planificación del transporte público. De este modo, se consigue una mayor accesibilidad a los sistemas de transporte del municipio.

En los documentos analizados del municipio de Martos, tanto en el PGOU como en el PMUS se hace referencia al análisis territorial y urbanístico, donde se propone estudiar los aspectos de la estructura urbana y territorial con influencia directa en las pautas de movilidad de los habitantes (centros generadores y atractores), así como la incidencia del transporte público en los nuevos desarrollos.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE

	Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos.	BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.1.7	**Fomentar cadenas metropolitanas o supramunicipales de transporte público y promover su intermodalidad.**

Tal y como se ha comentado en la línea de actuación 5.1.5, el fomento del transporte público es una prioridad para la planificación de la movilidad de las ciudades y en este sentido promover la intermodalidad es necesario para facilitar el acceso de los ciudadanos a los distintos modos de transporte y conseguir así un reparto modal más equitativo.

El transporte público urbano de Martos, según datos del PMUS y de la EDUSI se reduce a una línea de autobús a la que se prevé incorporar una nueva. En relación con el transporte interurbano, Martos, dispone de una serie de servicios de autobuses que conectan con distintos núcleos de población del municipio: Monte Lope Álvarez y Bobadilla-Casillas; poblaciones del área metropolitana: Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno y Jamilena; con poblaciones de la provincia: Santiago de Calatrava, Higuera de Calatrava, Alcalá la Real, Linares, Úbeda y Alcaudete, y de fuera de la provincia: Málaga

Estos autobuses parte de la Estación de autobuses ubicada en el centro del municipio lo que permite que sea accesible desde cualquier punto de este en menos de 20 minutos caminando, no obstante, cuenta también con parada de taxi en las inmediaciones.

La estación de autobuses está conectada con los autobuses urbanos que cuentan con una parada en la puerta de la estación. El autobús interurbano tiene también otras paradas en la Avenida Europa y en el polígono industrial.

Por lo tanto, en base a lo descrito anteriormente y dadas las características del municipio se podría determinar que la intermodalidad en el municipio no es deficiente, si bien seguirían existiendo aspectos de mejora.

		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018 Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos.	BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.1.8	**Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable. Elaborar ordenanzas de coexistencia de ciclistas y peatones.**

Martos, a excepción de la zona del casco histórico como consecuencia de la intrincada orografía, presenta unas buenas condiciones para los desplazamientos peatonales de tal manera que es relevante su contribución a la movilidad global de la ciudad. Así, con objeto de recoger la importancia del peatón en la ciudad se plantea la creación de una red de itinerarios peatonales en la que el peatón sea el protagonista por encima de otros modos que comparten el espacio público como el coche

La propuesta contempla, además, la señalización horizontal y vertical de los itinerarios y zonas estanciales. Informar de la existencia de unos itinerarios peatonales cómodos, accesibles y seguros, que conectan la mayor parte de las zonas del municipio, entre sí y con los barrios generadores de viajes, es el principal objetivo de esta medida, que se coordina dentro del PMUS como refuerzo de la creación de los itinerarios peatonales, orientando e informando de la existencia de un itinerario peatonal, asegurando las características antes mencionadas.

Los objetivos que se persiguen con esta medida son:

- Garantizar la continuidad de los itinerarios peatonales, llevándose a cabo una ordenación del espacio peatonal.
- Cubrir las necesidades de movilidad habitual.
- Completar las necesidades de movilidad por ocio (función recreativa y de esparcimiento).
- Cubrir las necesidades de accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Incrementar la seguridad y disminuir la accidentalidad.
- Aumentar los recorridos a pie, lo que implica mayor actividad física, mejora de salud, reducción de costes sanitarios, ahorro de coste en transportes motorizados, ahorro de emisiones, etc.

Por lo tanto, se trata de asegurar, en una serie de itinerarios, unas condiciones mínimas para el buen tránsito peatonal. Estas condiciones abarcan un amplio marco de actuaciones como serían:

- Asegurar unos anchos mínimos en la sección.
- Optimizar recorridos.
- Conectar los principales puntos generadores y atractores de viajes.
- Adecuada ubicación de pasos de peatones y cruces.
- Optimización de ciclos semafóricos adaptando los tiempos de paso al peatón, con especial cuidado de que permita el paso a las personas de mayor edad y personas de movilidad reducida.
- Adecuada iluminación y eliminación de puntos ciegos para su adecuado tránsito por la noche.

En relación con los itinerarios ciclistas hay que mencionar las siguientes iniciativas ya iniciadas o en planificación con las que cuenta el municipio de Martos:

- La Vía Verde del Aceite constituye la principal infraestructura ciclista del municipio, con un acceso hacia Martos Bajo y Martos Alto desde el oeste del casco urbano.

