

# Plan de Transporte Metropolitano de Jaén

Plan de Movilidad Sostenible



## Anexo II: Visitas Técnicas

### 1.1. Introducción

El equipo consultor ha realizado **una serie de visitas técnicas** al ámbito de estudio.

En el presente anexo se detallado el contenido y análisis de dichas visitas así como las fotografías de las mismas,

Fecha	Municipios	Observaciones
10/01/2018	Mengíbar Jaén Accesos a Jaén	Accesos a Jaén y los puntos atractores. Se definieron los puntos de encuestas, encuesta cordón y de aforos.
19/02/2018	Corredor A-311 Martos Corredor de la A-316	Recorrido por Martos. Vías metropolitanas de conexión
19/03/2018	Andújar Mengíbar Jaén Espelúy	Estaciones y apeaderos de ferrocarril del ámbito. Carriles bici existentes/en ejecución de Andújar y Jaén. P.I: Geolit, Nuevo Jaén y Los Olivares. Vehículo Eléctrico. Se visitan las principales estaciones de transporte de Jaén: Ferrocarril, Autobuses y paradas/cocheras del Tranvía de Jaén
05/04/2018	Jaén	Recorrido peatonal en los principales itinerarios y en el ámbito de los principales equipamientos.
06/04/2018	Torredonjimeno Jaén	Estaciones de autobuses: localización, estado de las mismas e información al usuario. Antigua estación de tren: Vía Verde del Aceite. Estado de las paradas de autobús urbano de Jaén: análisis de la información al usuario

Tabla 1. Vistas técnicas realizadas  
Fuente: Elaboración propia

### 1.2. Visita 1: Días 10 y 11 de enero de 2017

La visita consistió en una primera toma de contacto con el entorno del ámbito del PTMJA y sirvió además para definir in situ el trabajo de campo que se realizaría con posterioridad.

Los objetivos principales de esta visita fueron:

- Entender la configuración geográfica del ámbito de estudio.
- Determinar los principales accesos a Jaén desde los municipios del área metropolitana.
- Localizar los principales equipamientos a nivel metropolitano.
- Tomar el pulso a la movilidad en el ámbito de estudio



**Mengíbar:** Apeadero de autobuses metropolitanos, céntrico y bien comunicado con los accesos al municipio



**Mengíbar:** Bulevar agradable para el paseo peatonal en la Av. De España



Aparcamiento disuasorio del Tranvía de Jaén



Cocheras del Tranvía de Jaén



Tranvía de Jaén en Ctra. De Madrid



P.E. Nuevo Jaén



Av. De Granada. Punto seguro para encuestas cordón



Acceso desde Los Villares. Punto seguro para encuesta cordón



Acceso al P.E. Nuevo Jaén desde la A-316 y desde Jaén, cuenta con acerado



Acceso desde Torrequebradilla. Punto seguro para encuestas cordón



Acceso desde Martos. Cruce peatonal con pulsador para encuestas



Acceso desde Fuerte del rey



Universidad de Jaén, paradas de bus urbano y metropolitano



Centro Comercial La Loma



Vehículos mal estacionados sobre la plataforma del Tranvía en el Paseo de la Estación



Interior de la Estación de Autobuses de Jaén

### 1.3. Visita 2: Día 19 de febrero de 2017

Esta visita consistió en un recorrido en vehículo privado por las **principales vías de comunicación** del ámbito de estudio: A.4, A-44 y A316. Además se realizó una visita al municipio de Martos.



Dársenas de la Estación de Autobuses de Jaén



Catedral de Jaén



Campus Universitario de Jaén



Uno de los aparcamientos de la Universidad de Jaén



Carretera A-311



Paseo de la Av. Moris Marrodán



Estación de autobuses de Martos



Dársenas de la Estación de Martos



Paradas de bus urbano y metropolitano en la Universidad de Jaén



Obras de peatonalización de una de las calles principales de acceso al casco histórico de Jaén



Parada de autobús Metropolitano en Av. Europa con C/Ramón y Cajal



C/Carrera, Martos (Semipeatonal)



Intersección Av. Moris Marrodán y Príncipe Felipe (Martos)



Plaza de la Constitución (Martos)



Fuertes pendientes en Martos



Fuertes pendientes en Martos



Parada de autobús urbano en C/de la Teja



Información en la parada de bus urbano



Aparcamiento público del Mercado



Parada de bus urbano de Pz. Constitución



Parada de bus urbano C/de la Teja



Av. Europa



A-316 Martos-Jaén



Martos desde la A-316

### 1.4. Visita 3: Día 19 de marzo de 2017

Se visitaron los municipios de Andújar, Mengibar, Espelúy y de nuevo Jaén.

El **objetivo** de esta visita técnica era comprobar determinados elementos del sistema de transporte en profundidad. Por lo que se decidió recorrer los siguientes puntos:

- Líneas ferroviarias a partir de la visita a sus estaciones y determinar su ubicación, accesos, señalización, etc.
- Infraestructuras ciclistas existentes en el ámbito (Andújar y Jaén).
- Visita a los polígonos industriales de Jaén: Nuevo Jaén y Olivares.
- Visita al polígono industrial de Andújar: La Fundición.
- Visita al parque empresarial de Mengibar: Geolit.
- Localización de los puntos de recarga de vehículo eléctrico del ámbito.
- Infraestructura tranviaria.
- Entorno de la estación de autobuses de Jaén.



