



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia


Junta
de Andalucía


Excmo. Ayuntamiento
de Cazorla



PLAN DE MOVILIDAD TURÍSTICA URBANA SOSTENIBLE Cazorla

PLAN DE ACCIÓN

Versión 2.

Agosto 2025

PLAN DE MOVILIDAD TURÍSTICA URBANA SOSTENIBLE DE CAZORLA


buchanan



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia

Junta
de Andalucía



PLAN DE ACCIÓN

El presente documento detalla las medidas técnicas del Plan de Movilidad Turística Sostenible para el municipio de Cazorla, concebido para reorganizar los flujos de visitantes y residentes, mejorar la accesibilidad, proteger el valor patrimonial del Casco Histórico y fomentar una movilidad más sostenible. Las medidas propuestas abarcan infraestructuras peatonales, regulación del tráfico, gestión del aparcamiento, transporte público y sensibilización ciudadana, conformando una estrategia integral para transformar la movilidad en este importante enclave turístico y patrimonial.



PLAN DE MOVILIDAD TURÍSTICA URBANA SOSTENIBLE DE CAZORLA



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



PLAN DE ACCIÓN

Plan de Movilidad Turística Urbana Sostenible

Fecha de edición

Agosto 2025

Versión 2

Cliente

Ayuntamiento de Cazorla

Elaborado por

Buchanan Consultores

Equipo redactor

Clara Yagüe Martín

Ana Lucía Veloso Lemus

José Luis Zaballos Pacios

Beatriz Cardo Pinillos

Ibai de Juan Ayuso

María Palomero García

Javier Flores Álvarez

Gerardo Sáez

Director del proyecto

Enrique Huertas



ÍNDICE

Introducción y planteamiento general.....5

Visión estratégica.....6

Ejes estratégicos.....7

Resultados esperados.....8

Medidas estratégicas.....9

 Estrategia 1. Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal.....10

 Estrategia 2. Gestión del tráfico y vehículo privado.....22

 Estrategia 3. Política de aparcamiento estructurado.....34

 Estrategia 4. Fortalecimiento del transporte público.....47

 Estrategia 5. Promoción de la movilidad ciclista.....53

 Estrategia 6. Convivencia turística.....58

Programación económica y seguimiento del plan.....61

 Coste general de implantación del PMTUS62

 Definición de indicadores64

 Cálculo de indicadores66

 Definición de plazos67



Introducción y Planteamiento General

El Plan de Movilidad Turística Urbana Sostenible (PMTUS) de Cazorla se configura como un instrumento estratégico fundamental para la transformación del modelo de movilidad local. Su desarrollo responde a la necesidad de abordar los desafíos específicos que enfrenta un municipio con características singulares, donde la afluencia turística constituye tanto un motor económico como un factor de presión sobre las infraestructuras y la dinámica urbana cotidiana.

La elaboración de este Plan de Acción emerge tras un exhaustivo proceso de diagnóstico que ha contemplado múltiples dimensiones: desde el análisis territorial y sociodemográfico hasta el estudio de la estructura viaria, los patrones de desplazamiento y las percepciones ciudadanas. Esta visión integral ha permitido identificar los puntos críticos donde las prácticas de movilidad y la estructura urbana se entrecruzan, generando tensiones entre la calidad de vida de los residentes y la experiencia de los visitantes.

Enfoque Integral

El Plan aborda de forma holística todos los aspectos que configuran la movilidad en Cazorla, desde la estructura física del territorio hasta los comportamientos y necesidades de residentes y visitantes.

Base Participativa

La experiencia vivida por la población local ha enriquecido el análisis técnico, aportando un conocimiento situado fundamental para comprender la realidad cotidiana de la movilidad.

Orientación Estratégica

Más allá de intervenciones aisladas, el Plan propone una transformación sistemática del modelo de movilidad, con objetivos claros y medidas articuladas entre sí.

El documento no se limita a ser un compendio de medidas técnicas, sino que aspira a constituirse como un marco transformador que garantice una convivencia armónica entre la vida cotidiana y la experiencia turística. Para ello, establece directrices operativas organizadas en ejes estratégicos, que permiten dar respuesta a las necesidades detectadas desde una perspectiva de sostenibilidad, equidad y cohesión social.

Este planteamiento reconoce que la movilidad no es meramente un asunto de infraestructuras o servicios, sino un derecho ciudadano y un factor determinante de la calidad de vida urbana. Por ello, el Plan de Acción incorpora mecanismos de implementación gradual, seguimiento continuo y evaluación sistemática, asegurando así su adaptabilidad a las circunstancias cambiantes y su capacidad para generar transformaciones perdurables en el entorno urbano de Cazorla.



Visión Estratégica

La visión estratégica que sustenta el Plan de Acción del PMTUS de Cazorla parte de un principio fundamental: la movilidad debe constituir un derecho accesible, seguro y equilibrado para todas las personas, funcionando como un factor de integración y no de exclusión o conflicto social. Esta perspectiva reconoce la complejidad territorial, social y económica del municipio, y propone una transformación progresiva pero firme del modelo actual hacia un paradigma de sostenibilidad y equidad.

Definición de objetivos específicos	Definición de estrategias prioritarias	Articulación de medidas de actuación
A partir del diagnóstico integrado, se establecen objetivos jerarquizados, claros y operativos, que actúan como ejes vertebradores de la acción pública, asegurando coherencia y orientación en cada medida propuesta.	Las estrategias ordenan y articulan los principios de la movilidad sostenible en el contexto local, asociándose a ámbitos clave de intervención y permitiendo agrupar las medidas en bloques coherentes de actuación.	Sobre estas estrategias se construye el conjunto de medidas específicas, formuladas con un enfoque técnico, social y espacial, incorporando planteamientos operativos, actuaciones clave e indicadores para su seguimiento.

Esta estructura metodológica permite abordar de manera sistemática y coherente la complejidad inherente a la movilidad urbana en un contexto turístico como el de Cazorla. Los objetivos específicos han sido cuidadosamente definidos para responder tanto a las necesidades expresadas por la ciudadanía a través de los procesos participativos, como a los retos estructurales detectados en el análisis técnico.

La definición de estrategias prioritarias supone un paso intermedio fundamental, ya que establece las líneas maestras que permitirán agrupar las intervenciones en ámbitos coherentes. Estas estrategias no solo ordenan las medidas, sino que las dotan de sentido dentro de una visión global de transformación urbana.

Finalmente, la articulación de medidas concretas constituye la traducción operativa de esta visión estratégica. Cada medida ha sido formulada considerando su viabilidad técnica, su impacto potencial y su coherencia con el resto de intervenciones propuestas, configurando así un sistema integrado de acciones que, en su conjunto, posibilitan el cambio de modelo de movilidad que Cazorla necesita.



Ejes Estratégicos

Los ejes estratégicos del Plan de Movilidad Turística Urbana Sostenible de Cazorla constituyen los pilares fundamentales que estructuran y organizan las diferentes medidas de actuación. Estos ejes responden a una visión integral de la movilidad urbana, abordando las diversas dimensiones que configuran los desplazamientos en el municipio y estableciendo prioridades claras de intervención.

Cada eje estratégico representa un ámbito específico de la movilidad urbana sobre el que se pretende incidir, y en su conjunto conforman un sistema coherente orientado a la transformación del modelo actual hacia parámetros de mayor sostenibilidad, accesibilidad y equilibrio entre las necesidades de residentes y visitantes.

Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal

Busca recuperar espacios urbanos para el disfrute ciudadano, ampliando aceras, creando áreas estanciales y garantizando itinerarios peatonales accesibles, seguros y continuos que fomenten los desplazamientos a pie.



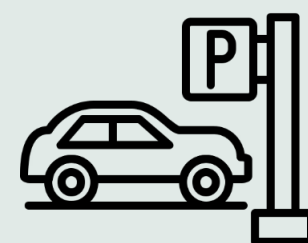
Gestión del tráfico y del vehículo privado

Propone medidas para racionalizar el uso del automóvil, reordenar los flujos de circulación y pacificar el tráfico, especialmente en las zonas más sensibles como el centro histórico y las áreas residenciales.



Política de aparcamiento estructurado

Establece directrices para reorganizar el estacionamiento en superficie, crear nuevas plazas estratégicamente ubicadas y disuadir del uso del vehículo privado en determinadas zonas mediante sistemas tarifarios y de regulación.



Fortalecimiento del transporte público

Contempla la mejora de los servicios existentes y la implementación de nuevas soluciones de movilidad colectiva, adaptadas a las características territoriales de Cazorla y a las necesidades tanto de la población local como de los visitantes.



Promoción de la movilidad ciclista

Comprende el desarrollo de infraestructuras y servicios que faciliten el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y recreativo, aprovechando el potencial ciclista de Cazorla tanto para residentes como para turistas.



Convivencia turística

Aborda la gestión de los flujos de visitantes y su impacto en la movilidad local, buscando un equilibrio entre la satisfacción de la demanda turística y la preservación de la calidad de vida de los residentes.



Estos seis ejes estratégicos no deben entenderse como compartimentos estancos, sino como dimensiones interrelacionadas de un mismo sistema de movilidad. Las medidas concretas que se desarrollan bajo cada eje a menudo tienen impactos transversales, contribuyendo simultáneamente a varios objetivos estratégicos. Esta visión integrada garantiza la coherencia del Plan y potencia las sinergias entre las diferentes actuaciones propuestas.



Resultados Esperados

El Plan de Acción del PMTUS de Cazorla se orienta a la consecución de resultados concretos y medibles que transformen positivamente la movilidad urbana y turística del municipio. Estos resultados esperados constituyen el horizonte hacia el que se dirigen todas las medidas propuestas, y servirán como referencia para evaluar el éxito de la implementación del Plan a lo largo del tiempo.



Reducción del uso del vehículo privado

Disminución significativa de la presencia y circulación de automóviles particulares en el entorno urbano, especialmente en el centro histórico y zonas de mayor valor residencial y patrimonial, logrando una descongestión efectiva y una mejora de la calidad ambiental.



Incremento de desplazamientos sostenibles

Aumento sustancial de los viajes realizados a pie y en bicicleta, gracias a la creación de itinerarios seguros, continuos y accesibles que conecten los principales puntos de interés del municipio y faciliten la movilidad activa tanto para residentes como para visitantes.



Mejora del transporte público

Optimización de la cobertura, frecuencia y accesibilidad del sistema de transporte colectivo, reforzando su papel como alternativa real y atractiva al coche particular, con especial atención a las conexiones entre el núcleo urbano, los asentamientos periféricos y los puntos de interés turístico.



- Reducción de emisiones
- Aumento de espacio peatonal
- Mejora de accesibilidad
- Incremento movilidad ciclista
- Optimización transporte púb...

Otros resultados clave que se persiguen incluyen la pacificación del tráfico y mejora de la seguridad vial (especialmente para colectivos vulnerables), la distribución más equilibrada de los flujos turísticos (reduciendo la presión sobre espacios saturados), la optimización del uso del espacio público (favoreciendo usos sociales) y la disminución de emisiones contaminantes (mejorando la calidad ambiental).

Para cada medida se establecerán indicadores específicos de seguimiento que permitirán evaluar su grado de implementación y efectividad. Estos indicadores, junto con los costes estimados de implantación, conformarán un sistema integral de gestión y monitorización del Plan que facilitará su adaptación continua a las necesidades cambiantes del municipio.

Calendario de implementación y prioridades

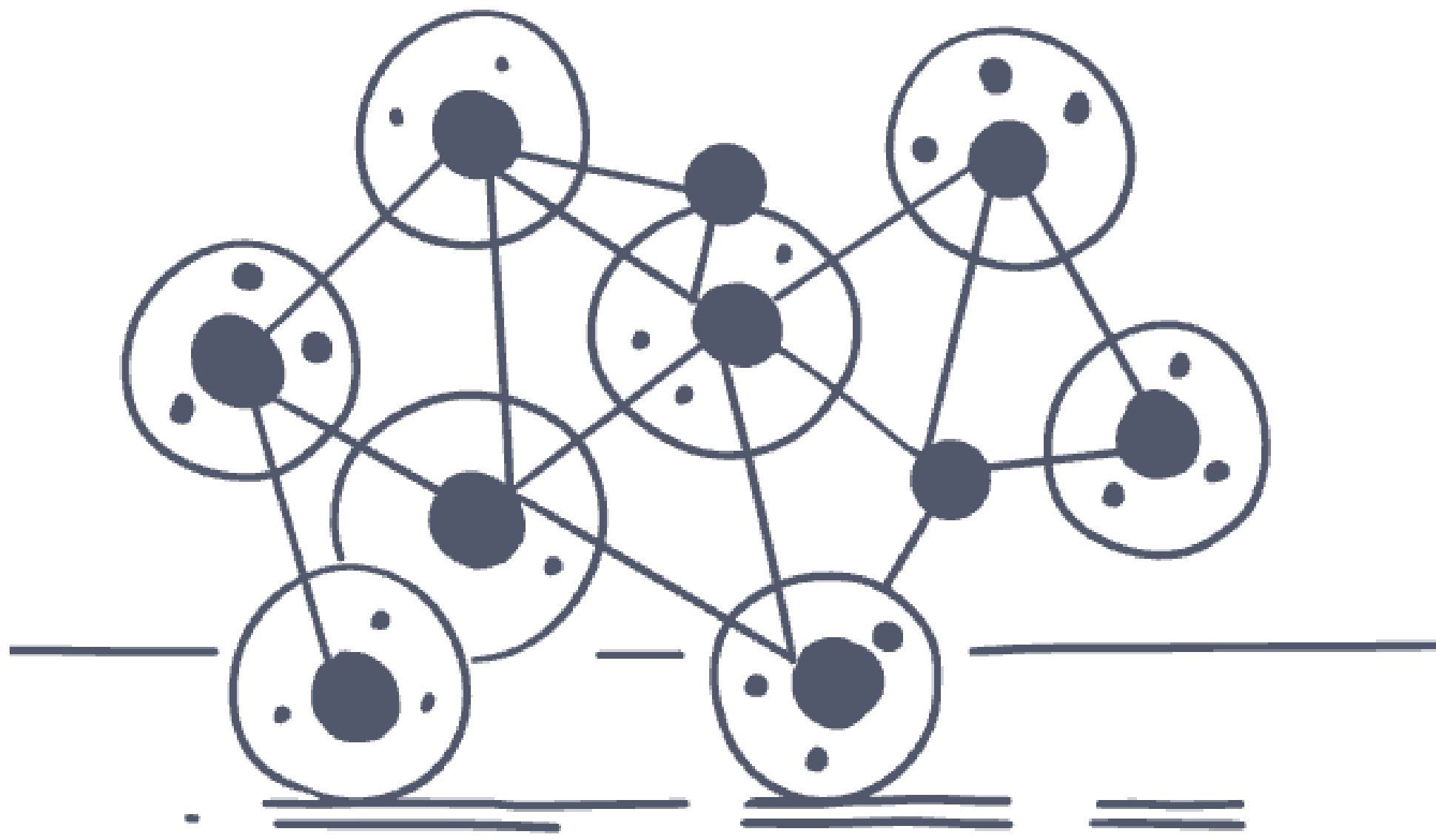
Para asegurar una implementación efectiva y realista del Plan, se han establecido horizontes temporales diferenciados para cada medida, considerando su complejidad, urgencia y dependencia de otros factores:

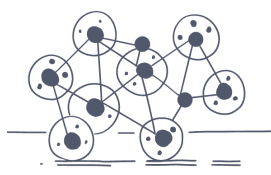
CORTO PLAZO	1-2 años	Medidas de implementación inmediata con alta prioridad
MEDIO PLAZO	3-5 años	Intervenciones que requieren mayor planificación o recursos
LARGO PLAZO	6-10 años	Transformaciones estructurales de mayor envergadura

La priorización de las medidas se ha determinado considerando su potencial impacto, la demanda ciudadana y su contribución a los objetivos globales de sostenibilidad del municipio.



MEDIDAS ESTRATÉGICAS





ESTRATEGIA 1:

Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal

El espacio público de Cazorla es uno de los principales activos del municipio, tanto para la vida cotidiana de su población como para la experiencia de quienes la visitan. Sin embargo, el modelo actual de reparto del espacio presenta desequilibrios importantes, con calles históricas y plazas dominadas por la presencia del coche, aceras estrechas, zonas con barreras físicas y visuales, y un entorno urbano que no siempre favorece el paseo, la accesibilidad ni la estancia.

Esta estrategia tiene como finalidad **recuperar el espacio público para las personas**, con una clara apuesta por la **prioridad peatonal**, el calmado del tráfico y la mejora de la calidad urbana. Reequilibrar el uso del espacio no significa eliminar por completo el vehículo, sino adaptarlo a un modelo que permita una **convivencia armónica entre modos de transporte**, donde el peatón recupere protagonismo, especialmente en aquellas zonas con mayor densidad residencial, valor patrimonial o afluencia turística.

Las actuaciones se estructuran en tres ejes fundamentales:

- **Ampliación y mejora de itinerarios peatonales:** Ensanchar aceras, eliminar obstáculos, garantizar continuidad y accesibilidad universal, especialmente en itinerarios estratégicos que conectan aparcamientos, alojamientos, centros culturales y espacios naturales.
- **Generación de espacios de estancia y encuentro:** Recuperar plazas y cruces como espacios de uso social mediante intervenciones de microurbanismo, mobiliario, sombra, vegetación y pavimentación atractiva y antideslizante.
- **Reducción del protagonismo del coche en el centro histórico y zonas residenciales:** Mediante la pacificación del tráfico, establecimiento de zonas de prioridad peatonal y mejora de la seguridad vial en pasos de peatones, cruces y entornos escolares.

Se busca **fortalecer el tejido comunitario** y mejorar la calidad de vida de quienes habitan todo el año en Cazorla, evitando la expulsión de la población local de los espacios más céntricos. Para las personas visitantes, caminar por un entorno cuidado, accesible y agradable forma parte esencial de una experiencia turística satisfactoria.



Medida 1.1 Nueva Senda Peatonal entre aparcamientos disuasorios y el casco histórico

Lógica de la intervención

Esta medida se basa en reorganizar los accesos al centro histórico mediante el refuerzo de la movilidad peatonal como infraestructura principal de entrada al corazón urbano. Responde a la necesidad de canalizar de forma ordenada, cómoda y segura los flujos de visitantes que acceden al municipio en vehículo privado y aparkan en zonas periféricas, evitando que estos vehículos penetren en el Casco Histórico y saturen el viario más sensible.

Diagnóstico de la situación actual

La alta carga de vehículo privado en el centro urbano genera congestión, ocupación excesiva del espacio público y aumento del riesgo para los peatones. Falta una conexión clara, directa y atractiva entre los principales aparcamientos disuasorios (Recinto Ferial y Hierros Goya) y el núcleo histórico. El río Cerezuelo actúa como barrera física fragmentando el tejido urbano.

Objetivos perseguidos

- Mejorar la conexión entre barrios y tejidos urbanos actualmente separados por el río
- Fomentar la movilidad peatonal desde los principales puntos de llegada al municipio
- Poner en valor el entorno natural del río Cerezuelo como espacio de movilidad amable y saludable

Características de la intervención

Se propone un recorrido peatonal paralelo al tramo urbano del río Cerezuelo que conectará los aparcamientos disuasorios con el Casco Histórico, llegando a las inmediaciones de las Ruinas de Santa María a través del Callejón del Río y Callejón del Toril. Esta conexión acortará recorridos, aumentará la accesibilidad y reequilibrará los flujos peatonales.

Características técnicas

- Pavimento continuo, antideslizante y adaptado a las condiciones climáticas locales, compatible con el arrastre de maletas con ruedas
- Iluminación eficiente con tecnología LED y orientación peatonal
- Señalización direccional e interpretativa con información turística y ambiental
- Integración paisajística y bajo impacto ambiental en toda la intervención
- Puntos de descanso y áreas estanciales que fomenten la apropiación del espacio
- Diseño accesible con pendiente suave y firme adecuado para personas con movilidad reducida

Función estratégica

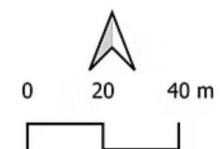
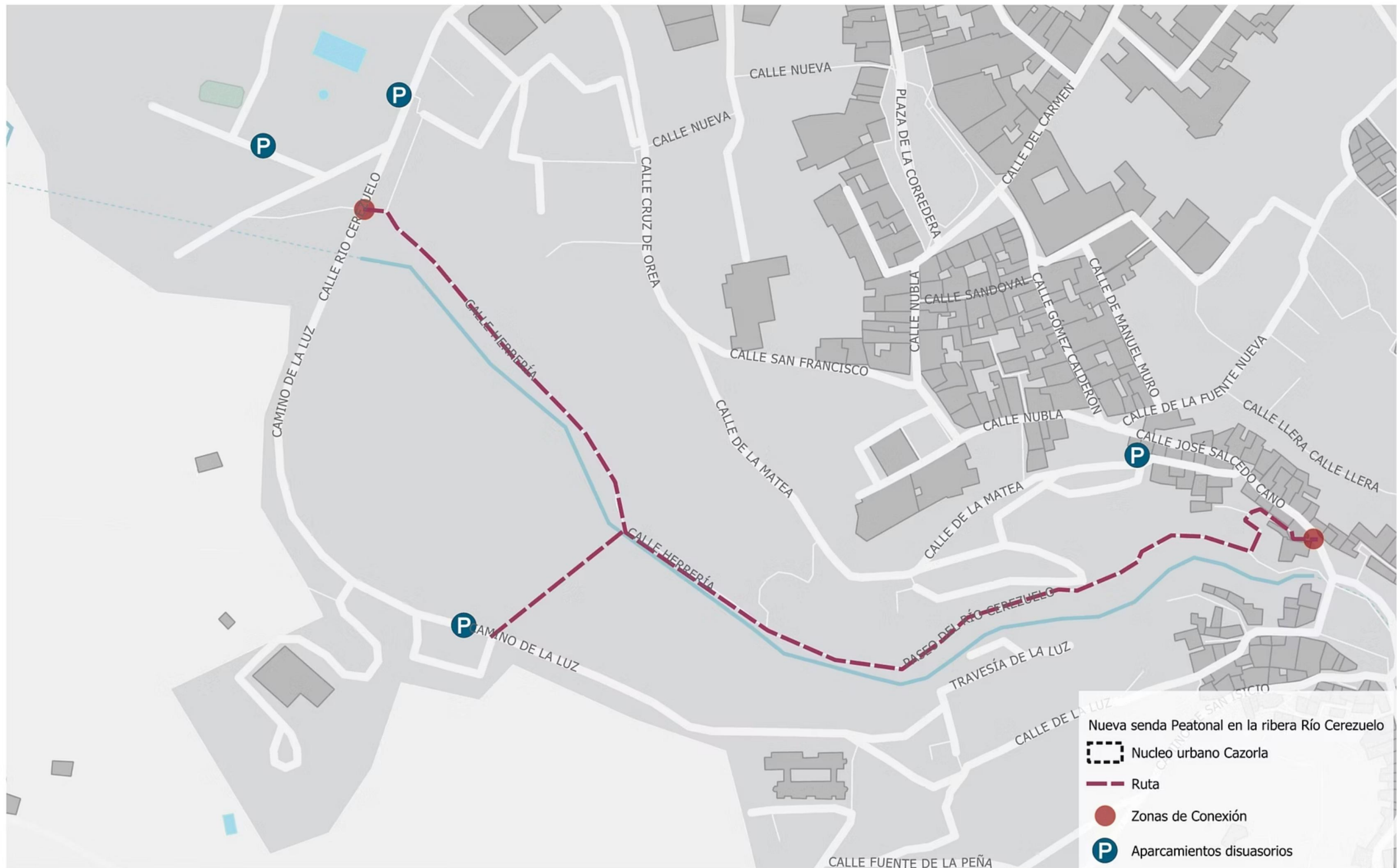
Esta senda se concibe como una infraestructura clave para la transición modal entre la llegada en vehículo privado y el acceso peatonal al Casco Histórico, articulando un modelo de movilidad progresiva y respetuosa que mejora la experiencia del visitante, reduce emisiones y potencia la calidad ambiental del espacio urbano.