Uno de los objetivos principales del **PGOU** de Martos consiste en reducir lo máximo posible los tráficos de paso en la ciudad. La reducción de este tráfico permitiría el rediseño de la sección de algunas de las arterias principales de Martos posibilitando el aumento del espacio peatonal, el arbolado, de carriles bici, etc. En definitiva, transformar algunas de estas calles en "*espacios ambientalmente más saludables".*

Para conseguirlo el PGOU plantea la creación de una vía urbana perimetral de circunvalación desde la entrada norte de la ciudad siguiendo la antigua carretera hacia Torredonjimeno hasta llegar a la conexión sureste con la carretera hacia Fuensanta de Martos. Esta ronda tendrá una longitud de 4.500 m. con una sección de 15 metros para dos carriles de tráfico rodado, uno de carril bici y doble acerado. De forma adicional, en cuanto a la red viaria el plan contempla otras actuaciones.

En el **PMUS,** dentro del Programa, *Mejora de los modos no motorizados,* se encuentra la propuesta de la creación de una red de itinerario ciclista con el objeto de incrementar el uso de la bicicleta; disponiendo de una red mallada que de mayor visibilidad a la bicicleta, con itinerarios continuos que permitan a los marteños realizar sus desplazamientos en bicicleta, no solo por ocio, sino también para sus desplazamientos habituales.

Ref.		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018 Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Martos	BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.1.9 Adoptar medidas para fomentar la elaboración de planes de transporte al trabajo en los principales centros de actividad económica del área urbana para racionalizar los desplazamientos a los centros de trabajo, así como estrategias de teletrabajo.

Esta línea de actuación de la Agenda Urbana Española queda definida en el Plan de Movilidad Urbana de Martos. En el municipio de Martos, el principal foco de atracción de viajes es el polígono industrial Cañada de la Fuente. La importante concentración de empresas de relevancia supone un gran polo atractor de viajes tanto del propio Martos como del resto de la provincia. La adecuada ubicación del polígono de forma contigua al centro urbano permite que se pueda establecer un modelo de movilidad, para los residentes en Martos, donde se prioricen sistemas de transporte alternativos al coche como el transporte público, la bicicleta y el modo andando.

Por este motivo, desde **el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Martos** se propone que además de las medidas planteadas en el resto del plan de movilidad en donde se trata de potenciar el resto de los modos mediante el establecimiento de itinerarios ciclistas y peatonales que lleguen al polígono, así como la mejora de la red de transporte urbano en

su conexión con el polígono, es conveniente el desarrollo por parte de las principales empresas de planes de transporte al trabajo.

Se recoge en este Plan algunas de las principales medidas que se podrían contemplar:

- Potenciar los modos de transporte suaves (A pie y bicicleta): Adecuar y mejorar los accesos a la empresa, construir aparcamientos de bicicletas, habilitar duchas, proporcionar bicicletas por la propia empresa.
- Creación de servicios discrecionales de autobús de una o varias empresas.
- Optimización de los servicios existentes con los nuevos. Coordinación e integración para no crear rutas duplicadas destinando de manera correcta los recursos empleados.
- Promoción del transporte público: Publicar en la empresa la información del transporte, horarios, rutas, paradas, etc.
- Fomentar el coche compartido (carpooling): Se desarrolla más en detalle en el siguiente apartado.
- Regulación del aparcamiento.
- Compensación económica por no usar las plazas de aparcamiento.
- Regulación del aparcamiento en la calle: Puede ser suficiente con la señalización de las plazas.
- Fomento del teletrabajo.
- Escalar los horarios de entrada y salida para disminuir la congestión en horas punta.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
				X

5.1.10	**Establecer plataformas logísticas de distribución en cada barrio y gestionar la distribución de mercancías en las zonas urbanas, maximizando los centros de consolidación/ruptura de cargas y evitando la distribución con bajo nivel de carga de furgonetas y camiones.**

En la sociedad actual y acentuado por la actual crisis provocada por la pandemia del COVID-19, se han incrementado notablemente el comercio online y la distribución de mercancías a domicilio. Este sistema conlleva problemas asociados tales como congestión en los centros urbanos, falta de aparcamientos o aumento de la contaminación en los cascos urbanos. En este sentido, es necesario establecer medidas alineadas con las líneas de actuación 5.1.10 de la Agenda Urbana que intenten paliar estas externalidades y mejore el transporte de última milla.

Según el PMUS de la ciudad de Martos, existen en la ciudad un total de 25 zonas destinadas a carga y descarga. El mayor número de zonas de carga y descarga. Cabe destacar también el

aparcamiento municipal existente en el polígono industrial Cañada de la Fuente el cual tiene una capacidad de 28 plazas para camiones.

