

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Resolución de 18 de julio de 2025, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por la que se da cumplimiento al artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en relación a la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible.

Mediante Decreto 128/2025, de 16 de julio, del Consejo de Gobierno, se ha aprobado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible. Su texto íntegro se encuentra disponible en la página web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en la siguiente url: <https://lajunta.es/5ryq9>

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible, ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme a lo previsto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que regula el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental para la evaluación ambiental de planes y programas.

La declaración ambiental estratégica relativa al plan, fue emitida por Resolución de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de 20 de julio de 2023, y publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 144, de 28 de julio de 2023. Publicado el plan, procede dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio.

Por lo anteriormente expuesto, y al amparo del artículo 10 del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, y el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda,

R E S U E L V O

Único. Dar publicidad a los aspectos indicados en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, relativos al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible, mediante la publicación de los siguientes anexos:

ANEXO I

Extracto que incluye los siguientes aspectos:

1. Integración de los aspectos ambientales en el plan.
2. Consideración en el Plan del Estudio Ambiental Estratégico así como el resultado de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica.
3. Razones de la elección de la alternativa seleccionada en relación con las alternativas consideradas.

ANEXO II

Seguimiento ambiental del plan

1. Medidas de seguimiento de los efectos en el medio ambiente del plan.

Sevilla, 18 de julio de 2025.- El Director General, José Miguel Casasola Boyero.

A N E X O I**1. Integración de los aspectos ambientales en el plan.**

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 1 de julio de 2014 (BOJA de 11 de julio de 2014), la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible (en lo sucesivo PTMAJ), regulado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y metropolitanos de Viajeros de Andalucía, como instrumento de ordenación y coordinación de las infraestructuras y servicios que distribuyen la movilidad metropolitana. Del mismo modo, el plan está en la línea del objetivo establecido en el Anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible para la formulación de Planes de Movilidad Metropolitanos, el cual es regular la movilidad sostenible en Andalucía, es decir, el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilita el acceso a los bienes, servicios y relaciones, se realice con un impacto ambiental positivo o con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo, de esta manera, a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

El plan, según el apartado primero del Acuerdo de Formulación, tiene la consideración de plan con incidencia en la Ordenación del Territorio, se ha elaborado según lo previsto en los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, ya que, en virtud de la disposición transitoria tercera de la misma, se continuó su tramitación conforme a esta última, tras la derogación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, que estaba vigente al comienzo de su elaboración.

Dicho plan se tramita siguiendo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo. En la mencionada normativa se desarrolla el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental respecto del procedimiento sustantivo de elaboración del propio plan para la evaluación ambiental de planes.

Como parte de la evaluación ambiental estratégica, el plan analiza los objetivos de protección ambiental, los objetivos del Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), los objetivos de la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible (EADS), así como los objetivos relacionados directamente con la movilidad sostenible, de planes, estrategias, convenios, programas y agendas con los que el PTMAJ presenta una mayor interacción. Concretamente en el ámbito internacional, la coherencia y la relación del PTMAJ con la Agenda 2030.

El escenario por el que opta el plan impulsa un modelo de movilidad sostenible, garantizando la accesibilidad, seguridad y comodidad de los medios de transporte para conseguir un sistema de transporte que sea integrado e inclusivo, en coherencia con las estrategias andaluzas de desarrollo sostenible y lucha contra el cambio climático.

El PTMAJ incluye el Estudio Ambiental Estratégico en su anexo correspondiente, exponiéndose a continuación las conclusiones del diagnóstico alcanzado:

1. El PTMAJ fomenta la intermodalidad mediante la creación de estaciones intermodales concebidas como nodos de comunicación que faciliten el transbordo desde unos modos de transporte a otros a través de la proximidad, la contigüidad y la interconexión entre los espacios respectivos de subida y bajada de pasajeros.

2. Desde el plan también se fomenta la intermodalidad mediante la creación de aparcamientos disuasorios en puntos periféricos del ámbito de actuación en conexión con nodos de transporte público, estaciones intermodales y con redes peatonales y ciclistas.