La senda se diseñará como un espacio de transición amable que combina funcionalidad, accesibilidad y calidad paisajística, convirtiéndose en un ejemplo demostrativo de movilidad peatonal articulada desde una visión ecológica, cultural y funcional.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible de Cazorla.



Medida 1.1 Nueva Senda Peatonal entre Aparcamientos Disuasorios y el Casco Histórico



Intervención propuesta: trazado y características

El proyecto de la nueva senda peatonal representa un eje articulador entre los principales puntos de acceso al municipio y el corazón patrimonial de Cazorla. Como se aprecia en la imagen, el trazado aprovecha el corredor natural del río Cerezuelo, generando un recorrido atractivo, funcional y con alto valor paisajístico.

1

Beneficios para residentes

La intervención mejorará la movilidad cotidiana entre barrios actualmente fragmentados, facilitando desplazamientos diarios a servicios, comercios y equipamientos del centro histórico. Además, recupera un espacio público de calidad para el disfrute local.

2

Beneficios para visitantes

Ofrece un acceso intuitivo, seguro y atractivo desde los aparcamientos periféricos hasta el núcleo turístico, enriqueciendo la experiencia de visita mediante un recorrido que pone en valor tanto el patrimonio natural como urbano de Cazorla.

3

Impacto ambiental

La senda contribuirá a reducir emisiones y contaminación acústica en el centro urbano al disuadir del uso del vehículo privado. Su diseño contempla criterios de sostenibilidad, integración paisajística y respeto por el ecosistema fluvial.

La implementación de esta infraestructura peatonal debe coordinarse con las medidas de regulación del tráfico y gestión del aparcamiento contempladas en el plan, especialmente con la señalización integral (Medida 1.4) y la potenciación de aparcamientos disuasorios (Medida 3.3), para lograr un sistema coherente y eficaz que transforme los patrones de movilidad en el municipio.



Medida 1.2 Plan de ampliación y mejora del espacio peatonal en Cazorla

Diagnóstico de la situación actual

Numerosos puntos del municipio presentan aceras insuficientes para garantizar la movilidad peatonal en condiciones de accesibilidad, continuidad y confort. Muchas calles del núcleo urbano, especialmente en el entorno del Casco Histórico y zonas escolares y sanitarias, tienen aceras demasiado estrechas, con obstáculos mal ubicados, pavimentos deteriorados o desniveles pronunciados.

Consecuencias detectadas

Esta situación limita el uso seguro del espacio público, obliga al peatón a invadir la calzada en algunos tramos, incrementa el riesgo de accidentes y contribuye a una experiencia urbana fragmentada e insegura. La falta de una red de aceras accesibles interrumpe la continuidad de los recorridos urbanos a pie, desincentivando la movilidad sostenible.



Enfoque de la intervención

Esta medida parte de una lógica de mejora progresiva de la infraestructura peatonal como sistema vertebrador de la movilidad cotidiana y turística en Cazorla. Se fundamenta en la necesidad de garantizar una red de aceras accesibles, seguras y continuas, que permitan la circulación fluida y digna de todas las personas.

La intervención responde tanto a principios de equidad social y derecho a la ciudad, como a objetivos de sostenibilidad y calidad urbana, recuperando espacio para el peatón en calles actualmente limitadas o inseguras, especialmente en zonas con alta densidad de tránsito peatonal o con potencial turístico, educativo y convivencial.



Objetivos específicos de la medida

- Garantizar la plena accesibilidad de las aceras para todas las personas
- Eliminar barreras arquitectónicas y obstáculos en el itinerario peatonal
- Mejorar la seguridad, confort y calidad urbana en el tránsito a pie
- Priorizar actuaciones en zonas escolares, sanitarias, culturales y turísticas



Prioridad y coordinación

Esta medida se considera de prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con la Medida 1.1 (Nueva Senda Peatonal) para generar una red de movilidad peatonal coherente y completa en todo el municipio.



Medida 1.2 Plan de ampliación y mejora del espacio peatonal en Cazorla

Trazado de la intervención

La actuación se desplegará en varios sectores del núcleo urbano, priorizando itinerarios de alto tránsito peatonal y zonas sensibles (escuelas, centro de salud, plazas, oficinas municipales, accesos turísticos), así como calles con pendiente donde actualmente la accesibilidad se ve comprometida. Se incluirán también calles con aceras estrechas o inexistentes, sobre todo en el entorno del Casco Histórico.



Características técnicas

- Ampliación de aceras para garantizar ancho libre mínimo de 1,80 m y altura libre de 2,20 m
- Pavimento antideslizante, continuo, homogéneo y de fácil mantenimiento
- Adaptación de pendientes longitudinales y transversales conforme a normativa de accesibilidad universal
- Eliminación de barreras arquitectónicas (escalones, mobiliario mal ubicado, irregularidades del firme)
- Rebajes de bordillos accesibles en cruces y pasos de peatones
- Incorporación de señalización táctil y visual para garantizar legibilidad del recorrido



Entorno de centros educativos

Garantizar itinerarios seguros y accesibles para la movilidad infantil y adolescente, fomentando la autonomía y reduciendo la dependencia del vehículo privado.



Accesos al centro de salud

Asegurar la plena accesibilidad a los equipamientos sanitarios y farmacias, especialmente para personas mayores y con movilidad reducida.



Principales ejes comerciales

Reforzar la vitalidad económica mediante espacios peatonales de calidad que inviten a la estancia y el consumo local.

Función estratégica

Esta medida se concibe como una infraestructura clave para garantizar el derecho a la movilidad a pie en condiciones de igualdad, dignidad y seguridad. Mejora la calidad de vida local y la experiencia del visitante, facilita la convivencia en el espacio público y consolida un modelo de ciudad más caminable, inclusiva y resiliente frente a los retos del turismo, el envejecimiento poblacional y la emergencia climática.

La mejora del espacio peatonal no solo aumentará la accesibilidad física, sino que contribuirá a la valorización del entorno urbano patrimonial, reforzando la experiencia de visita y la calidad de vida de los residentes.



Medida 1.3 Peatonalización progresiva del Casco Histórico con criterios de accesibilidad universal

Lógica de la intervención

La medida se articula como una estrategia integral de consolidación progresiva del carácter peatonal del Casco Histórico, combinando intervenciones urbanísticas, normativas y comunicativas. La prioridad peatonal no se aborda solo desde el diseño físico, sino desde una visión que integra control de accesos, mejora de la señalización y aplicación de buenas prácticas de urbanismo accesible y amable.

Se busca una transformación coherente y gradual, capaz de generar una identidad urbana reconocible, respetuosa con el entorno patrimonial, y que potencie la movilidad a pie como eje de la actividad cotidiana y turística del centro histórico.



Consolidar la prioridad peatonal

Reforzar el carácter peatonal del Casco Histórico mediante intervenciones físicas, normativas y comunicativas que garanticen la seguridad y confort del peatón.



Mejorar la accesibilidad universal

Garantizar itinerarios peatonales sin barreras para todas las personas, independientemente de su edad o capacidad física.

Diagnóstico de la situación actual

El Casco Histórico de Cazorla presenta, desde hace años, una configuración urbana basada mayoritariamente en plataforma única y señalización como zona de prioridad peatonal. No obstante, esta configuración no se traduce de forma efectiva en una experiencia plenamente accesible, segura y ordenada para quienes lo recorren a pie.

Persisten conflictos entre modos, circulación motorizada indebida, ocupaciones irregulares del espacio público y baja legibilidad urbana, lo que debilita su función como espacio central de encuentro, vida cotidiana y convivencia entre residentes y visitantes.



Fomentar la apropiación social

Promover la ocupación positiva del espacio público por parte de residentes y comerciantes, generando entornos de convivencia y actividad económica local.



Eliminar circulación no autorizada

Controlar y reducir la presencia de vehículos en zonas no habilitadas, especialmente en áreas de valor patrimonial y espacios de estancia.

La medida tiene una prioridad media y debe coordinarse con las Medidas 1.3 (Peatonalización del Casco Histórico), 1.4 (Plan de Señalización) y 2.1 (Zonas ACIRE) para lograr una implementación coherente y efectiva.

Medida 1.3 Peatonalización progresiva de calles del Casco Histórico con criterios de accesibilidad universal

Trazado de la intervención

La medida se aplicará de forma progresiva en las calles del Casco Histórico ya configuradas con plataforma única, priorizando aquellas con mayores flujos peatonales, conflictos de uso o valor patrimonial destacado. La intervención se apoyará en un **catálogo de buenas prácticas de diseño urbano**, preferentemente ilustrado con ejemplos locales.

Función estratégica

Esta medida refuerza el modelo de ciudad caminable, inclusiva y patrimonial que se plantea para Cazorla. Consolidar un Casco Histórico accesible y sin conflictos entre modos permite dignificar el espacio público, favorecer su apropiación ciudadana y turística, y reducir el uso del vehículo privado en zonas sensibles.

La peatonalización efectiva mejora la habitabilidad, reduce emisiones, impulsa la actividad local y activa el valor patrimonial desde una lógica de sostenibilidad urbana integral.

La implementación de esta medida será gradual y contará con la participación de residentes, comerciantes y sectores turísticos para garantizar el equilibrio entre los diversos usos del espacio público.



Catálogo de buenas prácticas para la peatonalización

Criterios generales

- Aplicación de normativa vigente (Orden TMA 851/2021) y estándares superiores
- Jerarquización viaria y velocidades objetivo (20/30)
- Diseño de itinerarios peatonales, y áreas de prioridad peatonal
- Identificación de puntos singulares de riesgo o disfuncionalidad

Calzada y estacionamiento

- Medidas de calmado de tráfico (cojines berlineses, pasos elevados, reductores)
- Reasignación del espacio a favor del peatón y modos sostenibles
- Tipologías de estacionamiento compatibles con el espacio peatonal
- Materiales con bajo impacto ambiental y acústico

Espacios peatonales

- Itinerarios, aceras, áreas estanciales con pavimento accesible
- Banda libre de paso continua y sin obstáculos
- Mobiliario urbano funcional, homogéneo y bien ubicado

Pasos de peatones

- Mejora de la permeabilidad entre márgenes viarios
- Trazado eficiente y seguro: orejas, refugios, visibilidad mejorada
- Rebaje de bordillos o pasos elevados según la casuística

Medida 1.3 Peatonalización progresiva de calles del Casco Histórico con criterios de accesibilidad universal

Consideraciones generales en el diseño y acondicionamiento de las calles

Con el objetivo de reforzar la prioridad peatonal real en las calles del Casco Histórico y otros entornos sensibles, se plantean medidas físicas complementarias que contribuyan a pacificar el tráfico y mejorar la calidad del espacio urbano.

Se propone la implantación de actuaciones homogéneas y coherentes en el viario del núcleo histórico de Cazorla, siguiendo una misma filosofía de intervención que garantice la accesibilidad universal, la continuidad de los recorridos peatonales y una calidad paisajística que refuerce la percepción de seguridad y confort para el peatón.

Medidas físicas recomendadas para zonas de prioridad peatonal

Bolardos retráctiles en accesos puntuales

- Instalación de bolardos hidráulicos o semiautomáticos en puntos clave de acceso al Casco Histórico o zonas ACIRE.
- Controlados por la Policía Local, con llaves o sistema digital.
- Permiten el paso de residentes autorizados, emergencias y servicios.
- Se recomienda material de acero inoxidable o hierro fundido pintado, con diseño neutro o personalizado.

Ubicación recomendada: Accesos como calle Doctor Muñoz, calle del Carmen, Cuesta de la Virgen.

Urbanismo táctico con mobiliario urbano

- Maceteros grandes con vegetación autóctona.
- Bancos de descanso, papeleras o aparcabicis integrados.
- Mesas y sillas móviles para actividades temporales (si se autoriza).
- Uso de colores neutros y materiales nobles (madera, hierro) compatibles con el entorno BIC.

Ubicación recomendada: Plazas del centro histórico (Corredera, Santa María), calles peatonales comerciales.

Pasos de peatones sobreelevados/plataforma única

- Pavimento elevado al mismo nivel que la acera (o con bordillos mínimos).
- Integración en entornos de plataforma única.
- Uso de piedra natural, adoquín o pavimento decorativo antideslizante.
- Señalización horizontal blanca, o pictogramas de prioridad peatonal.

Ubicación recomendada: Entornos escolares, iglesia de Santa María, mercados o puntos de cruce a plazas.



Pavimento texturizado y diferenciado

Opciones de acabado:

Combinación de texturas: piedra natural + loseta hidráulica.

Tratamientos rugosos, grabados o franjas táctiles.

Uso de tramas geométricas que delimiten zonas de estancia o paso.

Importante: Compatible con criterios de accesibilidad (evitar irregularidades en zona de paso continuo).

Medida 1.4 Plan de Señalización Integral para la Movilidad Urbana y Turística en Cazorla

Lógica de la intervención

El Plan de Señalización Integral se plantea como una herramienta transversal que articula, ordena y mejora la legibilidad del espacio público. No se trata solo de informar, sino de **organizar los flujos, reforzar la accesibilidad y la seguridad**, y construir una narrativa visual coherente para residentes y visitantes.

Este plan unificará criterios gráficos, ubicaciones estratégicas y materiales de señalización, diferenciando claramente los tipos de señalética (vial, turística, peatonal, ciclista) para evitar superposiciones y ambigüedades.

Diagnóstico de la situación actual

El diagnóstico del sistema de movilidad de Cazorla ha puesto de manifiesto una carencia estructural en la señalización urbana, que afecta negativamente tanto a la movilidad cotidiana de los residentes como a la experiencia del visitante.

La señalética existente resulta insuficiente, ambigua o mal integrada, generando conflictos en espacios compartidos, circulación innecesaria por zonas sensibles del Casco Histórico, desorientación en turistas y un uso ineficiente de infraestructuras clave como aparcamientos disuasorios o la red de transporte público.



Mejorar la legibilidad urbana

Hacer el espacio urbano más comprensible para todos los perfiles de usuario, tanto residentes como visitantes, facilitando la orientación y reduciendo situaciones de confusión.



Reducir circulación innecesaria

Evitar que los vehículos recorran el Casco Histórico buscando destinos o aparcamiento, disminuyendo la presión del tráfico en zonas sensibles.



Orientar correctamente

Dirigir eficazmente hacia parkings disuasorios, paradas de transporte público y puntos de interés turístico, optimizando los flujos de movilidad.



Unificar señalética

Integrar en un sistema coherente la señalización peatonal, turística y vial, con criterios claros, visibles y homogéneos en todo el municipio.

Esta medida tiene una prioridad alta y debe coordinarse con las Medidas 1.3 (Peatonalización), 2.1 (Zonas ACIRE) y 3.1 (Aparcamientos) para garantizar una implementación coherente y efectiva del sistema de movilidad propuesto.



Medida 1.4 Plan de Señalización Integral para la Movilidad Urbana y Turística en Cazorla

Trazado de la intervención

La intervención abarcará todo el municipio, con énfasis en los ejes turísticos, residenciales y de conexión intermodal. Las actuaciones se agrupan en dos grandes bloques: señalización para residentes y señalización turística y peatonal.

Señalización para residentes

- Refuerzo de límites de velocidad y zonas 20 km/h (especialmente en plataforma única y entornos escolares/patrimoniales)
- Orientación clara hacia parkings disuasorios, parada de autobuses, centro de visitantes
- Señalización específica para zonas peatonales, con indicación clara de prioridad peatonal
- Incorporación de señalética ciclista si se ejecuta la red de ciclomovilidad (itinerarios, aparcabicis)
- Información clara para acceso a servicios básicos (salud, educación, administración)

Señalización turística y funcional

- Rediseño de la señalética en plazas y espacios centrales para evitar saturación y confusión
- Señalización de cruces peligrosos con prioridad peatonal clara (bandas, pavimento diferenciado, señal tipo S-13)
- Pintura sobre calzada para marcar pasos, itinerarios y accesos
- Señalización horizontal en zonas de aparcamiento e intersecciones

Función estratégica

El Plan de Señalización Integral permitirá construir un sistema urbano más comprensible, seguro y eficiente. A través de una narrativa visual bien diseñada, se mejora la experiencia del visitante, se refuerza el modelo de ciudad accesible y se reduce el impacto del turismo motorizado. Esta herramienta transversal facilita la convivencia entre modos, potencia la movilidad activa y garantiza el derecho a la orientación en el espacio urbano, clave para una ciudad acogedora y bien gestionada.



Claridad tipográfica

Uso de tipografías legibles a distancia, con alto contraste y jerarquía visual clara. Se emplearán pictogramas estandarizados y reconocibles internacionalmente.



Coherencia cromática

Sistema de códigos de color consistente en toda la señalización, diferenciando tipos de información pero manteniendo unidad visual en todo el municipio.



Visibilidad estratégica

Ubicación de señales en puntos de decisión y confluencia, asegurando su visibilidad desde diferentes ángulos y para personas de distintas alturas y capacidades.

Medida 1.4 Plan de Señalización Integral para la Movilidad Urbana y Turística en Cazorla

Propuesta de intervención detallada



Fase 1: Análisis y diagnóstico

- Mapeo de puntos críticos de señalización en el municipio
- Identificación de zonas de conflicto modal y desorientación
- Auditoría de la señalización existente y sus carencias



Fase 2: Diseño del sistema

- Desarrollo de manual de identidad visual para la señalética
- Definición de tipologías, materiales y ubicaciones
- Elaboración de contenidos informativos y directivos



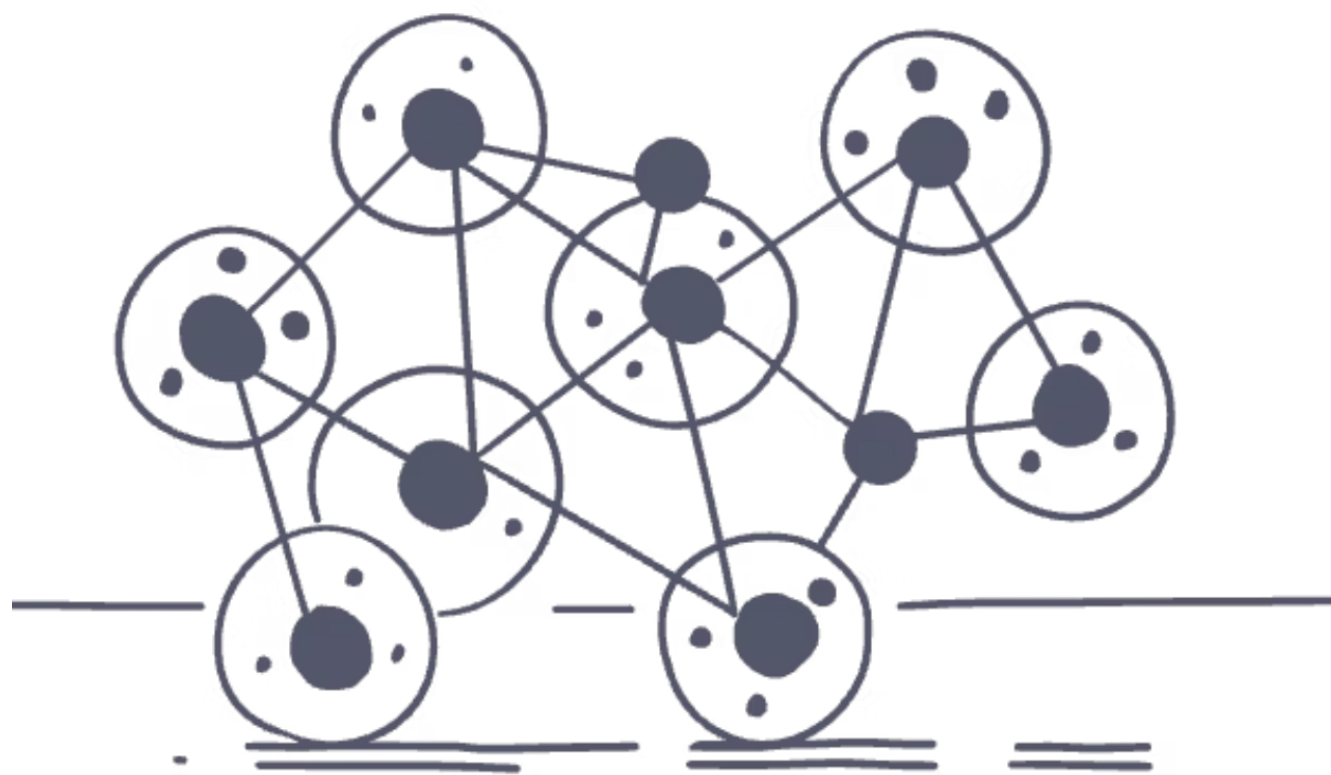
Fase 3: Implementación por zonas

- Priorización de áreas con mayor necesidad
- Instalación progresiva comenzando por accesos y puntos estratégicos
- Coordinación con otras intervenciones de movilidad



Fase 4: Evaluación y ajustes

- Monitoreo de la efectividad del sistema
- Recogida de feedback de usuarios
- Mejoras continuas según resultados observados



Tipologías de señalización propuestas

Señalización reguladora

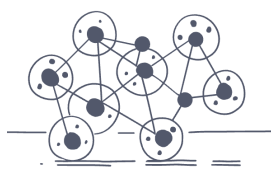
- Delimitación clara de zonas de prioridad peatonal
- Identificación de áreas ACIRE y restricciones de acceso
- Indicación de límites de velocidad y normas de convivencia
- Señalización de plazas de aparcamiento regulado

Señalización direccional

- Tótems de orientación en puntos estratégicos
- Señalización vertical en intersecciones
- Indicadores de distancia y tiempo a pie
- Mapas de situación en plazas y nodos



La implementación de este sistema integral de señalización constituye un elemento vertebrador del Plan de Movilidad Turística Sostenible, ya que articula y hace comprensible para todos los usuarios el nuevo modelo de movilidad propuesto para Cazorla, facilitando su adopción y correcto funcionamiento.