No se han detectado medidas en el planeamiento de la ciudad destinadas a paliar las externalidades provocadas por el transporte de última milla en el casco urbano más allá de las zonas de carga y descarga existentes.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
		X		

5.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.

A continuación, se procede a trabajar de la misma forma que en el objetivo específico anterior, en este caso el análisis de la aplicación de las líneas de actuación referentes al objetivo específico 5.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.

5.2.1	**Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. En estos planes debería fijarse la prioridad peatonal en la circulación urbana.**

Una de las principales preocupaciones del consistorio en materia de movilidad, es el alto índice de uso que tiene el vehículo privado en el municipio. En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos se definen una serie de políticas destinas a reducir el uso del vehículo privado en el municipio. Estas medidas están completamente alineadas con las propuestas de la Agenda Urbana Española:

- Potenciar el resto de modos de transporte en todos los niveles.
- Reordenación de sentidos de algunas calles.
- Establecer medidas de calmado de tráfico para reducir el impacto del uso del automóvil en la
- ciudad.
- Potenciar los aparcamientos existentes y creación de nuevos como elementos disuasorios del uso del coche, para evitar el tráfico de agitación (en busca de aparcamiento) y reducir la presión de aparcamiento en superficie. Mejorar los itinerarios de acceso a los mismos y mejorar la información, señalización, horarios, etc.
- Introducir los conceptos de Smart Mobility.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
				X

5.2.2	**Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas que interconecten los distintos modos.**

Desde el PMUS y con el Objetivo principal de este, *alcanzar un modelo de ciudad en el que los ciudadanos realicen sus desplazamientos de forma sostenible*, se plantean distintos objetivos entre los que se encuentra el aumento de la partición del transporte público en el reparto modal. Para conseguirlo se proponen las siguientes políticas:

- Reordenación de la red de Transporte Público Urbano para la optimización y coordinación de la oferta y la demanda mediante la concepción de una red que responda a las necesidades actuales de la ciudad, prestando especial atención a su conexión con grandes centros atractores como el polígono industrial o el propio centro de la ciudad.
- Mejora de la velocidad comercial del transporte público reduciendo el tráfico y con medidas de priorización semafórica.
- Mejorar el sistema de información a los usuarios del transporte público urbano.
- Mejorar la cobertura y uso del autobús interurbano con un mayor número de expediciones
- efectuando parada en la Avenida de Europa.
- Mejora de la intermodalidad entre el autobús urbano e interurbano.
- Conexión con La Carrasca.
- Introducir los conceptos de Smart Mobility.

Por tanto, en base a estas medidas, se puede considerar que el municipio de Martos está en consonancia con esta línea de actuación que propone la Agenda Urbana Española relacionadas con establecer una buena cobertura de transporte público en el municipio.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
				X

5.2.3	**Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.**

Desde el PGOU del municipio se propone la creación de un sistema de intercambiador de transporte a lo largo de la Avenida de la Fuente de la Villa que cuente con:

- Apeadero de autobuses interurbanos.
- Subida peatonal mecanizada a la calle Fuente del Baño y desde la calle San Francisco a la calle Baluarte.

- Aparcamiento para residentes y aparcamiento rotatorio.

Ref.		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018 Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Martos	BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.4	**Dotarse de una estrategia integral que incluya políticas de disuasión de la utilización de vehículos contaminantes, dentro de un plan o programa más amplio que incluya otras alternativas. En tal sentido, el paso de los actuales Planes de movilidad a planes estratégicos que potencien los objetivos estratégicos de la Agenda sería muy recomendable.**

En la actualidad el municipio de Martos dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el que dispone de estrategias destinadas a disuadir de la utilización del vehículo privado.

En la sección "Políticas para el fomento de los viajes no motorizados", de dicho documento, se propone las siguientes líneas de actuación mediante las cuales el municipio intentará potenciar su objetivo de disminuir el uso de vehículos más contaminantes.

- Creación de una red de itinerarios ciclistas en el centro urbano con nuevos conceptos de viario ciclista como los ciclocarriles o ciclocalles y conectando con las vías ciclistas existentes o previstas en el PGOU.
- Creación de aparcamientos para bicicletas a lo largo de la ciudad, principalmente en centros atractores.
- Creación de un sistema público de bicicleta pública.
- Adaptación de la normativa ciclista de la ciudad al estado del arte actual en materia de regulación de la bicicleta en la ciudad.
- Creación de una red de itinerarios peatonales que facilite la realización de una mayor cantidad de desplazamientos a pie en mejores condiciones de seguridad y comodidad.
- Creación de los caminos escolares para fomentar los viajes a pie hacia los centros educativos en condiciones de seguridad.
- Introducir los conceptos de Smart Mobility.