3. Con alguna de las acciones se trata de eliminar o mitigar el efecto barrera de las vías de circulación y ferroviarias, restituyendo total o parcialmente la continuidad transversal del espacio público urbano circundante.

4. Se crean en el PTMAJ las infraestructuras y condiciones necesarias para un transporte sostenible en los nuevos desarrollos urbanos, limitando estrictamente el espacio dedicado al automóvil y fomentando el desplazamiento a pie y en bicicleta mediante la creación de zonas peatonalizadas y de calmado de tráfico.

5. Existen medidas específicas para crear y consolidar redes de itinerarios peatonales y de prioridad peatonal interconectados que faciliten la continuidad del acceso peatonal a la totalidad del casco urbano.

6. Se propone también en el PTMAJ crear y consolidar redes ciclistas funcionales, seguras y atractivas interconectadas y en continuidad, que faciliten el acceso en bicicleta a la totalidad del casco urbano respetando en todo momento la prioridad peatonal.

7. Uno de los objetivos principales del plan es la eliminación de las barreras arquitectónicas para facilitar la mayor autonomía de grupos dependientes o de movilidad reducida y garantizar la accesibilidad universal de toda la ciudadanía a las dotaciones públicas y equipamientos colectivos abiertos al uso público.

8. Se estimulan a base de actuaciones, medidas de gestión de la movilidad para optimizar el uso del parque automovilístico estacionado y en circulación y promover la movilidad sostenible: políticas de aparcamiento y de regulación de la velocidad, políticas de regulación de la carga y descarga, sistemas de peaje urbano, sistemas tarifarios integrados, sistemas de préstamos de bicicletas, sistemas de carsharing (clubes de coches compartidos) y carpooling (gestión de viajes compartidos); sistemas de gestión inteligente; sistemas de señalética e información, etc.

Con la puesta en marcha del plan, se espera que los resultados que se vayan obteniendo a largo plazo (emisiones de contaminación atmosférica y acústica, congestión del tráfico, etc.), como así se ha demostrado en el modelo Análisis Coste Beneficio, sean favorables para que el área metropolitana de Jaén logre la consecución de una movilidad sostenible.

Por último, ha de tenerse en consideración que, tal como determina la Declaración Ambiental Estratégica del PTMAJ, el balance global de efectos estratégicos positivos y negativos es muy favorable, con ausencia de efectos ambientales negativos significativos sobre el medio ambiente, siempre que la ejecución del programa de medidas del plan se realice conforme a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el capítulo 9 del Estudio Ambiental Estratégico.

Estas medidas, que incorporan una serie de recomendaciones a escala estratégica, no excluirán, en ningún caso, el sometimiento de las actuaciones a los instrumentos de prevención ambiental a nivel de proyecto que desarrollen el plan posteriormente, ni las evaluaciones de la viabilidad ambiental a escala de detalle, cuando proceda, lo que se tendrá muy presente en las fases de ejecución y verificación y control de las inversiones.

2. Consideración en el plan, del estudio ambiental estratégico así como el resultado de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica.

En 12 julio de 2019, la Dirección General de Movilidad y Transporte de la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en calidad de promotor del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible, remitió a la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, en calidad de órgano ambiental, la solicitud de inicio del procedimiento, que adjuntaba el Documento Inicial Estratégico junto con el borrador del plan.

Posteriormente, el órgano ambiental remitió al órgano promotor, en febrero de 2020, el Documento de Alcance, documento que establece las bases para la posterior elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, y trasladó el resultado de las consultas (octubre-diciembre 2019) llevadas a cabo en esa fase, para su consideración en el Estudio Ambiental Estratégico que se realizase.

Sobre la base establecida en el citado Documento de Alcance, el órgano promotor elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, que se sometió a los trámites de audiencia e

información pública (febrero-abril 2022), a entidades y personas interesadas. La apertura de este trámite se acordó mediante Resolución de 11 de febrero de 2022, de la Dirección General de Movilidad y Transportes.