ESTRATEGIA 2:

Gestión del tráfico y del vehículo privado

El crecimiento del uso del vehículo privado, tanto por parte de visitantes como de residentes, ha intensificado en Cazorla una serie de problemáticas urbanas que afectan directamente a la convivencia, la seguridad y la calidad del entorno urbano. Calles estrechas, falta de aparcamiento, saturación de accesos al centro histórico y circulación desordenada generan situaciones de tensión y degradan la experiencia de quienes viven y visitan el municipio.

Esta estrategia tiene como objetivo **organizar y reducir la presencia del vehículo privado en las zonas de mayor valor patrimonial y residencial**, en especial durante los períodos de alta afluencia turística, mediante una **gestión integral del tráfico** que combine criterios técnicos, urbanísticos y sociales.

Las líneas de actuación se centran en:

- **Limitar el acceso motorizado a determinadas zonas** mediante sistemas de control físico (señalización específica) y digital (licencias, sistemas de lectura de matrículas), especialmente en calles con elevada fragilidad estructural o conflictos de uso intensos.
- **Desarrollar una red de aparcamientos disuasorios bien conectados** con los accesos peatonales al centro, de gestión flexible según temporada y tipo de usuario (residentes, turistas, trabajadores).
- **Optimizar la señalización e información al visitante**, tanto en carretera como en el espacio urbano, sobre la velocidad, para evitar circulación innecesaria, facilitar el aparcamiento y garantizar que los vehículos no accedan a zonas no autorizadas.
- **Establecer zonas de carga y descarga reguladas** para evitar bloqueos de tráfico y mejorar la logística urbana sin afectar a la movilidad peatonal.

Esta estrategia busca **acabar con el actual conflicto en el uso del espacio público entre vehículos y peatones**, y especialmente entre residentes y visitantes. Al reducir el tráfico innecesario, se mejora la calidad ambiental y acústica, se pacifican los espacios residenciales y se garantiza una experiencia turística más cómoda, segura y agradable.

Además, se refuerza la imagen de Cazorla como un destino que cuida su patrimonio y su forma de vida, favoreciendo una movilidad más racional, planificada y respetuosa.



Medida 2.1 Zonas ACIRE en el Centro Histórico

Lógica de la intervención

La medida plantea la creación de Zonas ACIRE (Áreas de Circulación Restringida), siguiendo el modelo de ciudades como Córdoba, con el fin de reducir de forma selectiva el tráfico motorizado en el Casco Histórico. Se trata de una **estrategia de regulación de accesos**, que permite conservar ciertos usos necesarios (residenciales, logísticos o sanitarios) pero limita el tráfico general.

El control se realizará a través de un sistema de autorización digital y vigilancia automática mediante cámaras de lectura de matrículas, acompañado de una señalización clara y visible desde los accesos. Esta lógica permite transformar la movilidad sin obras físicas invasivas, reforzando el carácter peatonal del centro desde una gestión inteligente y transparente.

Diagnóstico de la situación actual

Una de las principales tensiones identificadas en el diagnóstico del PMTUS de Cazorla es la presión que ejerce el tráfico motorizado sobre el Centro Histórico. Su morfología urbana —calles estrechas, de plataforma única y alta densidad peatonal— no está preparada para una circulación motorizada regular.

A pesar de que la normativa vigente establece la prioridad peatonal, en la práctica los vehículos siguen imponiendo su presencia: son los peatones quienes ceden el paso, incluso en situaciones que comprometen su seguridad. Este desequilibrio refleja un fallo estructural en el diseño y la gestión del espacio compartido.



Reducir la presión motorizada

Disminuir el volumen de tráfico en el Casco Histórico, especialmente el de paso y no esencial, para preservar el valor patrimonial y la calidad ambiental.



Garantizar prioridad peatonal

Asegurar que los espacios compartidos sean realmente seguros para los peatones, invirtiendo la jerarquía actual donde el vehículo domina el espacio.



Evitar congestión

Prevenir situaciones de saturación del viario en calles inadecuadas para soportar volúmenes importantes de tráfico motorizado.



Reforzar autoridad normativa

Implementar un sistema de control efectivo que haga cumplir las restricciones establecidas mediante tecnología digital y vigilancia automatizada.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse estrechamente con las Medidas 1.3 (Patonalización) y 1.4 (Plan de Señalización) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 2.1 Zonas ACIRE en el Centro Histórico

Trazado de la intervención

La actuación se implementará en los accesos clave al Casco Histórico, estableciendo una zona delimitada de circulación restringida, con señalización en todos los accesos y control digital en los puntos principales. El sistema se aplicará de forma progresiva y con campañas informativas previas.

Marco normativo de aplicación

- Ordenanza municipal (art. 7 y art. 14): base legal para limitar accesos por razones de seguridad, fluidez o sostenibilidad
- Se aplicarán restricciones generales o específicas, según el tipo de vehículo y zona

Sistema de control y autorización

Acceso restringido únicamente a grupos autorizados:

- Residentes
- Residentes con personas dependientes
- Usuarios de cochera
- Comerciantes o titulares de negocio
- Propietarios de inmuebles
- Personas con movilidad reducida

Solicitud vía presencial o Sede Electrónica del Ayuntamiento (requiere certificado electrónico).

Acreditación mediante **tarjeta digital** vinculada a matrícula autorizada.

Tecnología de vigilancia

- Instalación de **cámaras ANPR** (reconocimiento automático de matrículas)
- Ubicación en accesos estratégicos al Casco Histórico
- Conexión con sistema de grabación central ubicado en la sede de la Policía Local
- Almacenamiento prolongado de datos para trazabilidad y gestión de sanciones

Señalización asociada

- Señales visibles en todos los accesos: advertencia de restricciones, sistema de multas, tiempos de paso permitidos
- Coordinación con señalética peatonal y turística para evitar confusiones



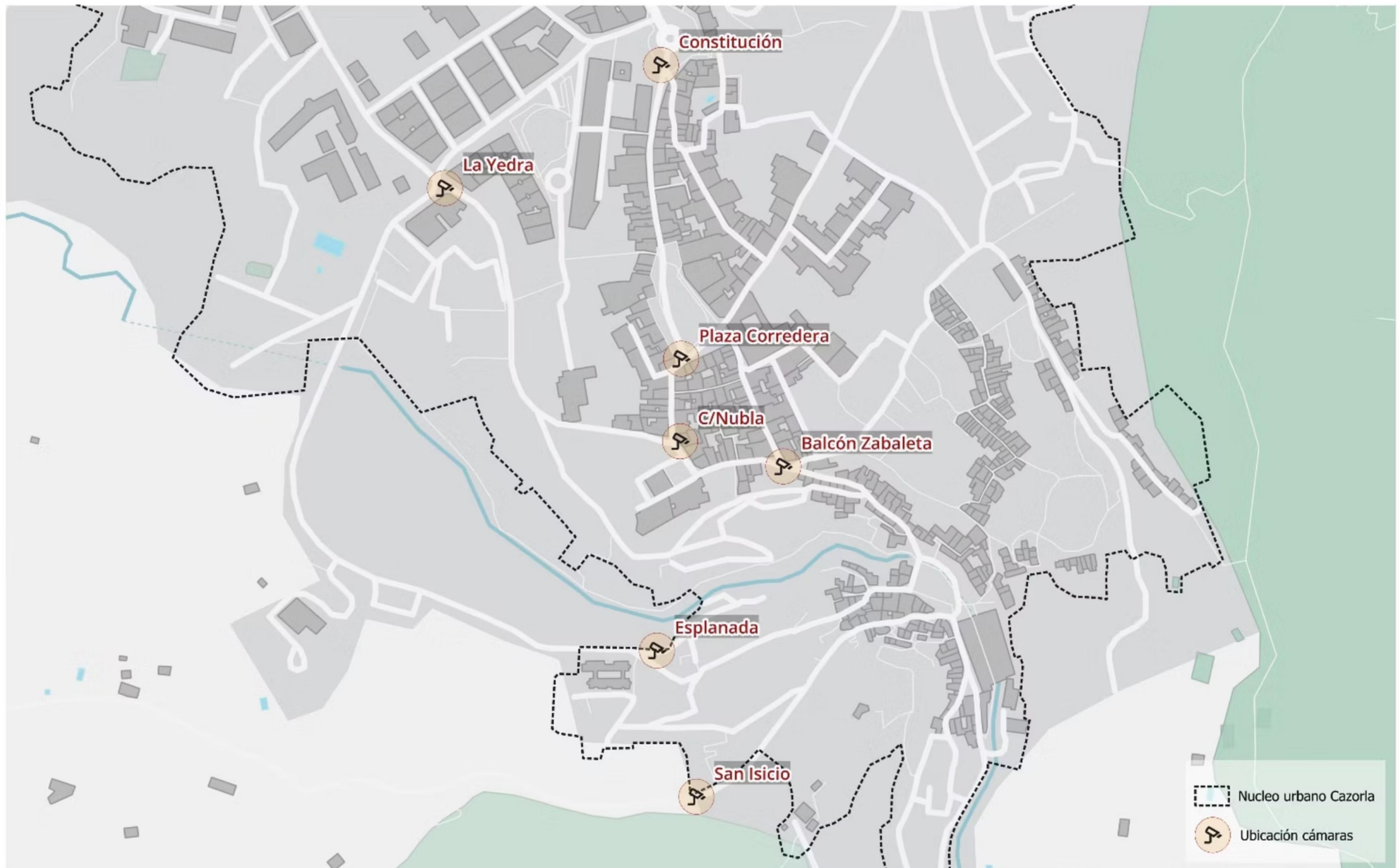
Función estratégica

Esta medida es fundamental para garantizar la convivencia entre turistas y residentes en el corazón histórico de Cazorla. Establecer un sistema de control digital de accesos permite mantener los usos imprescindibles sin ceder al tráfico de paso, ganando en calidad ambiental, seguridad, tranquilidad y valor patrimonial.

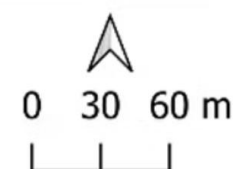
Las Zonas ACIRE son un instrumento de transición hacia un modelo de movilidad más ordenado, sostenible y respetuoso con el espacio compartido.

La implementación tecnológica mediante cámaras de reconocimiento de matrículas permite un control eficiente y objetivo, reduciendo la necesidad de vigilancia permanente y facilitando la gestión de excepciones autorizadas.

Medida 2.1 Zonas ACIRE en el Centro Histórico



Plan de Movilidad Turística Urbana Sostenible
Documento de Plan de Acción.
Ubicación Cámaras de lectura de matrículas



Delimitación propuesta para las Zonas ACIRE

La imagen muestra la delimitación preliminar de las Zonas ACIRE propuestas para el Centro Histórico de Cazorla. Como se aprecia en el plano, la restricción de acceso afectará principalmente al núcleo patrimonial central, preservando la circulación en vías perimetrales que garantizan la conectividad general del municipio.

Puntos de control

Se establecerán puntos de control mediante cámaras ANPR en los principales accesos al área restringida, como se indica en la imagen. Estos puntos estratégicos permitirán verificar las matrículas autorizadas y detectar accesos no permitidos.

Excepciones temporales

El sistema contemplará excepciones temporales para casos específicos como servicios de emergencia, vehículos de suministro en horarios regulados, o situaciones especiales debidamente justificadas mediante solicitud previa.

Implementación por fases

La puesta en marcha se realizará de forma progresiva, comenzando con una fase informativa y educativa antes de aplicar sanciones, para facilitar la adaptación de residentes y visitantes al nuevo sistema.

- ❑ La delimitación exacta podrá ajustarse durante la fase de implementación en función de las necesidades específicas detectadas, las aportaciones ciudadanas y los resultados de la evaluación inicial del funcionamiento del sistema.

Medida 2.2 Los límites de velocidad en el Casco Histórico: Mejoras en la Señalización

Lógica de la intervención

No basta con establecer límites de velocidad por normativa: estos deben ser **visibles, comprensibles y físicamente inducidos** por el propio diseño del espacio urbano. Esta medida combina la **mejora de la señalización específica**, con **intervenciones físicas de calmado de tráfico**, que refuerzan visual y funcionalmente la necesidad de reducir la velocidad, especialmente en entornos residenciales, turísticos o escolares.

Se persigue una pacificación efectiva del tráfico motorizado, en coherencia con la vocación peatonal del centro y la mejora de la convivencia en el espacio público.

Diagnóstico de la situación actual

El Casco Histórico de Cazorla presenta una configuración viaria de **plataforma única**, con calzada y acera al mismo nivel, edificios con acceso directo a la vía y una circulación mayoritariamente de sentido único. El límite de velocidad establecido es de **20 km/h** en esta zona, y de **30 km/h** en el resto del núcleo urbano.

Sin embargo, estos límites no siempre se respetan debido a la **ausencia de medidas físicas y señalización efectiva** que obliguen a los vehículos a reducir su velocidad. El caso más paradigmático es el de la **travesía urbana de la A-319**, que invita a velocidades superiores a las permitidas.

Garantizar cumplimiento de límites

Asegurar que los límites de velocidad establecidos (20 km/h en el Casco Histórico y 30 km/h en el resto del núcleo urbano) se respeten de forma efectiva.

Reducir riesgo vial

Disminuir el peligro en zonas compartidas, entornos escolares y áreas de alta afluencia peatonal mediante la reducción real de la velocidad de circulación.

Inducir velocidades bajas

Conseguir que el propio diseño urbano, mediante elementos físicos y visuales, obligue a reducir la velocidad sin depender solo de la señalización.

Reforzar autoridad del espacio

Establecer un mensaje claro sobre la prioridad peatonal y la subordinación del tráfico motorizado en el entorno urbano compartido.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse estrechamente con las Medidas 1.3 (Peatonalización), 1.4 (Plan de Señalización) y 2.1 (Zonas ACIRE) para lograr una implementación coherente y efectiva.

Medida 2.2 Los límites de velocidad en el Casco Histórico: Mejoras en la Señalización

Trazado de la intervención

La medida se aplicará en tres niveles: Casco Histórico, Travesía A-319 y Vías escolares y residenciales, con intervenciones adaptadas a las características específicas de cada zona.

Señalización reforzada

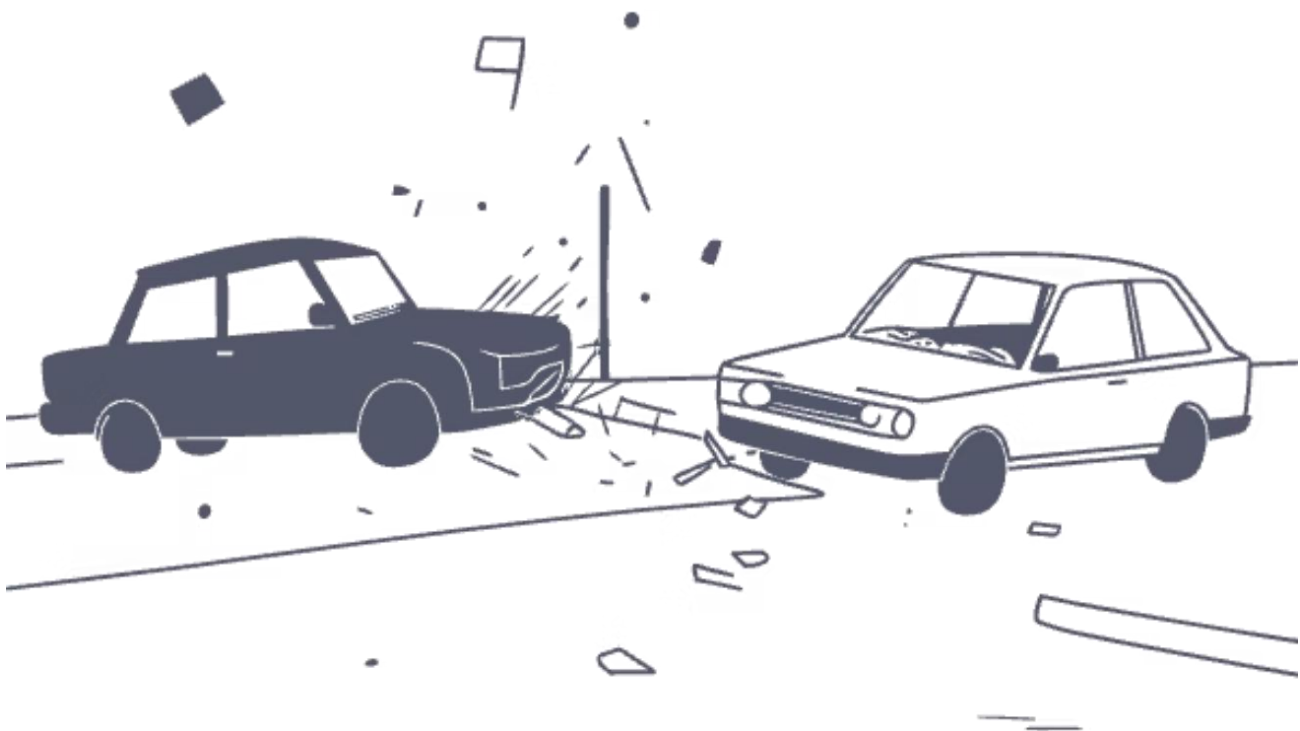
- Cartelería visible en accesos y tramos clave
- Señalización horizontal y vertical coherente con el entorno
- Inclusión de señalización anticipada en entradas al municipio

Medidas físicas de calmando de tráfico

- Estrechamientos visuales (alineación de aparcamiento, vegetación, mobiliario)
- Pasos de peatones sobreelevados
- "Orejas" en intersecciones para acortar el cruce peatonal
- Cojines berlineses y resaltos suaves en vías rectas de velocidad
- Reconfiguración de la sección de la travesía para inducir velocidades de 30 km/h reales

Apoyo normativo y vigilancia

- Refuerzo de campañas informativas y educativas
- Supervisión mediante control policial selectivo en puntos conflictivos



Función estratégica

Lograr velocidades realmente reducidas es clave para garantizar la seguridad y la calidad urbana, especialmente en un municipio con alta presencia peatonal, estructura medieval y vocación turística como Cazorla. Esta medida permite hacer realidad la convivencia modal, proteger a las personas más vulnerables y crear espacios más tranquilos, legibles y habitables para todos.

Intervenciones específicas por zonas

1

Casco Histórico

Refuerzo de señalización zona 10 km/h en todos los accesos. Incorporación de elementos físicos de reducción de velocidad compatibles con el entorno patrimonial, como cambios de pavimento, estrechamientos o elementos disuasorios integrados en el paisaje urbano.

2

Travesías

Se propone un tratamiento integral del eje conformado por la Avenida Guadalquivir, Hilario Marco y Martínez Falero, con el objetivo de pacificar el tráfico, mejorar la seguridad vial y reforzar su carácter urbano. Para ello, se plantea el rediseño de la sección viaria mediante la reducción del ancho útil destinado a la circulación motorizada, la incorporación de pasos peatonales elevados en puntos estratégicos y el refuerzo de la señalización vertical y horizontal que limite la velocidad a 30 km/h, en coherencia con el resto de travesías que conectan con el núcleo urbano.

3

Entornos escolares

Creación de "entornos seguros" en los accesos a centros educativos (20 km/h fuera del casco histórico), con señalización específica, reducción drástica de velocidad y elementos físicos que garanticen la seguridad de los menores, como pasos elevados, ampliación de aceras y restricciones temporales de circulación.