Ref.		ALINEAMIENTO CON LA AUE		
	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.5	**Ubicar aparcamientos de disuasión en la periferia urbana, facilitando la transferencia del usuario de un vehículo privado al transporte público o al vehículo compartido.**

En el momento de redacción del PMUS no existían aparcamientos disuasorios que puedan absorber parte de la demanda de aparcamiento que accede tanto al núcleo de Martos como al polígono, por eso se propone desde el este documento una adecuación de nuevas zonas de aparcamiento en zonas perimetrales al núcleo que actúen como aparcamientos disuasorios que reduzcan la presión de aparcamiento en la zona centro de manera que se permita la realización de acciones para aumentar el espacio peatonal y ciclista.

El objetivo de esta medida sería optimizar las instalaciones de los aparcamientos para promover así un mayor uso de estas y por lo tanto reducir el tráfico en superficie al disminuir el tráfico de agitación, así como suponer una alternativa para el aparcamiento en la vía púbica en el centro.

Las distintas propuestas que se recogen en el PMUS son las siguientes:

- Nuevo aparcamiento subterráneo en la Estación de Autobuses.
- Adecuación de la zona de aparcamiento de la Travesía Isabel Solís.
- Aparcamiento disuasorio en el entorno del polígono desde la entrada de la autovía.
- Adecuación de la zona de aparcamiento de la feria.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.6 Ubicar las actividades periféricas, que atraen gran número de viajes, en puntos de alta accesibilidad a los ejes de transportes y a los nodos de la red de transporte público.

Tras el estudio de la movilidad en Martos y la lectura de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible se deduce que el gran centro atractor del municipio es el polígono industrial Cañada de la Fuente. También lo es el propio centro urbano como centro administrativo y comercial. Derivando cada uno de estos focos en distintos problemas de accesibilidad y movilidad.

El centro urbano, como ya se ha ido comentando anteriormente tiene distintos problemas de accesibilidad derivados del uso masivo del vehículo privado. Problemas de congestión, falta de aparcamiento, así como otros de accesibilidad o falta de itinerarios peatonales.

En cuanto al polígono industrial, tal y como se extrae del PMUS, su ubicación relativamente cercana al centro urbano permite que parte de los desplazamientos se realicen a pie y la existencia de paradas de autobuses urbanos e interurbanos permite el acceso por estos modos al polígono, buena parte de los desplazamientos se realizan en vehículo privado, ya sea como conductor como acompañante Esto unido a la falta de espacio en algunas calles y a

la concentración de los viajes en los cambios de turno hace que existan problemas de movilidad en el entorno del polígono, sobre todo en algunos tramos horarios (los cambios de turno). Por lo tanto, se puede deducir que el principal foco de atracción de viajes del municipio está bien ubicado, aunque deberían promoverse las políticas que fomenten el uso del transporte público al mismo.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.7 Impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos. Implantar puntos de recarga de coches eléctricos.

Teniendo en cuenta que progresivamente el parque de vehículos se irá transformando hacia vehículos con otro tipo de tecnología, es necesario contar con puntos de recarga eléctrica a lo largo de la ciudad que permita el repostaje de los vehículos. El objetivo concreto es facilitar la llegada de la nueva tecnología eléctrica a Martos y por tanto contribuir a la reducción de emisiones del parque móvil.

Se propone la instalación de uno o dos puntos de recarga eléctricos en Martos. La ubicación de uno de ellos debería de ser en el entorno del Ayuntamiento de Martos, en la Plaza de la Constitución de manera que sirva como nodo central para la recarga de los vehículos municipales, y además es un punto estratégico y central para toda la ciudad. También, sería muy interesante contar con puntos de recarga en el aparcamiento público del municipio.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.8 Promover una visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano (MaaS, Mobility as a Service), y fomentar medidas que impulsen los sistemas de vehículo compartido, así como los servicios cooperativos ligados al transporte público.

En relación con esta línea de actuación, desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos se propone el fomento del vehículo compartido. Por lo general, la movilidad en automóvil presenta bajos índices de ocupación por vehículo, lo que significa que la mayoría de los coches van con un solo ocupante, con los perjuicios que eso genera debido a la aglomeración de coches en los puntos de destino o la contaminación ambiental. En algunos casos se viaja compartiendo coche de forma espontánea entre los compañeros de trabajo o

entre personas conocidas entre sí que viven cerca y tienen su puesto de trabajo cerca. No obstante, esto no permite mejorar realmente la eficiencia de los desplazamientos cotidianos.