Además del Estudio Ambiental Estratégico y de un Documento de Síntesis incluido en un anejo independiente, se incorporaron a la información y consultas el Informe de Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del Plan, junto con sus anexos, aprobada por la Comisión de Redacción celebrada el 27 de enero de 2022. Los documentos sometidos a información pública y consultas citados se publicaron en el portal de transparencia de la Junta de Andalucía, en el portal web de la Junta de Andalucía, además de en la web específica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

De los 7 escritos compuestos por 44 alegaciones o propuestas recibidas en este proceso de audiencia e información pública, todas han sido consideradas, determinando algunas de ellas cambio o mejoras en el plan y el Estudio Ambiental Estratégico. El resultado de las consultas y cómo éstas se han tomado en consideración se puede consultar en el apartado 3 del Anexo 12 «Consultas realizadas», dentro de la documentación que acompaña al plan.

Finalizada la fase de información pública y consultas, se remitió al órgano ambiental la siguiente documentación:

- a) Una versión actualizada del plan.
- b) La versión revisada del Estudio Ambiental Estratégico, una vez incorporadas las observaciones de la consulta, así como su Documento de Síntesis, en un anejo independiente.
- c) Un informe resumen de la integración de los aspectos ambientales en el plan, que incluye el resultado de la información pública y las consultas realizadas y la propia descripción de la integración de los aspectos ambientales en el plan, del Estudio Ambiental Estratégico y de su adecuación al Documento de Alcance, de las consultas y de cómo se han tomado en consideración las mismas.

Por último, el órgano ambiental emitió la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Plan de Movilidad Sostenible, mediante Resolución de 20 de julio de 2023 (BOJA núm. 144, de 28 de julio de 2023).

Además, como garantía adicional del cumplimiento y adecuación de las inversiones y como parte de la tramitación pertinente, se ha elaborado una Memoria Económica del plan, y se han obtenido los preceptivos informes de la Dirección General de Presupuestos e Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía.

3. Razones de la elección de la alternativa seleccionada en relación con las alternativas consideradas.

En cumplimiento de la Ley 8/2018 se evalúa la incidencia del PTMAJ sobre el cambio climático, donde se define como punto de partida el clima actual y las tendencias y previsiones de futuro, se identifican los impactos climáticos que puedan afectar al ámbito del PTMAJ asociados a la línea estratégica de movilidad e infraestructuras y se efectúa la evaluación del riesgo para cada escenario propuesto.

El PTMAJ formula siete líneas estratégicas como enfoque necesario para conseguir alcanzar los objetivos estratégicos, siendo estas:

- LE1. Accesibilidad y seguridad.
- LE2. Rediseño del sistema de transporte público.
- LE3. Nuevas tecnologías y eficiencia energética.
- LE4. Promocionar el cambio modal a través de la intermodalidad.
- LE5. Alternativas de movilidad saludables.
- LE6. Sensibilización y difusión.
- LE7. Políticas de tarifas en el transporte.

A partir de los resultados del diagnóstico, se ha optado por estructurar los diferentes escenarios en base a los objetivos estratégicos y las líneas estratégicas. Así pues, los escenarios están formados por una serie de programas de actuación que están enmarcados dentro de las líneas estratégicas.

Cabe destacar que, para la generación de los escenarios del Plan se han considerado los factores ambientales sobre los cuales se debe evaluar la incidencia del PTMAJ, dispuestos en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que son:

- La población y la salud humana.
- La biodiversidad, prestando especial atención a las especies y hábitats protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE y la Directiva 2009/147/CEE.
- La tierra, el suelo, el agua, el aire y el clima.
- Los bienes materiales, el patrimonio cultural y el paisaje.
- La interacción entre los factores de población y salud humana y los bienes, patrimonio cultural y el paisaje.

El Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) presenta, en su capítulo 3, las alternativas o escenarios propuestos:

- Escenario 1. Apuesta por la movilidad limpia: 21 medidas que fomentan la movilidad de bajas emisiones y los modos activos.
- Escenario 2. Apuesta por el transporte colectivo y compartido: 25 medidas que mejoran los aspectos de calidad relacionados con el transporte público colectivo y normalizan los nuevos modelos derivados del concepto de movilidad compartida.
- Escenario 3. Gestión de la movilidad: 34 medidas que influyen en la conducta de las personas, facilitando información relacionada con los modos sostenibles de transporte y eliminando las barreras físicas y psicológicas que limitan sus opciones de movilidad.
- Escenario 4. Garantizar la accesibilidad y la inclusión social: 45 medidas con prioridad a la accesibilidad, seguridad y comodidad de los medios de transporte para conseguir un sistema de transporte que sea integrado e inclusivo.

El EsAE aporta, en sus capítulos 7 y 8, sendos análisis de los efectos de las cuatro alternativas técnica y ambientalmente viables consideradas (escenarios 1, 2, 3 y 4). Se emplearon dos metodologías de valoración de los posibles efectos estratégicos de las actuaciones de cada escenario sobre el medio ambiente.

La primera metodología (capítulo 7), denominada análisis multicriterio, valoraba los efectos de cada alternativa sobre indicadores directamente relacionados con los seis objetivos estratégicos del PTMAJ, siendo el Escenario 4 el que mejor responde a dichos objetivos.

La segunda metodología (capítulo 8), valoraba los efectos sobre los aspectos (naturales, sociales y económicos) que constituyen el medio ambiente según la ley GICA, por tanto, de forma mucho más global e integrada. El balance de efectos positivos y negativos identificaba igualmente al Escenario 4 como el de mayor integración ambiental.

En dicho escenario, además del desarrollo del Plan de Explotación y puesta en servicio del Sistema Tranviario de Jaén, considerada como la principal actuación del ámbito debido a su importancia estratégica para promover la movilidad en modos sostenibles, impulsar el transporte público y a su vez reducir la cuota modal del transporte privado en los desplazamientos cotidianos, existen otras propuestas que van a ser tenidas en cuenta en el EsAE a la hora de evaluar su impacto en los distintos factores del medio, y son:

- Plataformas reservadas para el transporte público en los principales ejes de acceso hacia Jaén capital.
- Corredor verde (disposición de puntos de recarga para vehículo eléctrico) en la conexión entre Martos y Mancha Real, norte del ámbito.
- Renovación de flota de transporte público metropolitano.
- Intercambiadores y Park & Ride.

ANEXO II

1. Medidas de seguimiento de los efectos en el medio ambiente del plan.

El capítulo 10 del Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) recoge un sistema de seguimiento y evaluación de los efectos ambientales del PTMAJ que vela por el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, el cual debe integrarse en el sistema de seguimiento y evaluación de la ejecución general del propio PTMAJ, con los siguientes objetivos:

- Verificar la valoración de los probables efectos ambientales realizada en el propio EsAE.
- Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como otros efectos adversos detectados durante el desarrollo del PTMAJ no previstos inicialmente en el EsAE.
- Evaluar la ejecución de las medidas indicadas en el EsAE para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos significativos del PTMAJ.
- Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución del PTMAJ al desarrollo sostenible y a la lucha contra el cambio climático de su ámbito territorial.

Para el cumplimiento de estos objetivos, se creará un grupo de trabajo multidisciplinario integrado por el promotor y el órgano ambiental, si bien podrán colaborar personas expertas en el seguimiento de determinados efectos. Los resultados del seguimiento de este grupo de trabajo se reflejarán en informes de seguimiento anuales y memorias de sostenibilidad. Estos informes de seguimiento incorporarán el seguimiento ambiental como parte del seguimiento integral del plan y deberán ser remitidos al órgano ambiental, así como publicados en la web de los órganos promotor y ambiental y en demás medios de difusión pertinentes.

El EsAE aporta una batería inicial de indicadores para dar operatividad a los citados objetivos de seguimiento, pudiendo ser éstos objeto de modificación como resultado de las conclusiones que se desprendan de los correspondientes informes de seguimiento ambiental anuales y memorias de sostenibilidad.