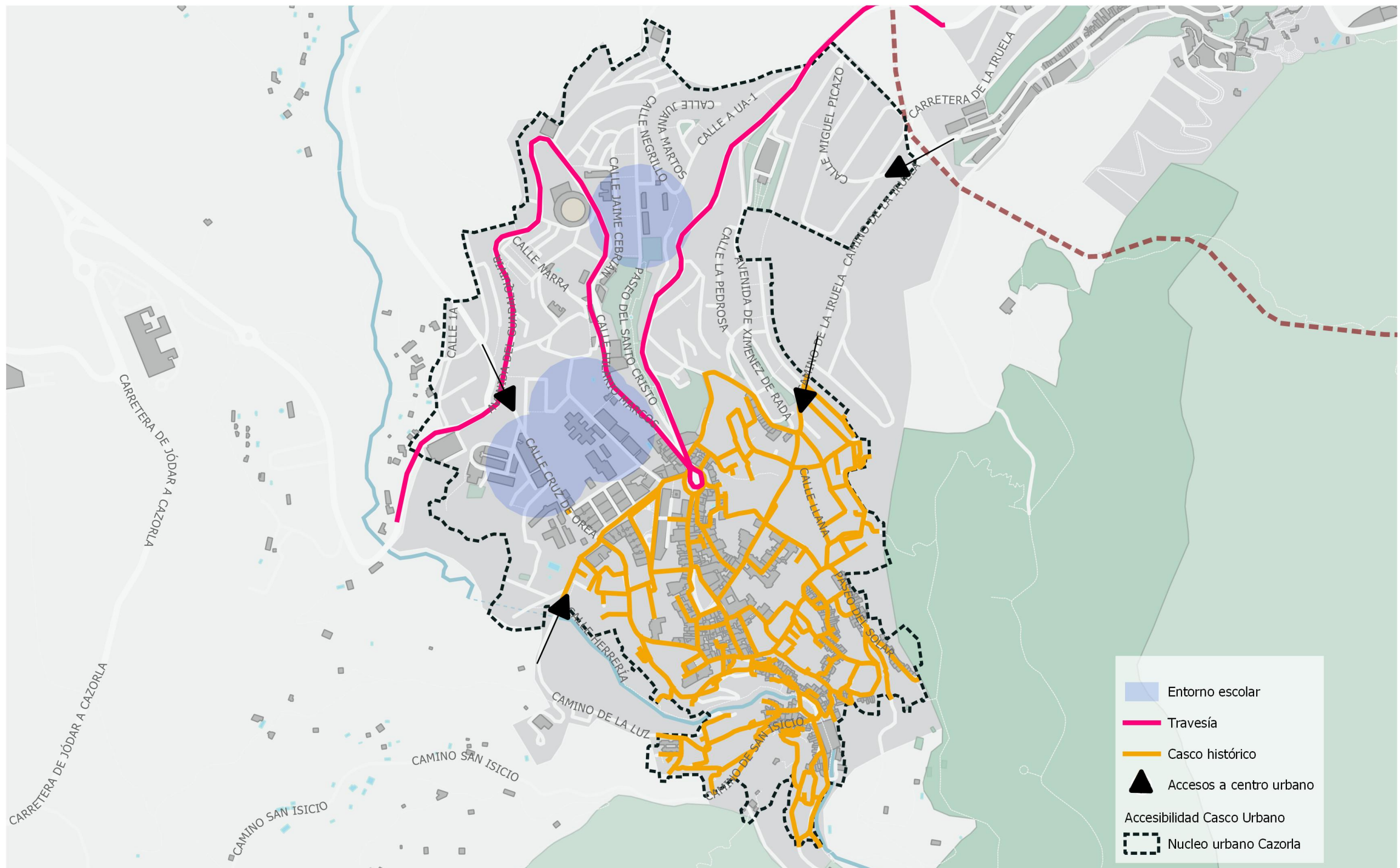
4

Conexión y accesos al núcleo urbano

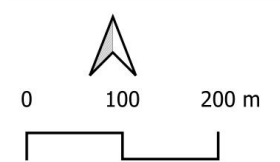
En las zonas de conexión y accesos al núcleo urbano se establecerá un límite de velocidad de 20 km/h, con el objetivo de garantizar la seguridad peatonal, especialmente en entornos con convivencia modal, cruces frecuentes y tránsito de residentes



Medida 2.2 Los límites de velocidad en el Casco Histórico: Mejoras en la Señalización



Plan de Movilidad Turística Urbana Sostenible
Documento de Plan de Acción.
Límites de velocidad en el centro urbano



Límites de velocidad en el centro urbano

- ❑ La delimitación de zonas con velocidad máxima de 30, 20 y 10 km/h mostrada en este plano tiene carácter orientativo y está sujeta a ajustes durante la fase de implementación.

Medida 2.3 Mejora de la seguridad vial en zonas urbanas de alta siniestralidad

Ámbitos de intervención prioritarios

Plaza de la Constitución

Punto central con alta concentración de peatones y conflictos entre modos por configuración abierta que induce a velocidades inadecuadas.

Avda. Cronista Lorenzo Polaino

Intersección compleja con C/ Cruz de Orea y C/ Río Cerezuelo, con visibilidad reducida y pendientes que aumentan el riesgo.

Travesía A-319

Eje principal (Avda. Guadalquivir – Hilario Marco – Martínez Falero – cruce de Santo Tomé) con múltiples puntos de conflicto.

Intersección C/ Martínez Falero – C/ Moreno Tallada

Cruce con alta siniestralidad por ángulos de visión reducidos y giros complejos.

Cruce Camino de La Iruela – C/ De los Posteles

Intersección de vías con perfiles diferentes y velocidades inadecuadas para las condiciones geométricas.

Características técnicas de la intervención

Calmado de tráfico

- Ampliación de pasos sobreelevados o sustitución por plataformas únicas en cruces
- Instalación de cojines berlineses y bandas sonoras en tramos con pendiente
- Reducción de radios de giro mediante "orejas de acera" para mejorar la protección peatonal

Refuerzo de la señalización y el control

- Señales específicas en tramos de alta siniestralidad
- Instalación de radares pedagógicos con indicación de velocidad real
- Campañas de vigilancia y control específicas en puntos críticos

Mejora de la visibilidad y rediseño urbano

- Espejos convexos en cruces con visibilidad lateral deficiente
- Prohibición de aparcar en los 5 m previos a pasos de peatones o en cruces ciegos
- Refuerzo de la iluminación pública en pasos y entornos escolares



Función estratégica

Garantizar la seguridad vial es un prerequisite para una movilidad urbana sostenible y justa. Esta medida consolida un modelo urbano que prioriza la vida y el bienestar frente a la velocidad o la fluidez del tráfico. Actuar sobre los puntos negros no solo reduce accidentes: mejora la percepción de seguridad, fomenta los desplazamientos a pie y en bicicleta, y protege especialmente a los colectivos más vulnerables.

La intervención urbana orientada a la seguridad es, también, una intervención en favor de la convivencia y de un turismo sostenible, que requiere espacios habitables, seguros y amables para todas las personas.

Medida 2.4 Control del uso indebido del coche: doble fila, aceras y pasos de peatones

Lógica de la intervención

La medida propone una **estrategia de intervención gradual** basada en cuatro ejes: refuerzo normativo, control del cumplimiento, reordenación del estacionamiento y rediseño físico del espacio urbano. El objetivo es **recuperar el espacio público para un uso seguro, equitativo y accesible**, reforzando el respeto a las normas desde una lógica pedagógica, pero también operativa.

La intervención se articula de forma **complementaria con la Estrategia 3 (política de aparcamiento estructurado)**, especialmente la **Medida 3.2 sobre estacionamiento regulado**, que ofrecerá alternativas de rotación controlada donde se intensifiquen las restricciones.

Diagnóstico de la situación actual

En Cazorla, el uso intensivo del vehículo privado incluso para desplazamientos breves ha generado una ocupación inadecuada y sistemática del espacio público. El **estacionamiento en doble fila, sobre aceras o pasos de peatones** es una práctica habitual en zonas donde, precisamente, la convivencia modal requiere el máximo respeto al espacio peatonal.

En calles con **plataforma única**, donde el peatón debería tener prioridad, la presencia constante de coches mal estacionados desdibuja la jerarquía modal y expone a riesgos innecesarios a personas mayores, escolares o turistas. En otras zonas, como **plazas centrales o accesos escolares**, el mal uso del coche obstruye pasos esenciales y degrada la calidad del espacio público.



Eliminar prácticas indebidas

Erradicar progresivamente el estacionamiento en doble fila, sobre aceras o pasos de peatones que afecta a la seguridad vial y la accesibilidad urbana.



Reforzar control y vigilancia

Implementar sistemas efectivos de regulación, vigilancia y sanción en zonas críticas con mayor incidencia de usos indebidos.



Ofrecer alternativas funcionales

Proporcionar opciones viables y ordenadas para la parada temporal y el estacionamiento de corta duración en zonas de alta demanda.



Reeducar pautas de movilidad

Fomentar un cambio cultural hacia un uso más responsable del vehículo privado en el entorno urbano, especialmente en zonas sensibles.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 1.3 (Patonalización), 2.2 (Límites de velocidad) y 3.2 (Estacionamiento regulado) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 2.4 Control del uso indebido del coche: doble fila, aceras y pasos de peatones

Ámbitos de intervención prioritarios

La medida se aplicará en áreas especialmente conflictivas del municipio donde el uso indebido del coche genera mayor impacto en la seguridad y la convivencia:

Plaza de la Constitución

Mal uso del coche como parada informal y estacionamiento sobre espacio peatonal, afectando al principal nodo urbano y turístico.

Entornos escolares y turísticos

Doble fila frecuente en horarios punta, generando riesgo para la autonomía infantil y la experiencia del visitante.

Ejes principales del centro urbano

Calle Martínez Falero, Hilario Marco, Cronista Lorenzo Polaino: pendientes, visibilidad reducida y fricción constante entre modos.

Calles con plataforma única

Coches estacionados en aceras o zonas de paso, deteriorando la prioridad peatonal y comprometiendo la accesibilidad.



Características técnicas de la intervención

Refuerzo normativo y control

- Actualización de la **ordenanza de movilidad** para tipificar infracciones de ocupación indebida del espacio
- Refuerzo de la presencia de Policía Local en zonas críticas
- Eliminación de tolerancia en curvas, aceras, pasos de peatones y puntos de visibilidad reducida

Intervención física sobre el viario

- Instalación de **bolardos, jardineras o mobiliario disuasorio** en aceras invadidas recurrentemente
- Prolongación de aceras en cruces ("orejas") para reducir radios de giro y proteger al peatón
- Mejora de señalización vertical y horizontal, delimitando claramente las zonas de no estacionamiento

Reordenación del estacionamiento

- Supresión de plazas en zonas que afecten a la seguridad peatonal o la visibilidad
- Creación de **zonas de rotación regulada** (zona azul o zona 30 minutos) en entornos comerciales y turísticos
- Redistribución del espacio de aparcamiento de forma que no afecte a la accesibilidad ni al cruce peatonal

Campaña de concienciación ciudadana

- Lema: **"Tu coche, si está mal aparcado, estorba más de lo que crees"**
- Fase inicial de reparto de **avisos informativos** antes de sancionar
- Comunicación a través de redes sociales, puntos físicos y acciones escolares

Función estratégica

Esta medida es clave para dignificar el espacio público y devolver al peatón su lugar legítimo en la jerarquía de la movilidad. El control del mal uso del coche no solo mejora la seguridad y la accesibilidad, sino que envía un mensaje claro sobre el modelo urbano que se desea para Cazorla: **una ciudad donde caminar, convivir y desplazarse con tranquilidad sea posible sin la presión constante del vehículo privado.**

Al actuar de forma integral sobre el comportamiento, el espacio y las alternativas de estacionamiento, esta medida contribuye de forma directa a la transformación cultural de la movilidad urbana.



Medida 2.5 Incentivos para vehículos eléctricos y puntos de recarga

Lógica de la intervención

Esta medida promueve una **transición progresiva hacia una movilidad más limpia** mediante la creación de una **infraestructura mínima de recarga eléctrica** y el diseño de **incentivos locales** para favorecer el uso de vehículos eléctricos entre residentes y turistas. Se actúa sobre dos palancas simultáneas: la disponibilidad de puntos de recarga bien ubicados y la compensación económica o normativa que facilite el cambio modal.

Además, se apuesta por **una implantación respetuosa con el espacio público y equitativa socialmente**, evitando barreras físicas, desigualdades o usos excluyentes del espacio urbano.

Diagnóstico de la situación actual

Cazorla cuenta con una escala urbana compacta y una estructura viaria que favorece la movilidad activa, pero aún existen necesidades logísticas, de accesibilidad interurbana y de conectividad que requieren el uso del vehículo privado. En este contexto, **el fomento del vehículo eléctrico (VE)** se configura como una solución de compromiso entre funcionalidad, calidad ambiental y reducción del impacto del tráfico en la vida urbana.

El municipio no dispone actualmente de una red pública suficiente de puntos de recarga, lo cual **limita tanto el cambio tecnológico por parte de la población residente como la acogida de visitantes con vehículos eléctricos**, en un destino turístico de referencia dentro del Parque Natural.



Reducir emisiones

Disminuir progresivamente las emisiones contaminantes del transporte motorizado, contribuyendo a la calidad ambiental del municipio.



Mejorar calidad ambiental

Aumentar el confort acústico y la calidad del aire en zonas urbanas sensibles, especialmente en el entorno patrimonial.



Modernizar imagen turística

Reforzar la percepción de Cazorla como destino sostenible, innovador y comprometido con la transición ecológica.



Facilitar transición tecnológica

Crear condiciones favorables para que residentes y visitantes adopten vehículos eléctricos, reduciendo barreras prácticas y económicas.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 2.4 (Control del uso indebido), 3.2 (Estacionamiento regulado) y 1.3 (Peatonalización) para lograr una implementación coherente y efectiva.

Medida 2.5 Incentivos para vehículos eléctricos y puntos de recarga

Características técnicas de la intervención

Instalación de puntos de recarga eléctrica públicos

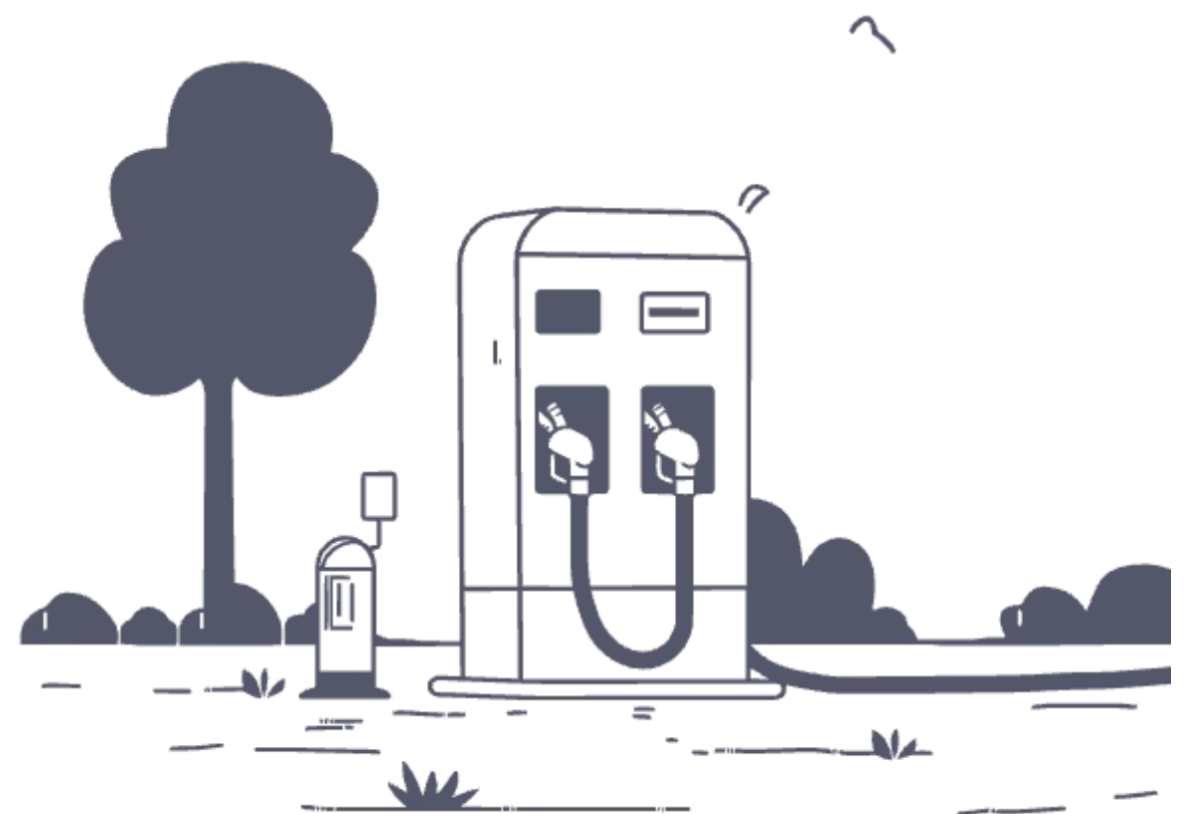
Desarrollo de una red básica en **ubicaciones estratégicas**:

- Aparcamientos disuasorios
- Entornos turísticos o alojamientos rurales
- Áreas de transición entre trama urbana y espacios naturales

Estudio técnico previo de capacidad de red eléctrica y viabilidad.

Instalación preferente de **cargadores semirrápidos** (hasta 22 kW), compatibles con la estancia turística media.

Posibilidad de **acuerdos público-privados** para la instalación y gestión (hoteles, restaurantes, operadores energéticos).



Ubicaciones propuestas para puntos de recarga

Aparcamiento Plaza de Andalucía

Instalación de 2-3 puntos de recarga en el aparcamiento subterráneo municipal, con señalización específica y reserva de plazas para vehículos eléctricos.

Aparcamiento disuasorio del Recinto Ferial

Creación de una "electrolinera" con 4-6 puntos de recarga, incluyendo al menos un cargador rápido (50 kW) para usuarios en tránsito hacia el Parque Natural.

Zona turística

Instalación de puntos de recarga en el entorno de la Plaza de Santa María o en colaboración con establecimientos hoteleros de la zona, permitiendo la recarga durante la visita turística.

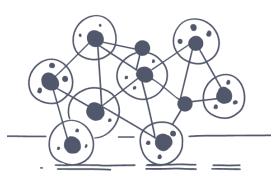
Programa de incentivos locales al uso del VE

- Bonificaciones en el **Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)** para residentes con vehículos eléctricos o híbridos enchufables
- Acceso preferente a plazas de estacionamiento regulado con puntos de recarga
- Inclusión de **vehículos eléctricos en flotas municipales** y de servicios turísticos (microbuses, reparto de última milla, etc.)

Función estratégica

Esta medida contribuye a múltiples objetivos estratégicos del plan: disminución paulatina de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero, mejora de la calidad del aire y del entorno acústico urbano, refuerzo de la imagen de Cazorla como destino moderno y comprometido con la sostenibilidad, y efecto ejemplarizante sobre residentes y visitantes que favorezca el cambio modal hacia formas de transporte más limpias.

Se posiciona como una transición tecnológica compatible con el modelo de movilidad sostenible que prioriza los desplazamientos activos, pero reconoce la necesidad de reducir el impacto ambiental del parque móvil existente.



ESTRATEGIA 3.

Política de aparcamiento estructurado

El aparcamiento es uno de los aspectos más conflictivos de la movilidad en Cazorla, especialmente en temporadas turísticas altas. La demanda desbordada de estacionamiento por parte de visitantes en zonas centrales, unida a la escasez de plazas, provoca saturación, circulación innecesaria, ocupación indebida de espacios peatonales y tensiones crecientes entre residentes y turistas.

La Estrategia 3 se orienta a **establecer una política de aparcamiento clara, estructurada y equilibrada**, que garantice el derecho de la población residente al estacionamiento cercano, ordene la llegada de vehículos de visitantes y facilite el acceso al centro sin saturarlo.

Esta política parte de tres principios clave:

- **Disuasión del vehículo privado en el centro histórico**, mediante la creación y potenciación de aparcamientos periféricos bien señalizados y conectados con recorridos peatonales cómodos o medios de transporte alternativo.
- **Priorización del estacionamiento para residentes** en zonas saturadas, mediante sistemas de regulación preferente (zonas exclusivas, tarjetas de residente, control horario, etc.), adaptados a la realidad de cada barrio.
- **Gestión eficiente y transparente del sistema de aparcamiento** con tarifas adaptadas que favorezcan la rotación en zonas de alta demanda comercial o turística.

Se prevé también una revisión del uso del suelo urbano destinado actualmente al aparcamiento en superficie, para valorar su reconversión parcial en espacios peatonales o zonas verdes en aquellos puntos donde el valor social del espacio público lo justifique.

La estrategia busca **reducir la tensión entre quienes necesitan aparcar para vivir y quienes lo hacen para visitar**, evitando que la lógica del turismo expulse o incomode a la población local. Se pretende mejorar la percepción de orden y seguridad urbana, minimizar los conflictos por invasión del espacio peatonal y reforzar la imagen de Cazorla como un destino que planifica con inteligencia y equidad.

En definitiva, se trata de **pasar de un modelo reactivo y desordenado a una política de aparcamiento estructurada, predecible y adaptada a las necesidades reales de cada grupo de usuarios**, alineada con los objetivos de sostenibilidad, habitabilidad y calidad urbana del municipio.



Medida 3.1 Gestión del aparcamiento subterráneo Municipal de la Plaza de Andalucía

Lógica de la intervención

Esta medida plantea una **revalorización funcional y comunicativa del aparcamiento municipal subterráneo**, convirtiéndolo en una pieza clave para ordenar el estacionamiento en el centro urbano. Para ello, se propone el **diseño y despliegue de una campaña de información pública** que mejore el conocimiento ciudadano sobre este recurso, sus condiciones de uso y las ventajas asociadas.

La acción se integra dentro de una lógica más amplia de gestión equilibrada del espacio viario, con preferencia por un modelo de aparcamiento regulado, seguro, cercano y alineado con los objetivos de sostenibilidad.

Diagnóstico de la situación actual

El estacionamiento es uno de los puntos más sensibles de la movilidad urbana y turística en Cazorla. Pese a contar con un **aparcamiento subterráneo municipal en la Plaza de Andalucía**, bien ubicado estratégicamente y con capacidad suficiente, su uso es muy limitado.

Según el diagnóstico y la consulta ciudadana, las causas principales de esta infrautilización son la **percepción de precios poco competitivos**, la **falta de visibilidad del servicio** y la **escasa señalización o información sobre sus condiciones de uso**.

La consecuencia es un **uso ineficiente de una infraestructura pública valiosa**, mientras se mantienen elevados niveles de estacionamiento informal en superficie, en doble fila o en zonas de plataforma única.



Incrementar el uso

Aumentar la ocupación del aparcamiento subterráneo como alternativa preferente al estacionamiento informal en superficie, especialmente en el centro urbano.



Mejorar la percepción

Cambiar la percepción ciudadana sobre la utilidad, accesibilidad y relación calidad-precio de esta infraestructura municipal.