El objetivo de esta propuesta es promover, mediante campañas de comunicación y organización de un sistema de información, el uso compartido del coche principalmente en lo referido a los accesos al polígono industrial, así como a los centros educativos. De esta manera, se trata de aprovechar el parque de vehículos de las personas que diariamente se desplazan solas en automóvil a dichos destinos, logrando así una reducción de los vehículos en circulación y aparcados en destino, al mismo tiempo que se reducen los consumos energéticos y la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, reduciendo el efecto invernadero.

En relación con la Mobility As a Service no se ha desarrollado proyectos relacionados con ella en el municipio.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.9	**Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.**

Con objeto de incrementar el uso de la bicicleta, en primer lugar, se plantea la creación de una red de itinerarios ciclistas, pues como ya se ha comentado, la red ciclista de Martos es escasa y se centra únicamente en un tramo de acera-bici en la calle Lope de Vega y en la Vía Verde. El objetivo es disponer de una red mallada y dar una mayor visibilidad a la bicicleta, con itinerarios continuos que permitan a los marteños realizar sus desplazamientos en bicicleta, no solo por ocio, sino también para sus desplazamientos habituales.

Al mismo tiempo, se propone desde el PMUS la creación de aparcamientos de bicicletas, ya que en estos momentos no existe prácticamente ninguno en Martos. Es decir, la creación de los itinerarios ciclistas debe ir acompañada de la existencia de oferta de aparcamientos para que los ciclistas se decanten por esta alternativa, pues solo con una buena red no basta, sino que se ha de poder estacionar la bici, de forma adecuada, compatibilizando este aparcamiento con el resto de los usuarios del espacio público. La idea detrás de esta actuación es que la elección de este modo, al igual que ocurre con el vehículo privado, depende tanto de la red viaria como de la disponibilidad de aparcamiento.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO

			X	

5.2.10	**Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.**

Tal y como se describe en el PMUS, dentro de las medidas propuestas con el objetivo de mejorar la accesibilidad al Casco Histórico se propone crear un sistema de bicicleta compartida. Se realizaría mediante bicicletas con asistencia al pedaleo que permita salvar los desniveles existentes. La localización de las bases planificada se corresponde con los principales lugares de Martos a los que la población del centro podría acudir mediante este servicio, tanto en bajada, como en subida, ya que el esfuerzo se disminuye considerablemente al estar asistido el pedaleo.

Con esta medida se pretende cumplir distintos objetivos como son mejorar la intermodalidad, la accesibilidad y el uso de modos de transporte más sostenibles, estando así en línea con los objetivos que propone la AUE.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.11	**Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.**

Los itinerarios y redes peatonales constituyen el conjunto articulado de vías y sistemas de cruce que permite al peatón vincular un origen y un destino con aceptables condiciones de rapidez, accesibilidad, comodidad y seguridad en sus desplazamientos a pie. Dentro del programa de Creación de una red de itinerarios peatonales que propone el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos, se vincula a la buena ejecución de estos el que cumplan con una serie de criterios generales entre los que se incluye que los equipamientos públicos, así como las zonas verdes del municipio queden conectados a través de ellos.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. iPlan Movilidad.2018	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

5.2.12	Garantizar la accesibilidad universal en todos los sistemas de transporte.

Uno de los principales problemas diagnosticados en Martos es el relativo a la orografía en el casco histórico, limitando la movilidad de la población y el acceso desde y hasta esta zona y que en último término ha sido una de las principales causas que explican el descenso de población y de tejido comercial en esta zona. Con el objetivo de revertir esta situación y dotar de mayor calidad y accesibilidad a los residentes actuales y permitir que la población pueda volver progresivamente a este entorno, se han planteado diferentes actuaciones desde el PMUS.

En relación con la accesibilidad a los sistemas de transporte, desde el municipio se proponen las siguientes medidas:

- Mejoras en la accesibilidad a las paradas de transporte público.
- Plan de accesibilidad del transporte público a los nuevos desarrollos.
- Mejora de la accesibilidad al transporte público para personas con Movilidad reducida.

Ref.	Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. *iPlan Movilidad.2018*	ALINEAMIENTO CON LA AUE		
		BAJO	MEDIO	ALTO
			X	

Análisis Cuantitativo

En las siguientes tablas se recogen los indicadores descriptivos, que como señala la Agenda Urbana Española facilitan una aproximación a la situación actual del municipio y se presentan como herramientas para la toma de decisiones de las ciudades para el cumplimiento de los objetivos de la Agenda Urbana Española. Este análisis cuantitativo viene a confirmar con datos numéricos la caracterización de Martos y su entorno formulado en el análisis cualitativo, confrontando sus datos descriptivos para el objetivo estratégico 5 de la Agenda Urbana Española con los de otros municipios de características similares: Alcalá la Real, Moguer, Cártama, Carmona, Montilla y Armilla.