Ofrecer información clara

Proporcionar datos accesibles y segmentados por perfiles de usuario (residentes, trabajadores, turistas) sobre tarifas, horarios y condiciones.



Favorecer movilidad ordenada

Contribuir a un sistema de movilidad más racional, que minimice la ocupación del espacio público por vehículos estacionados inadecuadamente.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 1.4 (Señalización), 2.4 (Control del uso indebido) y 3.2 (Estacionamiento regulado) para lograr una implementación coherente y efectiva.

Medida 3.1 Gestión del aparcamiento subterráneo Municipal de la Plaza de Andalucía

Características técnicas de la campaña informativa

Mensajes clave

Apelarán a tres atributos centrales:

- **Proximidad** ("Aparca en el centro, sin agobios")
- **Comodidad** ("Más fácil, más seguro, más cerca")
- **Ahorro** ("Tarifas pensadas para quienes viven aquí", "Descuento para empadronados")

Claridad de la información

La campaña debe explicar con lenguaje sencillo y directo:

- Ubicación y accesos al aparcamiento
- Horarios de apertura
- Plazas disponibles y adaptadas (PMR)
- Modalidades de abono: mensual, anual, comercial, nocturno
- Tarifas diferenciadas para residentes, trabajadores y turistas
- Procedimiento para alta o renovación de abonos
- Contacto directo para consultas: teléfono, correo electrónico, atención presencial



Canales de comunicación

Soportes físicos:

- Cartelería en puntos clave: Plazas Constitución, Corredera, Santa María, Ayuntamiento, centro de salud, biblioteca, mercado y en los accesos al propio aparcamiento

Soportes digitales:

- Sección específica en la web municipal
- Publicaciones periódicas en redes sociales institucionales
- Canales vecinales (ej. WhatsApp)
- Envío de boletines digitales si se dispone de base de datos
- Publicidad en radio local, vídeos breves y testimonios de usuarios

Criterios de calidad comunicativa

- Lenguaje accesible y comprensible
- Diseño visual coherente con la imagen institucional
- Tipografía clara, lectura fácil para personas mayores
- Versión accesible para personas con discapacidad visual o cognitiva
- Canales de atención directa: presencial, telefónica y online

Calendario de implementación

Se propone un despliegue progresivo de la campaña, iniciando con una fase intensiva de información y comunicación, seguida de evaluaciones periódicas para ajustar los mensajes y canales según la respuesta del público objetivo.



Medida 3.2 Revisión de tarifas del aparcamiento Municipal para ajustarlas a la renta media disponible

Lógica de la intervención

El aparcamiento subterráneo de la Plaza de Andalucía, a pesar de su ubicación estratégica, presenta **niveles de uso muy por debajo de su capacidad**, especialmente entre la población residente. Este infrauso contrasta con la **alta presión de estacionamiento informal** sobre el viario urbano, lo que genera conflictos de ocupación del espacio público, compromete la accesibilidad y afecta al entorno patrimonial.

Desde una perspectiva de **equidad urbana**, es necesario replantear las tarifas actuales para fomentar el uso del aparcamiento municipal por parte de quienes más lo necesitan, sin penalizar a los hogares con menor capacidad económica.

Análisis económico de la situación actual

Según el enfoque de la **pobreza en el transporte**, se considera que un hogar está en riesgo cuando destina más del 10% de sus ingresos al conjunto de gastos relacionados con la movilidad. En Cazorla, la **renta media disponible por hogar es de 17.602 €/año** (INE, último dato disponible), es decir, **1.467 €/mes**.

Si se considera el abono mensual más económico (50 €/mes), el **gasto solo en aparcamiento supone un 3,41% de la renta mensual disponible**. Esta cifra se incrementa si se suman otros gastos asociados al vehículo (combustible, seguros, mantenimiento) y si existen varios miembros del hogar que utilizan diferentes medios de transporte.



Facilitar el uso a residentes

Adaptar los precios a la capacidad económica real de la población local, especialmente para quienes necesitan el coche por motivos laborales o familiares.



Reducir presión en superficie

Disminuir el estacionamiento informal en el espacio público, especialmente en zonas sensibles del casco histórico y entornos patrimoniales.



Promover gestión tarifaria justa

Implementar un modelo de precios socialmente equitativo y ambientalmente sostenible, con criterios transparentes y progresivos.



Contribuir a movilidad equitativa

Evitar que el uso del aparcamiento seguro y regulado se concentre exclusivamente en quienes tienen mayor poder adquisitivo.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 2.4 (Control del uso indebido), 3.2 (Estacionamiento regulado) y 3.1.1 (Gestión del aparcamiento) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 3.2 Revisión de tarifas del aparcamiento Municipal para ajustarlas a la renta media disponible

Ámbito de intervención

- Aparcamiento subterráneo de la Plaza de Andalucía
- Población residente empadronada y/o trabajadora habitual en el municipio
- Entorno inmediato del centro urbano con alta presión de estacionamiento informal
- Ordenanzas municipales fiscal y reguladora del uso del aparcamiento

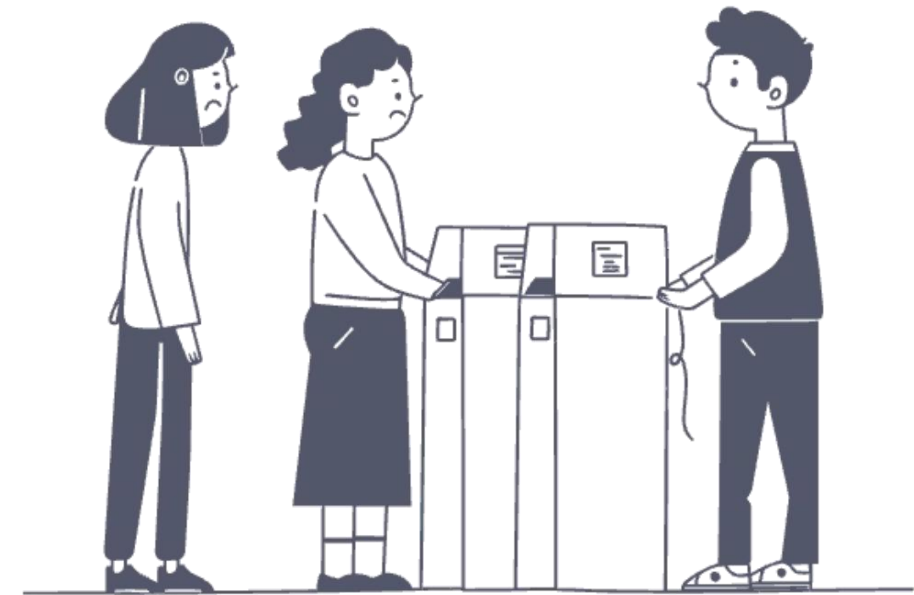
Características técnicas de la intervención

Análisis económico-social

- Renta media disponible por hogar en Cazorla: **17.602 €/año** (INE)
- Porcentaje del gasto solo en aparcamiento (abono de 50 €/mes): **3,41 %**

Instrumentos normativos

- Revisión de la **Ordenanza Fiscal reguladora del precio público por estacionamiento**
- Incorporación de umbrales y tramos de renta como base para la revisión
- Posible modificación de la **Ordenanza Reguladora del Uso del Aparcamiento**, para vincular tarifas con condiciones sociales y de uso



Diseño de la nueva estructura tarifaria

- Tarifas diferenciadas según nivel de ingresos, situación social o perfil laboral
- Mantenimiento de modalidades: mensual, anual, comercial, nocturno
- Inclusión de bonificaciones para jóvenes, pensionistas, trabajadores locales, familias numerosas

Sistema de gestión

- Justificación de tarifas mediante documentación acreditativa
- Actualización anual según evolución de renta media o cambios normativos
- Coordinación con el sistema de abonos y distintivos (Submedida 3.1.3)

Propuesta de estructura tarifaria

Tarifa general

Mantenimiento de la tarifa actual para usuarios no residentes y visitantes ocasionales, con posibles ajustes para temporada alta/baja.

Tarifa residente

Reducción de un 30-40% sobre la tarifa general para empadronados, con posibilidad de abonos mensuales, trimestrales o anuales que supongan un ahorro adicional.

Tarifa social

Bonificación adicional para personas en situación de vulnerabilidad económica, familias numerosas, monoparentales, personas con discapacidad o mayores con pensiones mínimas.

Tarifa comercial/profesional

Condiciones especiales para comerciantes, autónomos y trabajadores del centro urbano, con opciones de abono flexible adaptado a horarios laborales.

Función estratégica

Esta medida **permite reequilibrar la función del aparcamiento subterráneo** como infraestructura pública, poniéndola al servicio de quienes más lo necesitan y fomentando un uso más racional del espacio urbano. Ajustar las tarifas a la realidad económica local **contribuye a mejorar la equidad territorial**, reduce las desigualdades en el acceso al coche y facilita la convivencia entre quienes viven, trabajan o visitan el municipio.

Además, fortalece la imagen del Ayuntamiento como institución que gestiona los recursos públicos con criterios de **justicia social, sostenibilidad y eficiencia urbana**, alineados con los principios de un modelo de movilidad más amable, resiliente y centrado en las personas.

Medida 3.3 Reserva de plazas de aparcamiento para residentes y Personas con Movilidad Reducida (PMR)

Lógica de la intervención

El aparcamiento subterráneo de la Plaza de Andalucía, al igual que los futuros aparcamientos disuasorios que pueda habilitar el Ayuntamiento, deben configurarse como **infraestructuras públicas al servicio de las necesidades locales reales**, no solo como equipamientos para absorber la demanda flotante del turismo.

En un municipio con alta estacionalidad, envejecimiento poblacional y problemas de accesibilidad en su trazado urbano, **garantizar el derecho a aparcar de quienes viven y se mueven habitualmente en Cazorla es una medida de justicia espacial y funcional**.



Asegurar acceso preferente

Garantizar que los residentes disponen siempre de un porcentaje mínimo de plazas disponibles, incluso en momentos de alta ocupación turística.



Evitar saturación turística

Prevenir que la demanda ocasional de visitantes ocupe completamente los recursos de estacionamiento, manteniendo un equilibrio de usos.

Necesidad de espacios PMR

En cualquier política pública de movilidad, la **reserva de plazas específicas para personas con movilidad reducida (PMR)** no es una opción, sino una **obligación legal y un compromiso ético**. Garantizar el derecho a aparcar en condiciones accesibles, seguras y próximas es una condición básica para que la movilidad urbana sea realmente inclusiva.

En el caso de Cazorla, con un centro urbano de **topografía compleja, pendientes pronunciadas y alta atracción turística**, la presencia de **plazas PMR claramente delimitadas, bien ubicadas y permanentemente disponibles** es aún más crucial.



Cumplir normativa de accesibilidad

Implementar correctamente la reserva y condiciones técnicas de plazas PMR conforme a la legislación vigente en materia de accesibilidad universal.



Reforzar función social

Consolidar el papel del aparcamiento como equipamiento público prioritariamente orientado a las necesidades de proximidad y accesibilidad.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 1.3 (Peatonalización), 3.2 (Estacionamiento regulado) y 3.1.2 (Revisión de tarifas) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 3.3 Reserva de plazas de aparcamiento para residentes y Personas con Movilidad Reducida (PMR)

Ámbito de intervención

- Aparcamiento subterráneo municipal de Plaza de Andalucía
- **Futuros aparcamientos disuasorios** bajo gestión pública
- Usuarios residentes empadronados con abono activo
- **Personas con movilidad reducida (PMR)** con tarjeta oficial

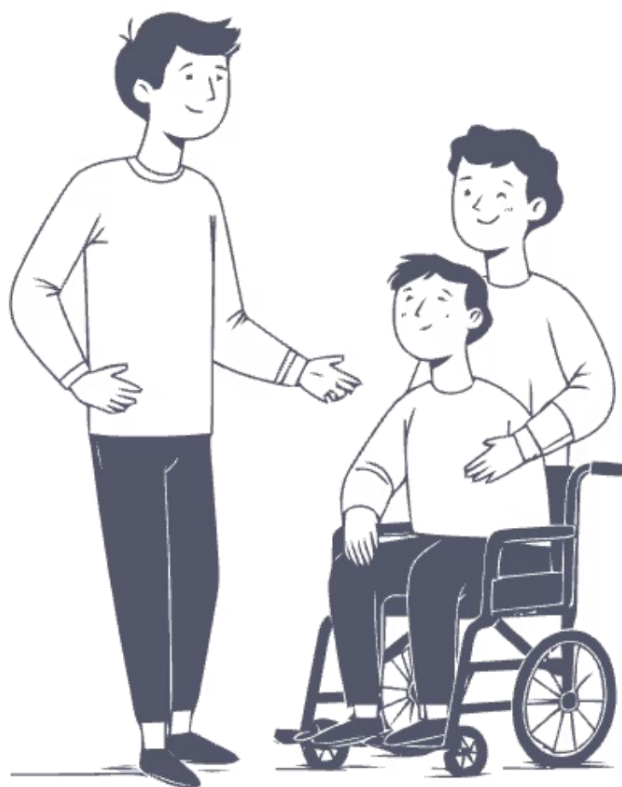
Características técnicas de la intervención

Reserva de plazas para residentes

- Porcentaje mínimo a reservar ajustable según la ocupación media y el número de abonos activos
- Priorización en momentos de mayor presión turística
- Sistema de **identificación mediante distintivo expedido por el Ayuntamiento**, vinculado al abono

Sistema de seguimiento y control

- Revisión periódica de la ocupación de las plazas reservadas
- Posibilidad de sanción o retirada del uso en caso de fraude o uso indebido
- Coordinación con la Policía Local o personal del aparcamiento si existiera



Reserva de plazas para personas con movilidad reducida (PMR)

Cumplimiento de normativa estatal y autonómica en cuanto a:

- Dimensiones mínimas
- Cercanía a accesos y ascensores
- Pavimentación antideslizante
- Señalización horizontal y vertical clara

Control de uso mediante tarjeta oficial PMR del sistema europeo armonizado.

Diseño técnico de plazas PMR

Dimensiones

Plazas con un ancho mínimo de 3,60 metros (2,40 m de plaza + 1,20 m de zona de transferencia lateral) y longitud mínima de 5,00 metros, para permitir la entrada y salida segura del vehículo.

Ubicación

Situadas lo más cerca posible de los accesos peatonales, ascensores y rampas, con un recorrido accesible hasta estos elementos que no supere los 25 metros.

Señalización

Demarcación clara con símbolo internacional de accesibilidad (SIA) tanto en pavimento como en señal vertical. Indicación de la prohibición de aparcar para vehículos no autorizados.

Número mínimo

Al menos 1 plaza PMR por cada 40 plazas o fracción, con un mínimo de 1 plaza en aparcamientos de menos de 40 plazas, conforme a normativa vigente.

Función estratégica

Esta medida permite **garantizar el uso justo y priorizado de un recurso escaso**, equilibrando las necesidades del turismo con los derechos cotidianos de la población residente. Aporta criterios claros de gestión que ayudan a evitar conflictos de uso, refuerza la accesibilidad y envía un mensaje institucional coherente: **el espacio público y sus infraestructuras deben estar primero al servicio de quienes lo habitan, lo necesitan o lo usan de forma continua**.

Además, mejora la percepción ciudadana del aparcamiento municipal como un **servicio útil, accesible y adaptado**, lo cual contribuye a su integración efectiva en la movilidad cotidiana de Cazorla.



Medida 3.4 Estacionamiento regulado en vía pública

Lógica de la intervención

La ocupación abusiva y prolongada del espacio de estacionamiento en superficie, especialmente en el Casco Histórico y su entorno inmediato, limita la accesibilidad de residentes, obstaculiza la movilidad peatonal y genera desequilibrios entre población local y visitantes. Esta medida responde a la necesidad de **reordenar el estacionamiento en vía pública** como recurso escaso, reforzar la **rotación en áreas clave** y asegurar un uso más equitativo del espacio urbano.

Diagnóstico de la situación actual

El estacionamiento en vía pública en Cazorla se ha convertido en un factor de presión creciente sobre la movilidad cotidiana, especialmente en momentos de alta afluencia turística. A pesar de la morfología compacta del municipio y la existencia de aparcamientos estructurados como el de la plaza de Andalucía, buena parte del estacionamiento diario sigue realizándose en superficie, de forma prolongada y sin rotación suficiente.

Esto genera tensiones especialmente en el Casco Histórico y su entorno inmediato, donde el espacio disponible es limitado y la competencia por aparcar afecta directamente a la accesibilidad peatonal, al tránsito local y a la convivencia entre residentes, trabajadores y visitantes.



Fomentar rotación

Promover el cambio constante de vehículos en zonas de alta demanda, especialmente en áreas comerciales y turísticas, facilitando la actividad económica local.



Garantizar disponibilidad

Asegurar que existan siempre plazas disponibles para gestiones de corta duración, servicios y actividades locales, evitando la saturación permanente.



Disuadir ocupación prolongada

Evitar el estacionamiento de larga duración de vehículos foráneos en áreas tensionadas, reorientándolos hacia aparcamientos disuasorios o subterráneos.



Favorecer acceso residencial

Priorizar el estacionamiento para los vecinos en zonas residenciales mediante sistemas de reserva o tarjeta específica de residente.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 2.1 (Zonas ACIRE), 3.1 (Aparcamiento subterráneo) y 3.3 (Aparcamientos disuasorios) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 3.4 Estacionamiento regulado en vía pública

Ámbito de intervención

La medida se aplicará de forma progresiva en diferentes zonas del municipio, comenzando por aquellas con mayor presión de estacionamiento y conflictos de uso.

Paseo del Parque del Cristo

Calle de alta demanda residencial y con escasez de alternativas próximas de aparcamiento, especialmente en temporada alta. Se propone un modelo mixto con predominio de plazas para residentes.

Aparcamiento del Solarillo

Espacio estratégico en el borde del centro histórico, actualmente saturado por vehículos de larga estancia, con potencial para reserva parcial para residentes y zona de rotación comercial.

Calle de la Luz

Calle estrecha y residencial con presencia reiterada de estacionamiento inadecuado y necesidad de regulación que priorice a los vecinos para evitar conflictos de uso.



Modalidades propuestas

- **Zona Azul:** Estacionamiento de rotación con límite de tiempo (máximo 2 horas) y tarifa progresiva, orientado a visitantes y usuarios comerciales
- **Zona Verde:** Estacionamiento prioritario para residentes con tarjeta, con posibilidad de uso por no residentes con tarifas disuasorias y límite de tiempo
- Flexibilidad para incorporar zonas de alta rotación (zona 30 minutos) o zona verde para residentes si fuese necesario

Características técnicas de la intervención

Elementos del sistema regulado

- Implantación de zonas de estacionamiento regulado (zona azul) con control horario y tarifario
- Instalación de sistema de lectura de matrículas (LPR) en accesos y puntos de control
- Diseño e implantación de tarjeta de residente, expedida por el Ayuntamiento y vinculada a empadronamiento y/o titularidad del vehículo
- Posible integración futura con aplicaciones móviles, códigos QR y otros servicios de movilidad local

Gestión y control del sistema

- **Expedición de tarjetas de residente:** Sistema municipal de autorización mediante acreditación de empadronamiento y titularidad del vehículo, con renovación anual y posibilidad de gestión electrónica.
- **Tarifas y horarios:** Diseño de una estructura tarifaria progresiva que desincentive la larga estancia y con horarios adaptados a la actividad local (posible exención nocturna o en domingos).
- **Vigilancia y control:** Combinación de personal de vigilancia y sistemas tecnológicos (sensores, cámaras LPR) para garantizar el cumplimiento de la regulación establecida.
- **Aplicación móvil:** Desarrollo o incorporación a plataformas existentes que permitan el pago por móvil, información de plazas disponibles y gestión de reclamaciones.

Función estratégica

Esta medida es clave para equilibrar el uso del espacio público entre residentes y visitantes, reduciendo el conflicto de usos y fomentando una movilidad más sostenible. Refuerza la **justicia espacial**, protege el derecho de acceso de quienes habitan en el municipio y contribuye a ordenar el aparcamiento en función de criterios de funcionalidad urbana, accesibilidad y convivencia.

Medida 3.5 Aparcamientos Disuasorios

Lógica de la intervención

Para abordar la problemática del tráfico y estacionamiento en el centro urbano, se plantea el desarrollo o acondicionamiento de una red de **aparcamientos disuasorios** ubicados en la periferia inmediata del centro histórico, que permitan a los vehículos estacionar de forma ordenada antes de acceder a la zona de mayor valor patrimonial y peatonal.

Este sistema tiene por objetivo reducir el tráfico interno, favorecer los desplazamientos a pie en los últimos tramos del recorrido y garantizar un reparto más equitativo del espacio urbano.



Reducir congestión vehicular

Disminuir el volumen de tráfico en el centro histórico, especialmente en momentos de alta afluencia turística, mejorando la fluidez y seguridad.



Fomentar movilidad sostenible

Promover un modelo intermodal donde el vehículo privado se combine con desplazamientos a pie, en bicicleta o transporte público.

Diagnóstico de la situación actual

Cazorla es un municipio con una alta estacionalidad turística, que en periodos festivos o vacacionales puede duplicar o triplicar su población habitual. Esta afluencia concentrada sobre un espacio urbano pequeño y de valor patrimonial, con calles estrechas y una alta proporción de residentes mayores, genera una presión notable sobre la movilidad, el uso del espacio público y la convivencia.

Este patrón de movilidad genera conflictos entre residentes y visitantes, incrementa los niveles de ruido, dificulta la accesibilidad peatonal y perjudica tanto la imagen del destino como la convivencia local.



Ordenar estacionamiento turístico

Proporcionar alternativas de aparcamiento estructuradas y adecuadas para visitantes, evitando la ocupación de espacios residenciales.



Proteger entorno patrimonial

Preservar la calidad ambiental, estética y funcional del centro histórico, reforzando su valor como espacio cultural y de convivencia.