Indicadores Descriptivos de la AUE

ID	Indicadores AUE Ámbito X	Martos	Alcalá la Real	Moguer	Cártama	Carmona	Montilla	Armilla
D.01	Variación de población (%)	0,27	-2,54	17,04	34,20…	3,49…	-1,86	19,45
D.06	Densidad de población en suelo urbano.	68,06	38,91	82,20	23,96		4,44	4,35
D.07	Suelo urbano discontinuo.	6,39	24,68	50,97	23,96		4,44	4,35
D.08	Densidad de vivienda.	35,05	21,57	30,83	7,89		36,15	39,75
D.09	Compacidad urbana.	0,86	0,52	0,78	0,72		1,02	0,96
D.10a	Compacidad residencial. Superfície construída uso residencial (m2t/m2s)	0,61	0,36	0,51	0,56		0,60	0,55
D.10b	Compacidad residencial. Superfície construída uso residencial (%)	70,22	69,21	65,38	24,69		123,46	19,80
DST.01	Densidad de vivienda.	22,21	21,83	9,49	24,69		15,67	27,36
D.17a	Superficie de infraestructuras de transporte. (ha)	140,86	160,92	180,74	213,18	783,10	263,95	32,52
D.17b	Superficie de infraestructuras de transporte. (%)	0,54	0,62	0,89	2,03	0,80	1,57	7,37
D.18a	Índice de motorización. (Nºveh/100hab)	506,80	522,24	441,02	473,40	521,13	505,24	548,69
D.18b	Porcentaje de turismos (%)	63,87	59,13	70,74	67,88	74,38	67,29	69,98
D.18c	Porcentaje de motocicletas (%)	8,83	7,69	5,43	11,33	7,52	9,76	16,95

D.22a	**Envejecimiento de la población. (%)**	17,33	22,13	10,87	11,10	16,29	19,31	11,26
D.22b	**Índice de senectud (%)**	22,12	20,73	11,07	10,28	16,63	21,50	13,94
Fuente: Base de Datos de los Datos Descriptivos de la Agenda Urbana Española (Ed. 1/2/19)								

Análisis de Gobernanza

Actores de interés relacionados con el ámbito

A continuación, se enumeran los actores, públicos y privados, que guardan algún tipo de relación con la formulación y/o gestión de los distintos instrumentos de planificación estratégica mencionados en el análisis cualitativo

Organismos Públicos

Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

Junta de Andalucía

- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Jaén.

Diputación Provincial de Jaén.

Ayuntamiento de Martos.

- Área de Tráfico
- Área de Urbanismo

Polícia Local.

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP).

Organismos Privados

Instituciones y Organismos de transporte:

- Transporte Urbano de Martos.
- Taxis de Martos

Asociaciones vecinales y sociales.

Organizaciones sindicales (UGT y CCOO).

Polígono Industrial

Instrumentos de referencia para el ámbito

A continuación, se detallan los documentos de referencia en el ámbito:

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA (PGOU) DE MARTOS					
Entidad promotora	Ayuntamiento de Martos				
Descripción	El PGOU de Martos es el instrumento básico, de naturaleza normativa, que establece la ordenación urbanística estructural del territorio y determina de forma pormenorizada las normas que deben regir la actividad urbanizadora y edificatoria del municipio. El PGOU respeta y transpone las directrices y determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), al que está vinculado por el principio de jerarquía normativa.				
Interés objetivo AUE	5.1 5.2				
Fecha de publicación	2014	**Estado**	VIGENTE	BORRADOR	OBSOLETO
			X		

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE INTEGRADO (EDUSI) DE MARTOS	
Entidad promotora	Ayuntamiento de Martos
Descripción	Una EDUSI es un plan estratégico que define prioridades y planifica actuaciones a medio y largo plazo para mejorar la calidad de vida de un determinado espacio urbano de una manera integrada, es decir, en todos los ámbitos de su realidad territorial y socioeconómica, al tiempo que se contribuye a mejorar las condiciones climáticas y medioambientales del entorno. La EDUSI de Martos se imbrica con la estrategia formulada por el PIDU para plantear actuaciones dirigidas a optimizar la movilidad urbana, reducir el consumo energético, promover el acceso a las TIC, fomentar la empleabilidad, regenerar el paisaje urbano, rehabilitar viviendas y revitalizar el tejido empresarial.
Interés objetivo AUE	5.1 5.2