Esta medida tiene una prioridad alta dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 2.1 (Zonas ACIRE), 3.1 (Aparcamiento subterráneo) y 3.3 (Estacionamiento regulado) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 3.5 Aparcamientos Disuasorios

Ámbito de intervención

Se propone la ampliación o acondicionamiento de varios espacios periféricos como aparcamientos disuasorios, estableciendo una red estratégica que capture los flujos vehiculares antes de que penetren en el centro histórico:

La Villa

Espacio situado en la entrada norte del municipio, con capacidad para absorber llegadas desde la carretera de La Iruela y la sierra. Permite acceso peatonal directo al casco histórico por calles con pendiente moderada.

El Ferial

Gran explanada con capacidad para albergar un importante número de vehículos, especialmente durante eventos y temporada alta. Requiere mejora de la conexión peatonal con el centro.

Campoamor

Ubicación estratégica para captar vehículos procedentes de la carretera principal, con buen potencial para convertirse en intercambiador modal si se complementa con servicio de transporte público.

Puerta de Cazorla

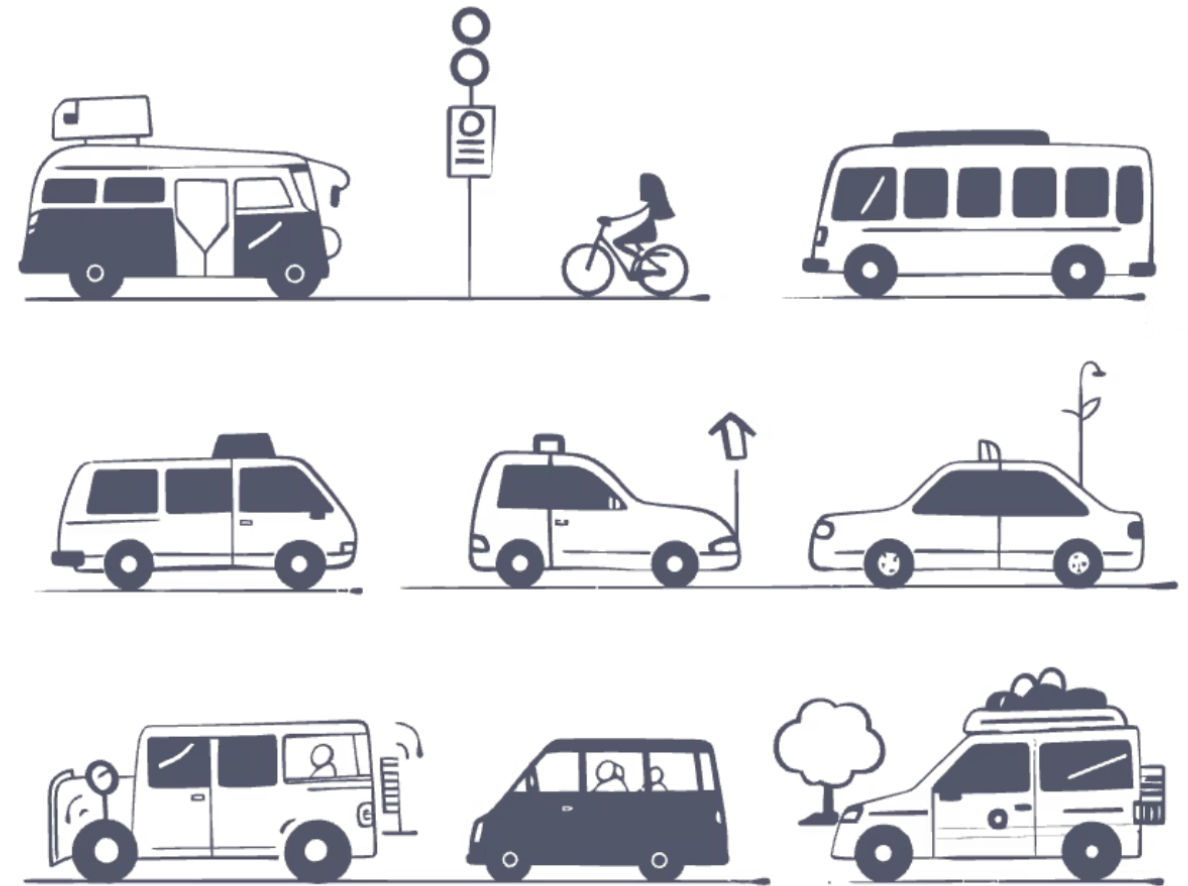
Situado en uno de los principales accesos al municipio, permite interceptar los flujos turísticos antes de su llegada al centro urbano, facilitando la transición hacia la movilidad peatonal.

Además, se propone la activación de aparcamientos existentes en la ribera como espacios de estacionamiento regulado para visitantes, con señalización clara e integración peatonal hacia el centro.

Función estratégica

La red de aparcamientos disuasorios cumple una doble función: por un lado, actúa como filtro de entrada al centro histórico, minimizando el impacto del vehículo privado sobre el tejido urbano más frágil; por otro, se configura como una herramienta de hospitalidad territorial, que organiza el acceso del visitante sin tensionar la vida cotidiana de los residentes.

Desde la perspectiva urbana y social, refuerza la jerarquía modal y promueve un cambio de hábitos hacia formas de movilidad más responsables, mejorando la convivencia entre quienes viven y quienes visitan Cazorla.



Características técnicas de la intervención

Infraestructura y equipamiento

- Señalización direccional desde los accesos principales al municipio
- Mejora del firme, drenaje y accesibilidad peatonal desde los aparcamientos al casco
- Integración con rutas señalizadas a pie y conexión con paradas de transporte público
- Posible inclusión de módulos de sombra, puntos de información o recarga eléctrica
- Iluminación y sistemas de vigilancia para seguridad y confort

Gestión y regulación

- Sistema de información en tiempo real sobre disponibilidad de plazas
- Posible tarificación diferenciada según temporada y duración
- Incentivos para el uso combinado con transporte público o bicicleta
- Regulación específica para autocaravanas y vehículos de gran tamaño
- Control de accesos y vigilancia para garantizar la seguridad

Comunicación y promoción

- Información previa en canales turísticos y aplicaciones de navegación
- Señalética interpretativa en el recorrido peatonal hacia el centro
- Campañas específicas para fomentar el uso en temporada alta



Medida 3.6 Creación de un Soporte Físico para la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

Lógica de la intervención

La distribución urbana de mercancías (DUM) genera un impacto directo sobre la movilidad cotidiana de Cazorla. El reparto se realiza mayoritariamente con vehículos de combustión y en franjas horarias poco reguladas, lo que provoca congestión, ocupación inadecuada del espacio público y conflictos con el tránsito peatonal, especialmente en calles estrechas del Centro Histórico.

En un municipio donde el turismo, la hostelería y el pequeño comercio tienen un peso central, es esencial garantizar una logística urbana funcional, pero también más limpia, silenciosa y eficiente. Esta medida propone reorganizar la DUM mediante soluciones sostenibles, apoyadas en tecnología, regulación y soporte físico adecuado.

Diagnóstico de la situación actual

En Cazorla, como en muchos municipios con centro histórico consolidado y fuerte dinamismo turístico, la distribución urbana de mercancías (DUM) se enfrenta a una serie de retos estructurales. La estrechez de muchas calles, la presencia de plataforma única y la convivencia intensa entre peatones, residentes, comercios y visitantes genera una presión constante sobre el espacio público.

Las operaciones de carga y descarga, a menudo realizadas con vehículos convencionales de gran tamaño, se llevan a cabo en condiciones poco reguladas, en horarios inadecuados y con ocupación excesiva del viario, interfiriendo con la movilidad cotidiana y generando conflictos en la circulación y el tránsito peatonal.

A ello se suma el aumento de la paquetería derivada del comercio electrónico, cuyas entregas son cada vez más frecuentes, pero también más ineficientes, debido a la fragmentación de operadores y a la alta tasa de devoluciones.



Reducir impacto del reparto

Disminuir la huella ambiental, sonora y espacial de las operaciones logísticas en zonas sensibles de Cazorla, especialmente en el Casco Histórico.



Facilitar transición a vehículos limpios

Promover el uso de medios de reparto eléctricos, ligeros o de tracción asistida, adaptados a la morfología urbana y a las restricciones de acceso.



Optimizar eficiencia logística

Reducir el número de trayectos, la congestión y las entregas fallidas mediante sistemas de consolidación y distribución coordinada.



Reforzar el comercio local

Apoyar al tejido comercial mediante soluciones logísticas que faciliten su operativa y mejoren su competitividad frente al comercio digital.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con las Medidas 2.1 (Zonas ACIRE), 3.2 (Estacionamiento regulado) y 3.3 (Aparcamientos disuasorios) para lograr una implementación coherente y efectiva.



Medida 3.6 Creación de un Soporte Físico para la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

Componentes del sistema propuesto



Micro HUB logístico

Creación de una pequeña plataforma urbana de consolidación y redistribución de mercancías, ubicada en el entorno próximo al Casco Histórico. Será multioperador, con acceso controlado y espacio para carga/descarga.



Flota de reparto ligera

Fomento de vehículos de pequeño formato, eléctricos o asistidos, como bicicletas de carga, ciclocargos o furgonetas eléctricas compactas, adaptados a las características viarias del centro histórico.



Taquillas urbanas

Instalación de buzones inteligentes para recogida de paquetes (tipo citibox) en puntos estratégicos como estación de buses, aparcamiento subterráneo, mercado o centro de salud.



Red de comercios colaboradores

Fomento de la logística de proximidad a través de tiendas locales que actúen como puntos de entrega y recogida, reforzando su papel en la economía local.

Propuesta de funcionamiento del sistema

Modelo operativo

1. Las mercancías llegan al micro HUB en vehículos convencionales
2. Se clasifican y consolidan por zonas o destinatarios
3. Se distribuyen en el centro mediante vehículos eléctricos ligeros
4. Se entregan directamente o se depositan en taquillas/comercios
5. Los clientes recogen en puntos cercanos a su domicilio/trabajo

Regulación horaria

- Entrega en el micro HUB: sin restricciones horarias
- Distribución en centro histórico: preferentemente 7:00-10:00 y 15:00-17:00
- Recogida en taquillas/comercios: horario comercial extendido

Función estratégica

Esta medida actúa como **palanca de modernización logística**, adaptando el sistema de reparto a las necesidades de una ciudad turística y patrimonial como Cazorla. Permite descongestionar el centro, reducir emisiones, hacer más eficiente la cadena de suministro y reforzar la economía local.

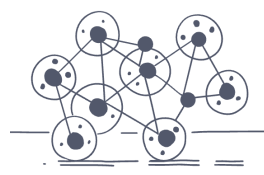
Además, favorece una movilidad más ordenada y compatible con la habitabilidad, en línea con los principios del PMTUS y la agenda de sostenibilidad urbana. La transición hacia un modelo de distribución de última milla más sostenible contribuye directamente a la calidad del espacio público y a la experiencia turística.

Ubicación propuesta para el micro HUB

Se propone habilitar un espacio en la zona periférica del casco urbano, preferentemente cerca de alguno de los aparcamientos disuasorios, con buena conectividad a las vías principales y al centro histórico. Deberá disponer de:

- Superficie cubierta para almacenamiento temporal
- Zona de carga/descarga para vehículos grandes
- Punto de recarga para vehículos eléctricos
- Sistema de control de accesos y seguridad
- Capacidad para albergar vehículos de reparto sostenible





ESTRATEGIA 4.

Fortalecimiento del transporte público

Cazorla necesita un sistema de transporte público más robusto, atractivo y adaptado a las dinámicas reales de su población y su actividad turística. En la actualidad, la oferta es limitada, con escasa frecuencia, poca cobertura territorial y débil integración con otras formas de movilidad. Esto obliga a una alta dependencia del vehículo privado, incluso para desplazamientos cortos y rutinarios, tanto entre barrios como desde alojamientos hacia los principales focos de atracción del municipio.

La Estrategia 4 busca **reposicionar el transporte público como una alternativa eficiente, cómoda y reconocible** para residentes y visitantes. No se trata únicamente de aumentar la oferta, sino de redefinir el modelo de servicio desde criterios de equidad territorial, demanda social y sostenibilidad operativa.

Las líneas prioritarias de actuación incluyen:

- **Mejora de la accesibilidad, visibilidad y señalización de las paradas**, con una imagen unificada, información clara y dispositivos de consulta tanto física como digital (paneles, QR, app municipal).
- **Incorporación de vehículos adaptados, sostenibles y de bajo impacto**, que respeten las características del entorno urbano y natural.
- **Exploración de fórmulas de transporte a demanda, transporte turístico lanzadera o soluciones mixtas**, especialmente para cubrir trayectos cortos, horarios valle o zonas rurales próximas.

Esta estrategia responde directamente a los principios de **justicia en el acceso a la movilidad y derecho a la conexión**, mejorando especialmente la situación de personas mayores, jóvenes sin coche, personas con movilidad reducida o con dificultades económicas. Además, refuerza la cohesión entre zonas turísticas y barrios con menor visibilidad, contribuyendo a un turismo más distribuido y menos invasivo.

Para la persona visitante, un buen sistema de transporte público mejora la experiencia de viaje, reduce el estrés asociado a la circulación y el aparcamiento, y permite descubrir Cazorla de forma más cómoda y sostenible.

Esta estrategia se plantea como **una palanca clave para reducir el uso del coche privado, facilitar el cambio modal y avanzar hacia una movilidad realmente sostenible**, alineada con los valores de un municipio que cuida tanto a quienes lo habitan como a quienes lo visitan.



Medida 4.1 Ampliación del horario, ruta y frecuencia del autobús urbano

Lógica de la intervención

En un municipio de estructura territorial dispersa como Cazorla, con núcleos residenciales distribuidos en distintos niveles topográficos y una fuerte estacionalidad turística, el transporte público municipal desempeña un papel clave para garantizar la equidad territorial, el acceso a servicios básicos y la reducción de la dependencia del coche.

Aunque no existe una obligación legal de prestar este servicio en municipios de menos de 50.000 habitantes, el Ayuntamiento de Cazorla asumió voluntariamente esta competencia, demostrando un compromiso con la movilidad sostenible y la inclusión social.

Diagnóstico de la situación actual

Tras el diagnóstico del PMTUS, se han detectado importantes limitaciones en el servicio actual: escasa frecuencia, baja cobertura territorial, insuficiente conectividad con nodos clave (como el hospital comarcal), carencias en señalización y en la infraestructura asociada (marquesinas, paneles, accesibilidad), así como una flota sobredimensionada para la demanda y la orografía local.

A esto se suma la necesidad de adaptar el servicio a la variabilidad temporal de la demanda (temporada alta turística vs. días laborables habituales) y a colectivos específicos con necesidades no cubiertas, como personas mayores, residentes en barrios altos o población sin acceso a vehículo privado.



Mejorar cobertura territorial

Ampliar el alcance del transporte público para dar servicio a más barrios y equipamientos, reduciendo desigualdades espaciales.



Aumentar frecuencia y horario

Incrementar el número de servicios diarios y extender la franja horaria de operación para adaptarse mejor a las necesidades de los usuarios.



Ofrecer alternativa accesible

Proporcionar un servicio adaptado a personas mayores, jóvenes sin carnet y colectivos sin vehículo privado, mejorando su autonomía.



Promover cambio modal

Incentivar la transición desde el vehículo privado hacia opciones de movilidad colectiva más sostenibles y eficientes.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible, condicionada a la obtención de financiación externa, y debe coordinarse con otras acciones del plan.



Limitaciones presupuestarias y fuentes de financiación

Cualquier ampliación del servicio, ya sea mediante el refuerzo de la línea actual o la implantación de un sistema de transporte a la demanda, **no podrá asumirse exclusivamente con fondos municipales**. Esta medida depende directamente de **subvenciones externas** para poder ser implementada, dadas las limitaciones presupuestarias del Ayuntamiento y el carácter voluntario de la competencia.

Por ello, se articulará una **estrategia de financiación basada en la captación de fondos europeos, autonómicos y estatales**, entre los que se contemplan:

- **Fondos FEDER:** Programas de desarrollo regional orientados a la movilidad sostenible y la reducción de emisiones en entornos urbanos y rurales.
- **Programa LEADER:** Iniciativas de desarrollo rural que pueden incluir mejoras en la conectividad y los servicios básicos para la población.
- **Plan de Recuperación (PRTR):** Fondos Next Generation EU canalizados a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con componentes específicos para movilidad sostenible.
- **Subvenciones específicas:** Ayudas para movilidad rural o transporte público en municipios de menos de 20.000 habitantes, tanto de ámbito estatal como autonómico.

Medida 4.1 Ampliación del horario, ruta y frecuencia del autobús urbano

Características técnicas de la intervención

Tipo de servicio

Transporte público colectivo de proximidad con posibilidad de transformación parcial en servicio a demanda (TAD) en zonas residenciales dispersas o de baja densidad. Este formato híbrido permite optimizar recursos en función de las necesidades reales.

Vehículos propuestos

- Microbuses con capacidad entre 15 y 25 plazas
- Adaptados a la orografía y morfología urbana de Cazorla
- Dotados de sistemas de accesibilidad universal (rampa, suelo bajo, espacio PMR)
- Preferentemente con motorización eléctrica o híbrida de bajas emisiones

Frecuencia y horario

- Incremento de las frecuencias en horas punta (mañana y tarde)
- Inclusión de servicio mínimo en horarios intermedios para garantizar continuidad
- Posible ampliación del servicio a fines de semana y festivos
- Adaptación del servicio a la estacionalidad turística y eventos locales

Infraestructura y equipamiento

- Paradas renovadas con marquesinas confortables y protegidas
- Paneles informativos con horarios y rutas actualizadas
- Elementos de señalización accesible (pictogramas, contraste visual, posibles avisos acústicos)
- Posible implementación de sistemas digitales de seguimiento y consulta en tiempo real (app móvil, QR en marquesinas)

Ruta propuesta

- Extensión del recorrido actual para conectar nodos estratégicos:
 - Hospital comarcal
 - Estación de autobuses interurbanos
 - Mercado municipal
 - Principales zonas turísticas
 - Barrios residenciales con población envejecida o pendientes pronunciadas
- Posibilidad de definir rutas flexibles con refuerzo estacional según picos turísticos



Propuesta de funcionamiento del servicio a demanda

Zonas de aplicación

Implementación en áreas periféricas con menor densidad poblacional o en franjas horarias de baja demanda, optimizando recursos y manteniendo el servicio.

Sistema de reserva

Solicitud del servicio con antelación mínima (1-2 horas) mediante llamada telefónica, aplicación móvil o web municipal, accesible para todos los perfiles de usuario.

Puntos de parada

Red de paradas predefinidas pero flexibles, con posibilidad de desvío para recoger/dejar pasajeros en puntos cercanos a la ruta principal según necesidad.

Coordinación

Sistema integrado con la línea regular para optimizar recursos y garantizar la conectividad entre diferentes zonas del municipio.



Medida 4.2 Mejora de la Infraestructura y Comunicación del Servicio de Transporte Público

Lógica de la intervención

Esta medida nace como respuesta a una problemática clara: el transporte público en Cazorla es poco visible, difícil de entender para visitantes y presenta barreras para personas con movilidad reducida. Todo ello limita su uso y fortalece la dependencia del vehículo privado, incluso para trayectos locales.

Mejorar su legibilidad, accesibilidad y presencia urbana es esencial para reequilibrar el sistema de movilidad, reforzando un modo colectivo, eficiente y más sostenible.

Diagnóstico de la situación actual

Durante el trabajo de campo y el análisis diagnóstico del PMTUS se ha constatado que muchas personas desconocen el recorrido exacto del autobús, sus horarios o incluso los puntos de parada. La señalización actual es escasa o inexistente en varias ubicaciones, y no existe información clara en la web municipal ni en los espacios públicos.

Además, algunas paradas no reúnen las condiciones mínimas de accesibilidad universal, dificultando el uso del autobús a personas mayores o con movilidad reducida.

Estas carencias refuerzan el abandono progresivo del servicio, lo relegan frente al uso del coche privado y contribuyen a un modelo de movilidad insostenible e inequitativo.



Aumentar conocimiento y uso

Incrementar la visibilidad e información sobre el servicio de autobús urbano, tanto para residentes como para visitantes temporales.



Reforzar percepción del servicio

Mejorar la imagen del transporte público como recurso fiable, moderno y digno, elevando su estatus en la jerarquía modal.



Disminuir dependencia del coche

Reducir el uso del vehículo privado en desplazamientos locales mediante la mejora de la experiencia del transporte público.



Promover cambio modal

Fomentar la transición hacia medios de transporte colectivos más sostenibles, accesibles y eficientes en el uso del espacio urbano.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con la Medida 4.1 (Ampliación del servicio) para lograr una implementación coherente y efectiva.

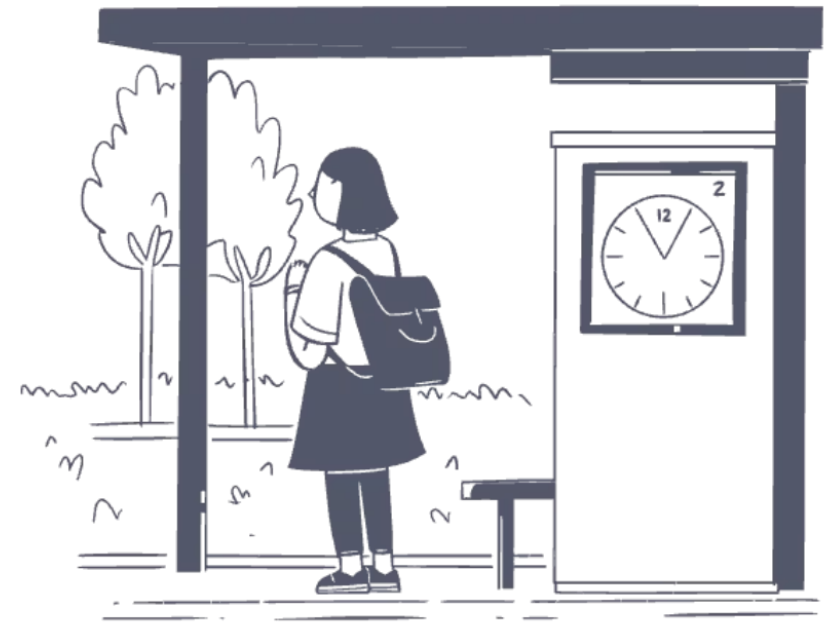


Medida 4.2 Mejora de la Infraestructura y Comunicación del Servicio de Transporte Público

Ámbito de actuación prioritario

La medida se aplicará en las principales paradas de autobús del municipio, con especial atención a:

- Plaza de la Corredera
- Accesos al casco histórico
- Centros educativos y de salud
- Puntos de intercambio con rutas turísticas



También incluye la revisión del conjunto de la flota y del trazado de paradas para asegurar condiciones de accesibilidad universal.

Características técnicas de la intervención

Elementos de señalización

- Tótems de señalización con estructura metálica tratada para intemperie
- Altura entre 2 y 2,5 m para garantizar visibilidad
- Iluminación LED autónoma para mejorar percepción nocturna
- Anclaje antirrobo y materiales resistentes a vandalismo

Diseño gráfico e información

- Pictogramas universales para comprensión intuitiva
- Textos en lectura fácil para mejorar accesibilidad cognitiva
- Traducción al menos al inglés para facilitar uso turístico
- Mapas esquemáticos de recorrido con puntos de interés
- Información clara sobre horarios, frecuencias y tarifas

Plataforma web y digital

- Sección específica en web municipal con información actualizada
- Sistema de información actualizable por el personal municipal
- Soporte para descarga de horarios en formato imprimible
- Posible desarrollo futuro de aplicación móvil con geolocalización
- Códigos QR en paradas para acceso rápido a información digital

Mobiliario urbano accesible

- Plataformas adaptadas para acceso a nivel al autobús
- Marquesinas con asientos ergonómicos y apoyo isquiático
- Espacio reservado para sillas de ruedas en paradas principales
- Pavimento podotáctil para orientación de personas con discapacidad visual
- Protección frente a condiciones climáticas adversas

Diseño propuesto para puntos de información

Ejemplo de panel informativo en parada principal, con mapa de recorrido, horarios y enlaces a información digital mediante código QR.

Contenidos mínimos en cada parada

Se establecerá un estándar de información mínima que deberá estar disponible en todas las paradas del servicio, adaptando el formato según la relevancia y el espacio disponible en cada ubicación.

Información básica

- Identificación clara de la parada con número y nombre
- Horarios de paso actualizados
- Mapa simplificado de la línea
- Contacto para incidencias

Información complementaria

- Mapa de proximidad con puntos de interés cercanos
- Conexiones con otras líneas o modos de transporte
- Tiempos estimados a destinos principales
- Información sobre tarifas y bonos disponibles

Accesibilidad

- Información en Braille en puntos clave
- Contraste cromático para facilitar lectura
- Pictogramas universales para superar barreras idiomáticas
- Códigos QR para acceso a información sonora



Medida 5.1 Creación de una Red de Bicicletas Eléctricas

Lógica de la intervención

La intervención se justifica por la necesidad de diversificar la oferta de movilidad en Cazorla mediante modos limpios, silenciosos y flexibles. Al introducir un sistema público de bicicletas eléctricas, se busca no solo ofrecer un nuevo medio de transporte, sino transformar la lógica actual del desplazamiento, reducir la presión del vehículo privado sobre el casco urbano, y fomentar una cultura de movilidad activa en línea con los principios europeos de sostenibilidad.

Este sistema —financiado con fondos del Plan de Sostenibilidad Turística en Destinos— está concebido como un servicio mixto, para residentes y visitantes, que refuerce la intermodalidad con el transporte público, el uso de aparcamientos disuasorios y la conexión con la red de carriles bici.

Diagnóstico de la situación actual

En un municipio con la singularidad topográfica, patrimonial y turística de Cazorla, la bicicleta eléctrica emerge como una alternativa viable y transformadora para desplazamientos de corta y media distancia. Aunque la morfología del terreno presenta pendientes pronunciadas, la asistencia eléctrica permite superar este obstáculo, ampliando la base social y funcional del uso ciclista, tanto entre residentes como visitantes.

Actualmente, el uso de la bicicleta en Cazorla es escaso, debido a la falta de infraestructuras adaptadas, la inexistencia de sistemas de préstamo y una cultura de movilidad aún centrada en el vehículo privado, incluso para trayectos cortos. Esta situación limita la transición hacia modelos de movilidad más sostenibles, accesibles y compatibles con la dimensión turística del municipio.



Fomentar cambio modal

Promover la transición desde el vehículo privado hacia medios de transporte sostenibles, especialmente para desplazamientos urbanos cortos y medios.



Reducir uso del vehículo privado

Disminuir la circulación y estacionamiento de coches en zonas sensibles, especialmente en el casco histórico y entornos patrimoniales.



Mejorar movilidad turística

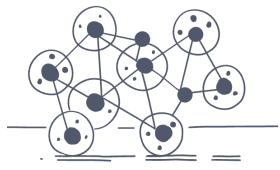
Ofrecer a los visitantes una alternativa de desplazamiento sostenible, atractiva y adaptada a la experiencia de conocer Cazorla.



Conectar barrios y recursos

Facilitar la accesibilidad entre diferentes zonas del municipio y sus equipamientos de forma eficiente y ambientalmente responsable.

Esta medida tiene una prioridad media dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible y debe coordinarse con otras acciones del plan para lograr una implementación coherente y efectiva.



ESTRATEGIA 5.

Promoción de la movilidad ciclista

La bicicleta representa una alternativa clave en el camino hacia una movilidad más sostenible, saludable y respetuosa con el entorno urbano y natural de Cazorla. Sin embargo, su uso actual en el municipio es reducido debido a diversos factores: pendientes acusadas, falta de infraestructura segura, ausencia de cultura ciclista cotidiana y percepción de inseguridad al circular por calzadas compartidas con vehículos motorizados.

Esta estrategia busca **favorecer un cambio estructural que posicione la bicicleta como medio cotidiano y turístico de desplazamiento**, especialmente en trayectos cortos y medios, tanto dentro del casco urbano como en su conexión con entornos naturales y espacios de interés.

Las líneas de actuación prioritarias son:

- **Diseño y desarrollo de una red básica de itinerarios ciclables seguros**, priorizando tramos de menor pendiente y conexiones clave entre barrios, equipamientos, aparcamientos disuasorios y atractivos turísticos.
- **Instalación de aparcamientos seguros y visibles para bicicletas**, tanto en zonas residenciales como en puntos estratégicos de uso turístico, comercio o transporte.
- **Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público**, facilitando el acceso con bici a paradas, autobuses y zonas de espera.

El impulso a la bicicleta permite **democratizar el acceso a la movilidad**, ya que no depende de la posesión de un vehículo motorizado ni de elevados costes de mantenimiento. Además, contribuye a la **inclusión de colectivos vulnerables**, reduce las emisiones contaminantes y mejora la salud física y mental de la población.

Para el visitante, la bicicleta supone una forma de **descubrir Cazorla a otro ritmo**, disfrutando del paisaje urbano y natural sin generar impacto ambiental ni conflictos con la población local.

En definitiva, esta estrategia busca integrar la bicicleta en la movilidad cotidiana de Cazorla, superando las barreras actuales con soluciones adaptadas, realistas y accesibles, que refuercen tanto la sostenibilidad ambiental como la calidad de vida de quienes habitan y visitan el municipio.



Medida 5.1 Creación de una Red de Bicicletas Eléctricas

Ámbito de actuación prioritario

El sistema tendrá cobertura tanto en zonas de acceso a Cazorla como en su núcleo urbano, mediante la instalación de bases de bicicletas en ubicaciones estratégicas que combinen funcionalidad para la población local y atractivo para visitantes. Se proponen como puntos de implantación inicial:



Parkings disuasorios

Instalación de bases en los principales aparcamientos periféricos: Recinto Ferial, Campoamor, Puerta de Cazorla, La Villa y parking de nueva creación, facilitando la intermodalidad coche-bicicleta.



Plazas y nodos urbanos

Ubicación de estaciones en los espacios centrales del municipio: Plaza de la Constitución, Plaza de la Corredera y Plaza de Santa María, permitiendo desplazamientos intraurbanos.



Infraestructura intermodal

Base en la Estación de autobuses en Avenida del Guadalquivir, para facilitar la combinación con transporte público y reforzar la conectividad territorial.



Zonas turísticas

Presencia en áreas de concentración de alojamientos y puntos de interés turístico, ofreciendo una alternativa sostenible y atractiva para los visitantes.

Características técnicas de la intervención

Sistema de bicicletas eléctricas

- Flota inicial de 20-30 bicicletas eléctricas de pedaleo asistido
- Autonomía suficiente para cubrir trayectos urbanos y periurbanos (40-60 km)
- Diseño robusto y adaptado a diferentes perfiles de usuario
- Elementos de seguridad: luces, reflectantes, timbre
- Sistema antirrobo y GPS para localización

Estaciones y bases

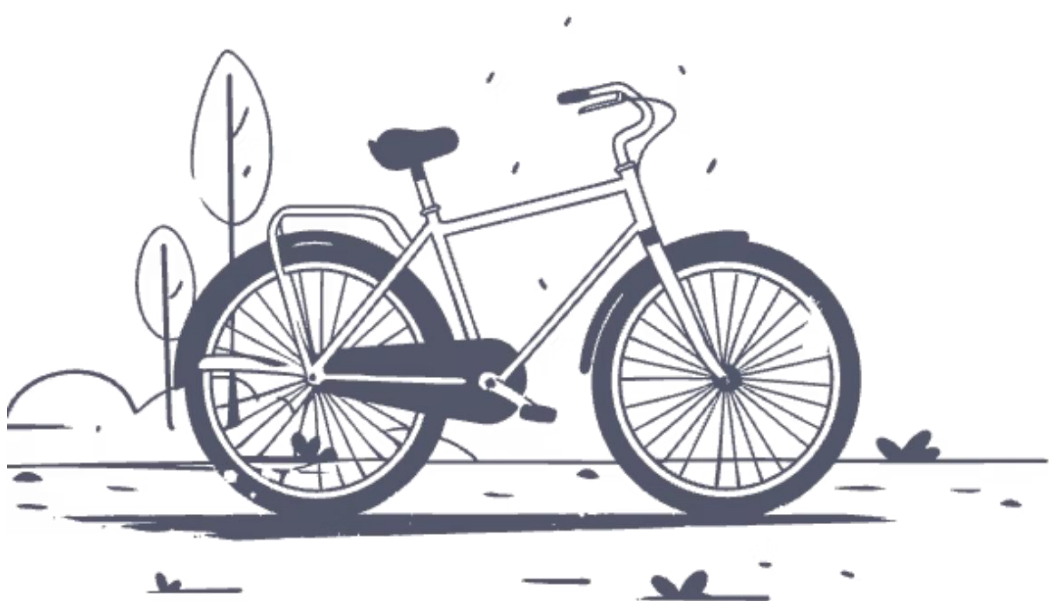
- Estaciones fijas con puntos de recarga integrados
- Limitación de número de bicis por base para evitar saturación
- Diseño modular que permita ampliación futura
- Integración visual con el entorno urbano y patrimonial
- Resistencia a condiciones climáticas adversas

Gestión digital del servicio

- Aplicación móvil municipal para registro, reserva y pago
- Geolocalización de bicicletas disponibles en tiempo real
- Información sobre rutas recomendadas y puntos de interés
- Sistema de incidencias y atención al usuario
- Posible integración con otros servicios de movilidad local

Plan de Uso y Gestión

- Regulación del mantenimiento e inspecciones técnicas periódicas
- Señalización e identificación corporativa de las bicicletas
- Condiciones técnicas de uso (peso máximo, velocidad, sistema de freno)
- Protocolos de recarga, reposición y balanceo entre estaciones
- Coordinación con la red de carril bici existente o proyectada

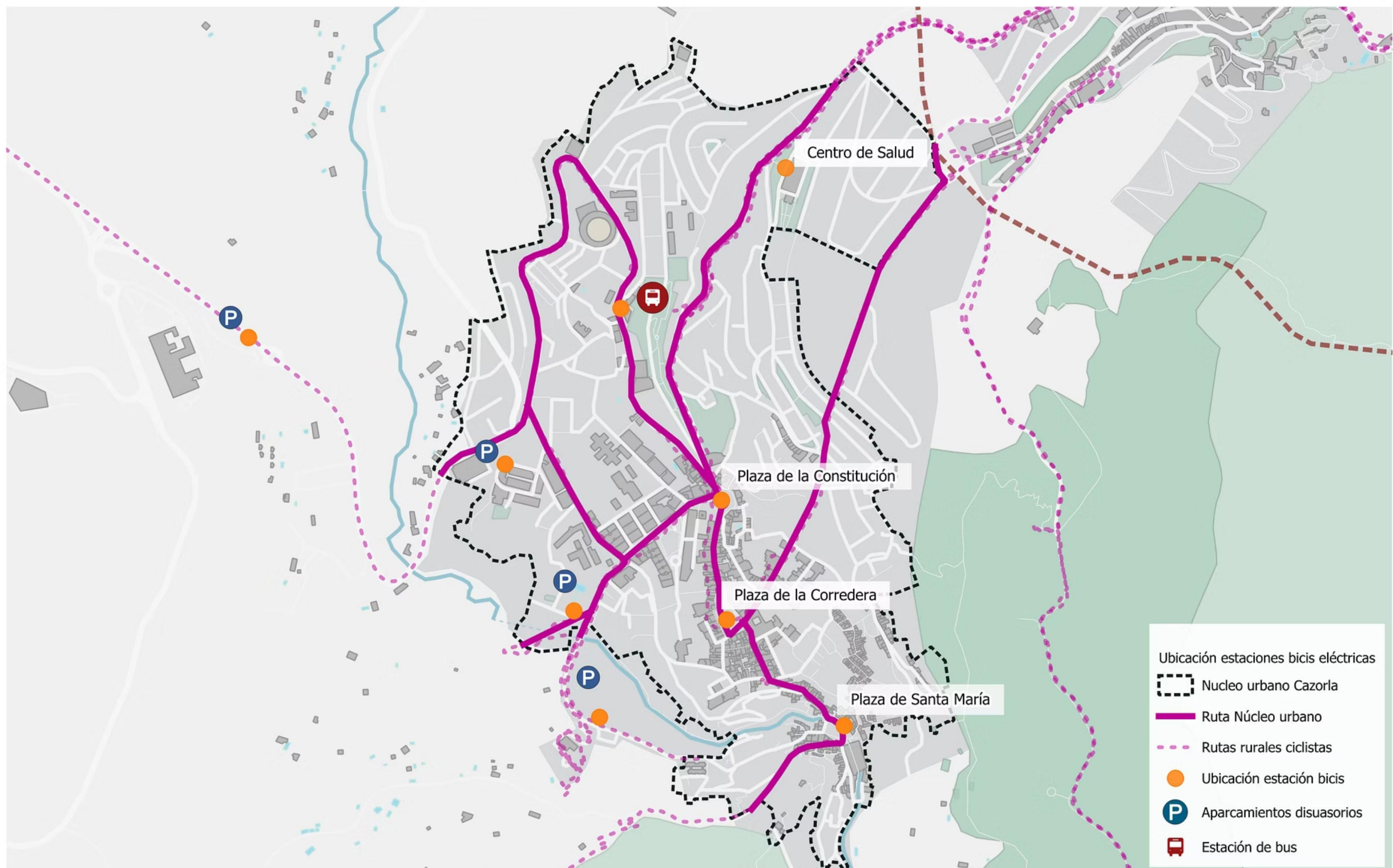


Función estratégica

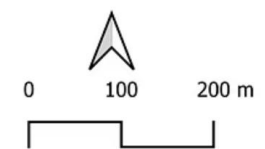
Esta medida desempeña un papel clave dentro del ecosistema de movilidad sostenible de Cazorla. No se trata solo de introducir un nuevo modo de transporte, sino de tejer una red que conecte de forma limpia, eficiente y accesible los distintos ámbitos de la vida urbana y turística.

La bicicleta eléctrica compartida favorece una transición cultural hacia una movilidad más responsable, refuerza el vínculo entre salud, sostenibilidad y proximidad, y complementa las actuaciones previstas en transporte público, gestión del aparcamiento y distribución urbana. Es, en definitiva, una herramienta de transformación urbana y social que mejora la convivencia entre quienes viven y quienes visitan Cazorla.

Medida 5.1 Creación de una Red de Bicicletas Eléctricas



Plan de Movilidad Turística Urbana Sostenible
Documento de Plan de Acción
Medida 5. Promoción de la movilidad ciclista
Creación de una red de alquiler de Bicicletas eléctricas



Plano de ubicación de bases de bicicletas eléctricas

El mapa muestra la distribución estratégica de las estaciones de bicicletas eléctricas propuestas para Cazorla. La ubicación de las bases ha sido planificada para maximizar la accesibilidad, facilitar la intermodalidad y garantizar una cobertura equilibrada tanto para residentes como para visitantes.

Distribución equilibrada

Se ha priorizado la instalación de bases en los principales aparcamientos disuasorios para fomentar la intermodalidad y reducir la presión del vehículo privado en el centro histórico.

Conexión con aparcamientos

La red de estaciones abarca tanto el centro histórico como las zonas periféricas, garantizando una cobertura territorial amplia que permita desplazamientos diversos y conecte los principales nodos de actividad urbana.

Accesibilidad a equipamientos

Las estaciones facilitan el acceso a los principales equipamientos públicos (centro de salud, centros educativos, instalaciones deportivas, mercado) y espacios de interés turístico, mejorando la movilidad cotidiana y la experiencia del visitante.

Integración con transporte público

La conexión con la estación de autobuses y las principales paradas de transporte urbano permite combinar diferentes modos de desplazamiento y ofrece alternativas para trayectos de mayor distancia.

Esta distribución podrá ajustarse durante la fase de implementación en función de los patrones de uso observados, las necesidades detectadas y las aportaciones ciudadanas.



Medida 5.2 Señalización de Rutas Cicloturistas y Conexión con el Entorno Natural

Lógica de la intervención

La medida busca impulsar el uso de la bicicleta no solo como modo de transporte cotidiano en el municipio, sino también como herramienta de conexión con el paisaje natural y de valorización del patrimonio rural y ecológico. La promoción del cicloturismo ofrece una alternativa real al vehículo privado, facilita la desestacionalización del turismo y diversifica la oferta local sin generar impactos negativos sobre el territorio.

Además, mejora la experiencia de visitantes y residentes al facilitar recorridos accesibles, señalizados y compatibles con la preservación del entorno.

Diagnóstico de la situación actual

Cazorla, como puerta de entrada al Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, cuenta con un enorme potencial para la movilidad cicloturista, tanto de carácter deportivo como recreativo. Sin embargo, actualmente no existe una red señalizada, continua y legible que articule rutas ciclables de forma segura desde el núcleo urbano hasta los espacios naturales y miradores del entorno.

A ello se suma la falta de infraestructuras básicas como señalización direccional, puntos de descanso o aparcabicis adecuados, lo que limita el desarrollo de este modelo de movilidad activa y de turismo sostenible.



Conectar núcleo y entorno

Establecer itinerarios ciclistas seguros y atractivos que vinculen el tejido urbano con los espacios naturales circundantes, creando una transición suave entre ambos.



Reforzar turismo sostenible

Consolidar la imagen de Cazorla como destino de ecoturismo, turismo activo y movilidad responsable, diferenciando su oferta en el contexto regional.



Promover cambio cultural

Fomentar una nueva relación con la bicicleta como elemento de ocio, salud y conexión con el territorio, tanto entre visitantes como residentes.



Generar infraestructura versátil

Crear un sistema de rutas adaptado a diferentes usos: desplazamientos cotidianos, paseo recreativo y cicloturismo deportivo o familiar.

Esta medida tiene una prioridad baja dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible, aunque complementa perfectamente la Medida 5.1 (Red de bicicletas eléctricas) y refuerza el modelo de movilidad sostenible propuesto.



Medida 5.2 Señalización de Rutas Cicloturistas y Conexión con el Entorno Natural

Ámbito de actuación prioritario

Las rutas señalizadas partirán de puntos estratégicos de Cazorla como plazas principales, aparcamientos disuasorios o la estación de autobuses, y se dirigirán hacia:

Parque Natural

Conexión con senderos de acceso regulado al espacio protegido, facilitando el acceso sostenible a áreas naturales de interés.

Miradores paisajísticos

Itinerarios hacia puntos panorámicos cercanos al núcleo urbano, que ofrezcan vistas privilegiadas del entorno y el patrimonio.

Áreas recreativas

Rutas hacia zonas de esparcimiento, merenderos o áreas de baño de uso estacional, ampliando las opciones de ocio saludable.

Enlaces comarcales

Conexión con otras rutas cicloturistas de ámbito supramunicipal, integrando Cazorla en redes de movilidad ciclista de mayor escala.

Aparcamientos para bicicletas

- Instalación en puntos clave (miradores, plazas, áreas recreativas)
- Soportes de tipo **U invertida**, ergonómicos y seguros
- En zonas con pendiente, colocación **perpendicular al bordillo**
- Capacidad adaptada al uso previsto de cada ubicación

Tipología de rutas propuestas

Rutas familiares

Itinerarios de baja dificultad, sin grandes desniveles y recorrido corto (5-10 km), adecuados para usuarios ocasionales, familias con niños o personas mayores.

Rutas panorámicas

Recorridos de dificultad media orientados a la contemplación del paisaje, con paradas en miradores y puntos de interés interpretativo del patrimonio natural y cultural.

Rutas deportivas

Trazados más exigentes en distancia y desnivel, dirigidos a ciclistas experimentados y con orientación deportiva, que puedan conectar con rutas de largo recorrido.

Rutas temáticas

Itinerarios vinculados a elementos patrimoniales, ambientales o gastronómicos específicos, que permitan descubrir la identidad local desde una perspectiva ciclista.