Fecha de publicación	2016	Estado	VIGENTE	BORRADOR	OBSOLETO
			X		

PLAN PARA LA RECONSTRUCCIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DEL MUNICIPIO DE MARTOS- MARTOS IMPULSA					
Entidad promotora	Ayuntamiento de Martos				
Descripción	El Plan Martos Impulsa recoge un conjunto de medidas dirigidas a mitigar los efectos de la crisis económica y social provocada por la crisis sanitaria del COVID-19 en el municipio y que han situado a numerosas personas en situación de vulnerabilidad o riesgo de exclusión social. Este Plan recoge un total de 120 medidas en los ámbitos de la seguridad ciudadana, la salud pública, la fiscalidad, servicios sociales, educación, desarrollo económico, la movilidad urbana, los servicios públicos, cultura y deportes.				
Interés objetivo AUE	5.1 5.2				
Fecha de publicación	2020	**Estado**	VIGENTE	BORRADOR	OBSOLETO
			X		

Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Martos. *iPlan Movilidad.2018*					
Entidad promotora	Ayuntamiento de Martos				
Descripción	Actualización del Plan de Movilidad de 2010 que sirva para establecer una nueva hoja de ruta para los próximos años, corto, medio y largo plazo, detectando los problemas y éxitos derivados de la implantación de las medidas establecidas en el anterior Plan, y atendiendo a los cambios producidos desde su elaboración dentro del municipio.				
Interés objetivo AUE	5.1 5.2				
Fecha de publicación	2018	**Estado**	VIGENTE	BORRADOR	OBSOLETO
			X		

Conclusiones

Principales Problemas o Retos de la Ciudad

Tras la lectura de los diferentes planes y estrategias que tiene el municipio de cara a favorecer la proximidad y la movilidad sostenible, se pueden distinguir ciertos aspectos en los que el municipio tiene aún margen de mejora para estar en consonancia con las líneas de actuación que propone la Agenda Urbana Española. Los Objetivos, Planes y Medidas que se proponen desde el PMUS están la mayoría en consonancia con las recomendaciones de la Agenda Urbana, así como otros documentos con los que cuenta el municipio, como el PGOU de Martos o la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de Martos. No obstante, hay que destacar que aún quedan bastantes aspectos a mejorar tanto a nivel de planificación como de ejecución en el municipio en materia de movilidad sostenible. Es importante destacar que Martos cuenta con una actualización de su anterior Plan de Movilidad de 2010 aprobada en 2018.

Se podría por tanto concluir que los principales retos que aún quedan por solucionar en el municipio relacionados con las líneas de actuación de la Agenda Urbana serían los siguientes:

1. **Reducir el uso abusivo del vehículo privado** por parte de los ciudadanos del municipio. En la actualidad, el uso del vehículo privado constituye más del 50% del reparto modal. Esta situación genera en el municipio problemas de congestión, aparcamiento e inseguridad.
2. Otro de los retos fundamentales a los que se enfrenta el municipio son los **problemas de accesibilidad** que existen principalmente en el Casco Histórico. Se hacen necesarias actuaciones que permitan una mejora de la accesibilidad no sólo a los sistemas de transporte a través de la mejora de las paradas de autobús o el acceso al autobús al transporte público para personas con movilidad reducida sino también, en el sentido de la accesibilidad física y espacial a determinadas áreas del municipio. Consiguiendo de este modo una regeneración de las áreas más degradas de Martos.
3. En relación con la **movilidad peatonal**, es necesario mejorar la infraestructura destinada a estos modos de transporte sostenible, promoviendo un mayor número de zonas estanciales, plazas y calles peatonales.
4. En relación con la **movilidad ciclista**, hay que mencionar que en la actualidad es casi inexistente en el municipio por lo que se hace necesario la creación de una adecuada red de vías ciclistas y aparcamientos de bicicleta que permitan aumentar el reparto modal de este transporte.
5. En cuanto **al transporte público** el principal problema es la baja demanda del sistema de lo que se deduce que no es una alternativa para los desplazamientos en coche en la ciudad. Cabe destacar que pese a los altos valores de cobertura que presenta no supone una buena alternativa al vehículo privado. Son por tanto necesarias una serie de medidas que permitan la reordenación de la red, aumentando no sólo la cobertura si no también la frecuencia de paso. También sería preciso dar acceso a los principales centros atractores como el polígono industrial a través del transporte público.

6. Mejorar la política de aparcamientos en el municipio, que trate de disuadir el tráfico de agitación en el municipio y en el polígono industrial.
7. Mejorar la **concienciación y educación existente en relación con la movilidad sostenible y** otros modos de transporte que no sea el coche.
8. Necesidad de desarrollar los Desarrollos Orientados al transporte en los nuevos desarrollos urbanos que se llevan a cabo en el municipio. La planificación urbana y la movilidad deben ir de la mano con el objetivo de lograr una movilidad más sostenible en el municipio.
9. Fomento de los vehículos eléctricos con el objetivo de reducir las emisiones de CO” y los Gases de Efecto Invernadero.

Análisis DAFO

A continuación, se realiza un análisis DAFO, mediante el que se analizarán las características internas (Debilidades y Fortalezas) y externas (Amenazas y Oportunidades) del municipio con respecto a los objetivos Específicos: 5.1 y 5.2.

D	DEBILIDADES	A	AMENAZAS
D01	Uso abusivo del vehículo privado.	A01	Cultura de coche muy arraigada
D02	Problemas de accesibilidad al casco histórico por la intrincada orografía.	A02	Crisis provocada por el Coronavirus que hace que la población sea temerosa de usar el transporte público.
D03	Infraestructura ciclista deficiente o inexistente. Lo que conlleva escasez de viajes en bicicleta que no sean por motivo de ocio.	A03	Despoblación del Casco Histórico con las consecuentes pérdidas de densidad de población que dificultan la planificación del transporte público.
D04	Problemas de aparcamiento en el centro del casco, zona alta, por escasez de plazas.	A04	Falta de concienciación del uso de modos de transporte sostenibles.
D05	Problemas de conexión con las pedanías por sus características, poca población y situación alejada del núcleo principal.		
D06	Problemas de conexión con las pedanías por sus características, poca población y situación alejada del núcleo principal.		
D07	La relevancia económica del Polígono Industrial Cañada de la Fuente genera un gran número de desplazamientos con una especial concentración de los mismo en los cambios de turnos de trabajo.		
D08	Transporte urbano con posibilidades de mejora.		

F	FORTALEZAS	O	OPORTUNIDADES
F01	El clima de Martos favorece el desarrollo de la movilidad peatonal y ciclista.	O01	Voluntad de las instituciones para involucrarse, e incorporar a la ciudadanía a través de las asociaciones ciudadanas.
F02	El tamaño del municipio, con distancias asumibles en modos no motorizados.	O02	Implicación del Consorcio de Transportes de Jaén, de cara a las actuaciones en transporte interurbano.
F03	Zona de Ensanche del municipio fácilmente accesible y transitable.	O03	Financiación disponible del programa EDUSI.
F04	El municipio cuenta con un Plan de Movilidad Urbanas Sostenible actualizado y completo que cumple con todas las líneas de actuación de la Agenda Urbana Española.	O04	Financiación a través de los Fondos Next Generation en materia de movilidad sostenible.
F05	Espacios disponibles y planificación en el PMUS para construir aparcamientos disuasorios.	O05	Plan RENOVE estatal para la compra de vehículos eléctricos menos contaminantes.
F06	Cercanía a la ciudad de Jaén.	O06	Introducción de las nuevas tecnologías en la movilidad sostenible a través de sistemas de vehículo compartido, aplicaciones, etc.

Esquema de Integración con los Instrumentos de Planificación Nacionales e Internacionales

Tal y como se menciona en la introducción, la AUE ha sido elaborada de acuerdo con la visión estratégica y los retos planteados en la Agenda 2030 y en las dos Agendas Urbanas Internacionales aprobadas en 2016, la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas y la Agenda Urbana Europea.

La AUE se enmarca en el ODS 11, “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, cuyo objetivo son las ciudades sostenibles, inclusivas, seguras y resilientes, pero se alinea también perfectamente con otros ODS con los que las ciudades guardan relación, promoviendo sinergias con los mismos, para así aumentar las posibilidades del éxito en el ámbito específico de dicho ODS 11.

El análisis cualitativo del ámbito 5. FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE tiene como objetivo valorar la situación del municipio de Martos en relación con los retos que se plantean en la AUE y, en consecuencia, a los compromisos de la Nueva Agenda Urbana-

Hábitat III; la Agenda Urbana Europea en objetivos de partenariados y las metas de los ODS relacionadas.

Es decir, ha analizado la situación de la ciudad con respecto a las líneas de actuación y compromisos que se plantean en dichos documentos a partir del análisis de la normativa, planes y documentos estratégicos de planificación urbana de aplicación tanto a nivel local como supralocal.

Tal y como se evidencia en la tabla que se presenta en la página siguiente, este apartado se plantea concretamente sobre la base de los siguientes elementos referenciales en el ámbito 5. FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

AGENDA URBANA ESPAÑOLA (OBJETIVOS ESPECÍFICOS)	17 ODS: METAS	NUEVA AGENDA URBANA INTERNACIONAL (COMPROMISOS)	AGENDA URBANA EUROPEA (PARTERNARIADOS)
OE. 5.1 Favorecer la ciudad de proximidad	3.6. Accidentes de tráfico	70	Movilidad urbana Calidad del aire
OE. 5.2 Potenciar modos de transporte sostenibles	9.1. Infraestructura sostenible	66; 113; 114; 115; 116; 117; 118; 141	
	11.2 Transporte público		

M
Agenda Urbana
Martos 2030