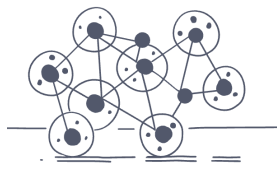
Características técnicas de la intervención

Sistema de señalización

- Señalización continua y coherente en todo el recorrido
- Indicaciones de dirección, distancia, dificultad y tiempo estimado
- Paneles interpretativos del paisaje en puntos estratégicos
- Diferentes soportes según ubicación (verticales, suelo, postes de madera tratada)
- Materiales resistentes y sostenibles, integrados en el entorno
- Diseño homogéneo con la señalética y mobiliario urbano
- Códigos de color y pictogramas reconocibles internacionalmente

Elementos complementarios

- Puntos de agua potable en recorridos extensos
- Áreas de descanso sombreadas con bancos
- Herramientas básicas de reparación en puntos estratégicos
- Información digital mediante códigos QR (desnivel, puntos de interés)
- Posibles estaciones de recarga para bicicletas eléctricas



ESTRATEGIA 6.

Convivencia turística

Cazorla es un municipio con una fuerte identidad local y una intensa actividad turística. Esta doble condición, que representa una gran oportunidad de desarrollo, también plantea retos cotidianos en la gestión del espacio urbano y la movilidad. La afluencia turística, concentrada en ciertos momentos y lugares, transforma rutinas, altera la percepción de seguridad, genera saturación en servicios y puede producir una sensación de invasión del espacio por parte de quienes habitan en Cazorla todo el año.

La Estrategia 6 se orienta a **mejorar la convivencia entre residentes y visitantes a través de un enfoque territorial, organizativo y educativo de la movilidad turística**, integrando los flujos turísticos en la vida urbana sin comprometer la calidad de vida de la población local.

El objetivo es que **el turismo no sea percibido como una amenaza, sino como un factor que, bien gestionado, puede mejorar la vitalidad del municipio sin erosionar el derecho al uso del espacio urbano**. Esto implica cuidar especialmente la percepción de seguridad, el respeto al descanso, la accesibilidad universal y el reconocimiento de los modos de vida locales.

Cazorla no busca limitar el turismo, sino **gestionar mejor su presencia para garantizar que la movilidad turística no desplace, incomode ni invisibilice a la población residente**. Esta estrategia apunta al equilibrio, al cuidado mutuo y a la corresponsabilidad de todos los actores implicados en el uso y disfrute del espacio público.



Medida 6.1 Campañas de sensibilización para turistas sobre normas de convivencia y movilidad

Lógica de la intervención

En un municipio donde la llegada masiva de visitantes altera los usos del espacio público y genera tensiones con la vida cotidiana, no basta con normas y señalización: se necesita una intervención comunicativa que refuerce la corresponsabilidad de quienes visitan Cazorla. Esta medida parte de la idea de que el turismo puede convivir con lo local si se acompaña de pautas claras, afectivas y accesibles que conecten con los valores del lugar.



Promover comportamientos responsables

Fomentar actitudes respetuosas por parte de los visitantes en aspectos clave como movilidad, descanso vecinal y uso compartido del espacio público.



Fortalecer imagen del destino

Consolidar la percepción de Cazorla como un destino turístico sostenible, cuidado y respetuoso con sus habitantes y su patrimonio.

Diagnóstico de la situación actual

Cazorla es un municipio con una alta estacionalidad turística, que en periodos festivos o vacacionales puede duplicar o triplicar su población habitual. Esta afluencia concentrada sobre un espacio urbano pequeño y de valor patrimonial, con calles estrechas y una alta proporción de residentes mayores, genera una presión notable sobre la movilidad, el uso del espacio público y la convivencia.

El diagnóstico participativo ha evidenciado que muchas de las tensiones no provienen únicamente de la cantidad de visitantes, sino de comportamientos poco respetuosos o desinformados, como estacionar en zonas prohibidas, invadir pasos peatonales o generar ruidos en horarios de descanso.



Prevenir conflictos

Reducir tensiones durante temporadas de alta afluencia mediante la información previa y la sensibilización sobre el impacto de ciertas conductas.



Generar complicidad

Crear un vínculo emocional con el visitante que lo implique en el cuidado del entorno urbano y en la convivencia con la comunidad local.

Esta medida tiene una prioridad baja dentro del Plan de Movilidad Turística Sostenible, pero complementa y refuerza otras acciones de mayor prioridad mediante la sensibilización y educación.



Medida 6.1 Campañas de sensibilización para turistas sobre normas de convivencia y movilidad

Ámbito de actuación

Los contenidos se desplegarán en puntos estratégicos de llegada (aparcamiento disuasorio, estación de autobuses, casco histórico), así como en los espacios gestionados por los actores turísticos (alojamientos, comercios, puntos de información).

Características técnicas de la intervención

Ejes temáticos

La campaña se estructurará en tres áreas principales:

- **Movilidad peatonal:** Fomento del desplazamiento a pie, uso de aparcamientos disuasorios, respeto a las zonas de prioridad peatonal
- **Estacionamiento responsable:** Información sobre zonas reguladas, prohibiciones y alternativas de aparcamiento
- **Convivencia vecinal:** Respeto a horarios de descanso, gestión adecuada de residuos, uso compartido del espacio público

Formato de los mensajes

- Lenguaje claro, positivo y visualmente atractivo
- Tono amable pero directo, evitando la prohibición como único enfoque
- Equilibrio entre información práctica y sensibilización emocional
- Adaptación a diferentes perfiles de visitante (familias, grupos, parejas, etc.)
- Inclusión de testimonios de residentes para humanizar el mensaje

Ejemplos de mensajes clave

Movilidad y estacionamiento

- "Cazorla se disfruta a pie: aparca en las zonas habilitadas y descubre cada rincón caminando"
- "Tu coche descansa mejor en los aparcamientos señalizados. El centro histórico es para pasear"
- "Respetar las aceras y los pasos peatonales: son el espacio vital de residentes y visitantes"
- "¿Sabías que en solo 10 minutos a pie puedes llegar desde el aparcamiento disuasorio hasta el corazón de Cazorla?"

Canales de difusión



Soportes físicos:

- Carteles y folletos en puntos de información turística
- Material informativo en alojamientos y establecimientos
- Adhesivos y señalética específica en zonas sensibles

Soportes digitales:

- Redes sociales del municipio y operadores turísticos
- Vídeos breves para difusión online
- Códigos QR en mapas turísticos que amplíen información

Colaboración sectorial

- Implicación del sector turístico local en la difusión de mensajes
- Formación a personal de establecimientos para reforzar la comunicación
- Coordinación con asociaciones vecinales para definir prioridades
- Participación de escolares en la creación de algunos materiales

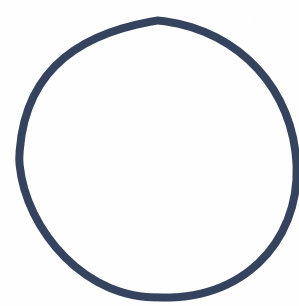
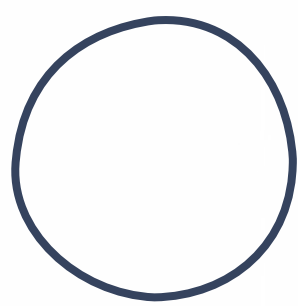
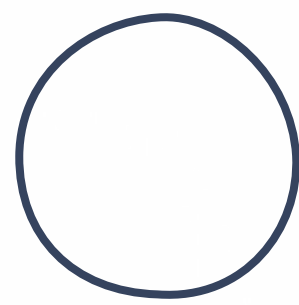
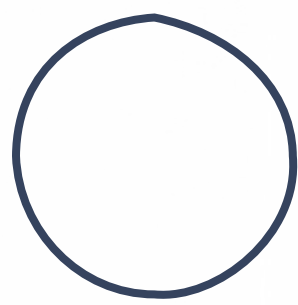
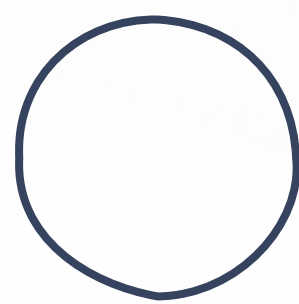
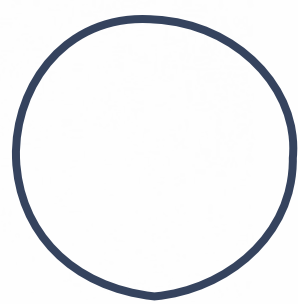
Convivencia

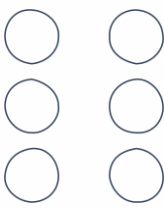
- "Cada calle de Cazorla es también el hogar de alguien. Respetar su descanso, especialmente por la noche"
- "Los residentes de Cazorla te abren sus puertas: corresponde cuidando su espacio como si fuera el tuyo"
- "Cazorla suena mejor sin ruidos innecesarios. El silencio también forma parte de nuestra experiencia"
- "Ser un visitante responsable es la mejor manera de conocer Cazorla. Llévate solo fotografías y deja solo huellas positivas"

✓ Esta campaña forma parte de una estrategia integral para mejorar la convivencia entre turismo y vida local. Su éxito dependerá no solo de la calidad de los mensajes, sino de la consistencia en su aplicación, la implicación de todos los actores y la evaluación continua de sus resultados para adaptar contenidos y canales según las necesidades.



PROGRAMACIÓN ECONÓMICA Y SEGUIMIENTO DEL PLAN





PROGRAMACIÓN ECONÓMICA

Coste general de implantación del PMTUS

En el marco del presente Plan, se ha elaborado una programación económica estimativa que asigna un presupuesto aproximado a cada una de las medidas y actuaciones propuestas. Estos valores tienen un carácter orientativo y no vinculante, ya que se han calculado en base a referencias técnicas y experiencias previas en contextos similares. Es importante señalar que los costes reales pueden variar en función de múltiples factores, como el momento de ejecución, la evolución de los precios del mercado, la calidad de los materiales empleados, las condiciones específicas del entorno o los requerimientos técnicos que puedan surgir durante la fase de proyecto. No obstante, esta estimación económica permite disponer de un marco de referencia útil para la planificación financiera, la priorización de intervenciones y la búsqueda de fuentes de financiación, facilitando así la viabilidad progresiva y realista del conjunto de actuaciones propuestas.

Resumen general por estrategia

Estrategia	Subtotal (€)
E1. Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal	550.000
E2. Gestión del tráfico y del vehículo privado	320.000
E3. Política de aparcamiento estructurado	320.000
E4. Fortalecimiento del transporte público	220.000
E5. Promoción de movilidad ciclista	240.000
E6. Convivencia turística	35.000
TOTAL GENERAL	1.745.000 €



Coste general de implantación del PMTUS

A continuación, se presentan las 13 medidas del Plan de Acción del PMTUS de Cazorla organizadas según su estrategia o eje de actuación. Para cada medida se incluye su presupuesto estimado, así como el subtotal correspondiente a cada eje, con el objetivo de facilitar una lectura integrada tanto desde el punto de vista económico como estratégico.

E1. Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal

Nº	Medida	Presupuesto (€)
1	Itinerario peatonal desde aparcamientos disuasorios al centro histórico	120.000
2	Ampliación de aceras y mejora de accesibilidad en calles clave	180.000
3	Peatonalización progresiva del casco histórico	250.000

Subtotal E1: 550.000 €

E2. Gestión del tráfico y del vehículo privado

Nº	Medida	Presupuesto (€)
4	Implantación de zonas ACIRE con control automático	170.000
5	Señalización y calmado de tráfico (zonas 10, 20, 30)	90.000
6	Control del uso indebido del coche (doble fila, aceras, pasos de peatones)	60.000

Subtotal E2: 320.000 €

E3. Política de aparcamiento estructurado

Nº	Medida	Presupuesto (€)
7	Mejora del aparcamiento subterráneo (tarifas y comunicación)	40.000
8	Red de aparcamientos disuasorios (La Villa, Campoamor, Puerta de Cazorla...)	280.000

Subtotal E3: 320.000 €

E4. Fortalecimiento del transporte público

Nº	Medida	Presupuesto (€)
9	Mejora del transporte urbano y posibilidad de transporte a demanda (TAD)	160.000
10	Renovación de paradas y digitalización del sistema	60.000

Subtotal E4: 220.000 €

E5. Promoción de movilidad ciclista

Nº	Medida	Presupuesto (€)
11	Red de bicicletas eléctricas compartidas	210.000
12	Señalización de rutas cicloturistas	30.000

Subtotal E5: 240.000 €

E6. Convivencia turística

Nº	Medida	Presupuesto (€)
13	Campaña de sensibilización a visitantes y residentes	35.000

Subtotal E6: 35.000 €



PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Definición de indicadores

Los indicadores de seguimiento que acompañan al PMTUS de Cazorla han sido definidos a partir de las conclusiones del diagnóstico y de los resultados esperados del plan, en coherencia con los principios establecidos en los marcos estratégicos nacionales y europeos en materia de movilidad sostenible. Su finalidad es evaluar el impacto de las medidas planteadas desde una triple perspectiva: ambiental, social y económica, considerando además los efectos del actual modelo de movilidad sobre las desigualdades de género y accesibilidad universal.

Aunque los indicadores pueden ser tanto cualitativos como cuantitativos, en el caso del PMTUS de Cazorla se ha priorizado la cuantificación del seguimiento, dada la necesidad de medir con precisión el avance de cada acción en el tiempo y facilitar la comparabilidad entre fases del plan.

En total se han estructurado más de 35 indicadores específicos, agrupados por Eje Estratégico, en correspondencia con las medidas definidas en el Plan de Acción. A continuación, se presenta el sistema de indicadores que permitirá valorar su implantación y eficacia de forma sistemática.

E1. Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal

Categoría	Indicadores sugeridos
Movilidad peatonal	% de aumento de los desplazamientos a pie (encuestas origen-destino)
Accesibilidad universal	Nº de barreras arquitectónicas eliminadas
Infraestructura peatonal	Longitud (m) de aceras ampliadas o renovadas
Seguridad	Nº de incidentes o accidentes con peatones en zonas intervenidas
Percepción ciudadana	Índice de satisfacción con la calidad del espacio público (encuestas)
Uso efectivo	Incremento de flujo peatonal en zonas peatonalizadas (conteos automáticos/manuales)

E2. Gestión del tráfico y del vehículo privado

Categoría	Indicadores sugeridos
Control de accesos	Nº de vehículos diarios autorizados en zonas ACIRE
Reducción de tráfico	Disminución del flujo vehicular en el casco histórico (%)
Velocidad urbana	Velocidad media registrada en zonas 10, 20 y 30 km/h (datos de radar o aforos)
Infracciones	Nº de sanciones por estacionamiento indebido o circulación no autorizada
Efectividad del calmado	Percepción de seguridad vial en zonas de tráfico calmado (encuestas)



Definición de indicadores

E3. Política de aparcamiento estructurado

Categoría	Indicadores sugeridos
Ocupación	% de ocupación media de los aparcamientos disuasorios y subterráneos
Rotación	Tasa de rotación diaria de vehículos (aparcamientos regulados)
Tiempo de estacionamiento	Tiempo medio de estancia según tipología de usuario (turista, residente, visitante)
Uso del subterráneo	Evolución mensual de uso del parking de la Plaza de Andalucía
Impacto modal	% de usuarios del disuasorio que acceden caminando al centro

E4. Fortalecimiento del transporte público

Categoría	Indicadores sugeridos
Frecuencia	Nº de expediciones diarias del autobús urbano
Uso del transporte	Nº de viajeros mensuales y anuales (ticketing, conteo)
Accesibilidad	Nº de paradas adaptadas según normativa de accesibilidad
Transporte a demanda	Solicitudes atendidas y tiempos medios de respuesta
Satisfacción	Índice de satisfacción con el servicio (encuestas a usuarios)
Digitalización	Nº de puntos con información digital o paneles en tiempo real

E5. Promoción de movilidad ciclista

Categoría	Indicadores sugeridos
Uso de bicicletas	Nº de usos diarios/semanales del sistema de bicicletas eléctricas compartidas
Puntos de anclaje	% de estaciones con alta ocupación o rotación
Vías señalizadas	Longitud (km) de rutas cicloturistas habilitadas y señalizadas
Seguridad ciclista	Nº de incidentes con ciclistas en vías habilitadas
Cambio modal	% de encuestados que incorporan la bici en su movilidad regular

E6. Convivencia turística

Categoría	Indicadores sugeridos
Campañas informativas	Nº de campañas lanzadas anualmente
Alcance de comunicación	Impacto estimado en visitantes (web, QR, redes, señalética)
Conflictos vecinales	Nº de quejas o incidencias registradas por uso turístico indebido del espacio público
Percepción vecinal	Índice de percepción de mejora en convivencia y respeto del espacio público
Participación social	Nº de personas implicadas en actividades o procesos participativ



Cálculo de indicadores

Como parte del sistema de seguimiento del PMTUS de Cazorla, se ha realizado una estimación de la situación actual de cada indicador clave, con el objetivo de establecer una línea base inicial que permita medir el impacto real de las medidas a lo largo del tiempo.

Este cálculo parte de los datos recogidos en el diagnóstico técnico del municipio, combinando:

- Observaciones directas y trabajo de campo.
- Encuesta de hábitos y percepciones/ agentes locales.
- Información existente sobre transporte, tráfico, espacio público y comportamiento modal.

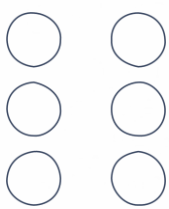
Situación actual de los indicadores del PMTUS de Cazorla

Estrategia	Indicador	Unidad	Situación actual estimada (basada en diagnóstico)
1. Espacio público	% desplazamientos a pie	% sobre total de viajes internos	55–60% (alta dependencia del modo a pie en casco histórico)
1. Accesibilidad (barreras arquitectónicas)	Nº de puntos conflictivos	>30 puntos críticos	Detectados especialmente en itinerarios turísticos y aceras estrechas
1. Longitud de aceras accesibles	m lineales	Aprox. 1.200 m accesibles	De un total de más de 3.000 m en zonas clave
2. Velocidad media	km/h	35–40 km/h en travesías	Supera el objetivo de zonas 30/20
2. Vehículos en casco histórico (diarios)	nº/día	1.000–1.200 vehículos/día	Tráfico elevado no regulado, según conteos y observación
2. Infracciones por aparcamiento indebido	nº/mes	Alto (estimación: >150/mes)	En doble fila, sobre aceras y zonas peatonales
3. Ocupación aparcamientos disuasorios	% media	<30% de uso habitual	Subutilización de La Villa y Campoamor
3. Parking subterráneo Plaza Andalucía	% ocupación	20–25%	Baja rotación, precios poco atractivos
4. Viajeros en bus urbano	pasajeros/mes	<500 usuarios/mes	Según observación y entrevistas
4. Nº de expediciones diarias	nº/día	4 expediciones	Servicio muy limitado
5. Uso de bicicleta eléctrica	usos/mes	Inexistente	No hay sistema de bici compartida aún
5. Rutas cicloturistas señalizadas	km	0 km dentro del núcleo urbano	Solo rutas informales hacia espacios naturales
6. Percepción ciudadana sobre convivencia	escala 1–10	4–5	Conflicto percibido entre residentes y turismo, según entrevistas
6. Campañas activas de sensibilización	nº/año	0–1	Acciones puntuales, sin continuidad



Notas

Estos valores son **estimaciones realistas fundamentadas en el diagnóstico cualitativo y cuantitativo del plan**.
Para una evaluación precisa, se recomienda realizar **una encuesta origen-destino, conteos automatizados y registros oficiales** que validen esta línea base.
Sirven como **referencia inicial para aplicar los indicadores definidos y evaluar los avances del plan** en cada fase (corto, medio y largo plazo).



PLAZOS DE LAS MEDIDAS

Definición de plazos

A continuación, se presentan las medidas definidas en el Plan de Acción del PMTUS de Cazorla, estructuradas en torno a los seis ejes estratégicos que articulan la transformación del modelo de movilidad en el municipio. Las actuaciones incluyen tanto intervenciones físicas como soluciones de gestión, normativas, tecnológicas o de concienciación, todas ellas alineadas con un enfoque de movilidad sostenible, accesible y adaptada a la singularidad del entorno urbano y patrimonial de Cazorla.

Cada medida ha sido calendarizada en un horizonte de corto, medio o largo plazo, atendiendo a su nivel de madurez técnica, requerimientos de inversión y capacidad de implementación. Esta planificación escalonada permite ordenar y orientar los recursos disponibles hacia las medidas de mayor impacto local, asegurando una ejecución coherente, gradual y eficaz del PMTUS. De este modo, se garantiza una hoja de ruta operativa, integradora y realista que responda tanto a las necesidades actuales como a los retos futuros en materia de movilidad sostenible en Cazorla.

Horizonte	Periodo aproximado	Objetivo
Corto plazo	1-2 años	Medidas urgentes, de bajo coste o alto impacto inmediato
Medio plazo	3-5 años	Medidas estructurales de planificación y consolidación
Largo plazo	6-10 años	Transformaciones profundas, con mayor complejidad técnica o financiera

Horizonte temporal de las medidas organizado por estrategia

E1. Reequilibrio del espacio público y prioridad peatonal

Nº	Medida	Horizonte
1	Itinerario peatonal desde aparcamientos disuasorios	Corto
2	Ampliación de aceras y mejora de accesibilidad	Medio
3	Peatonalización progresiva del casco histórico	Medio-Largo

E2. Gestión del tráfico y del vehículo privado

Nº	Medida	Horizonte
4	Implantación de zonas ACIRE con control automático	Corto
5	Señalización y calmado de tráfico (zonas 10, 20, 30)	Corto
6	Control del uso indebido del coche	Corto



Definición de plazos

E3. Política de aparcamiento estructurado

Nº	Medida	Horizonte
7	Mejora del aparcamiento subterráneo (tarifas y comunicación)	Corto
8	Red de aparcamientos disuasorios (La Villa, Campoamor, etc.)	Medio

E4. Fortalecimiento del transporte público

Nº	Medida	Horizonte
9	Mejora del transporte urbano y opción de transporte a demanda (TAD)	Corto-Medio
10	Renovación de paradas y digitalización del sistema	Corto

E5. Promoción de movilidad ciclista

Nº	Medida	Horizonte
11	Red de bicicletas eléctricas compartidas	Medio
12	Señalización de rutas cicloturistas	Corto

E6. Convivencia turística

Nº	Medida	Horizonte
13	Campaña de sensibilización a visitantes y residentes	Corto