Estación de tren de Andújar



Andenes de la Estación de tren de Andújar



Estación de tren de Andújar



Interior de la Estación de tren de Andújar

Información en la Estación de Andújar



Conexión entre casco urbano y PI La Fundición (Estación de Tren)



Estación de autobuses de Andújar



Exterior de la Estación de Andújar



Parada de bus urbano en Corredera Capuchinos



Acceso peatonal a la estación de autobuses de Andújar



Interior de la estación de autobuses de Andújar



Dársenas de la estación de la autobuses de Andújar



Mengíbar desde la N-323A



Apeadero ferroviario de Mengíbar



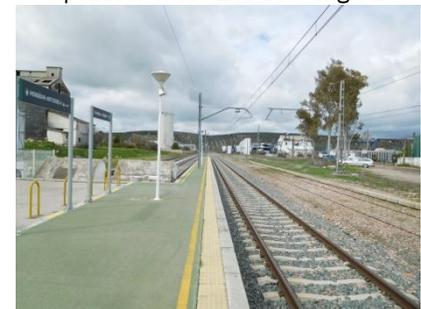
Mal mantenimiento de las paradas de bus urbano



Información al usuario de líneas urbanas en parada



Apeadero ferroviario de Mengíbar



Apeadero ferroviario de Mengíbar



Carril bici de Andújar en construcción



Carril bici de Andújar en construcción



Estación de tren de Espelú



Acceso a la Estación de tren de Espelú



Estación de tren de Espelúy



Estación de tren de Espelúy



P.T Geolit



Parada de bus metropolitano en Geolit. No hay servicio en la actualidad



Interior de la Estación de tren de Espelúy



Carretera A-44



Infraestructura de bus metropolitano sin servicio en Geolit



Obras de mejora de la línea ferroviaria llegando a Jaén (N-323A)



Geolit no dispone de accesos directos desde la A-44



Geolit no dispone de accesos directos desde la A-44



Vía de comunicación entre Jaén y el P.I. Nuevo Jaén con acera



Saturación del estacionamiento en P.I. Los Olivares



Cocheras y talleres del Tranvía de Jaén



Cocheras y talleres del Tranvía de Jaén



Punto de recarga de vehículo eléctrico en Parador de Jaén



Punto de recarga de vehículo eléctrico en Parador de Jaén



Carril bici existente en Ctra. De Madrid



Hospital Neurotraumatológico de Jaén



Parada de Tranvía en Paseo de la Estación



Parada de Tranvía en Paseo de la Estación



Punto de recarga de vehículo eléctrico en gasolinera de Ctra. De Madrid



Punto de recarga de vehículo eléctrico en gasolinera de Ctra. De Madrid



Parada de bus urbano en Paseo de la Estación



Estación de autobuses de Jaén



En este sentido, se han recorrido las siguientes calles/lugares:

- Paseo de la Estación
- Av. de Andalucía (2)
- Av. Arjona
- Av. de Barcelona
- Estación de tren
- Carretera de Madrid
- Calle de Ben Saprut
- Calle Santa María del Valle
- Estación de autobús
- Av. de Madrid

Se realiza un análisis desde el punto de vista de la seguridad, accesibilidad y comodidad o confort, donde los valores más rojos indican situación negativa y los verdes positiva.

### 1.5.1. Paseo de la Estación

Está dotada de aceras amplias, seguras y agradables. Esta bordeada por árboles y macizos de flores que dan sombra y frescura, aparte de crear una barrera de seguridad natural entre la acera y los carriles de circulación. También hay mobiliario urbano para descansar, con bancos a lo largo del camino.

Los **pasos peatonales son seguros**, la mayoría tiene semáforos y sonido. Existen vallas en el límite entre la acera y los carriles de circulación en los puntos de mayor inseguridad.

En cuanto a la **accesibilidad**, la acera se ve favorecida por la anchura que permite moverse con más facilidad y seguridad; cada paso peatonal está pensado para favorecer la travesía de las personas con movilidad reducida. El suelo es muy liso y no presenta irregularidades, su **mantenimiento es adecuado**. Además, visualmente la calle se presenta limpia y ordenada.

Sin embargo, hay **dos puntos negros por destacar**:

- La intersección con las Av. de Andalucía y Av. Ruiz Jiménez puede perturbar a los peatones porque tiene una organización compleja, con muchos pasos peatonales y muchos coches que van rápidamente. Aparte, si se camina por la acera izquierda (viniendo de la estación de autobuses) no se puede seguir por el Paseo de la Estación sin cruzar todo ese complejo sistema de pasos que da prioridad a los vehículos privados frente a los peatones.
- De manera general, hay una escasez de pasos peatonales a lo largo del Paseo de la Estación. Hay que caminar mucho si se quiere cruzar con seguridad.

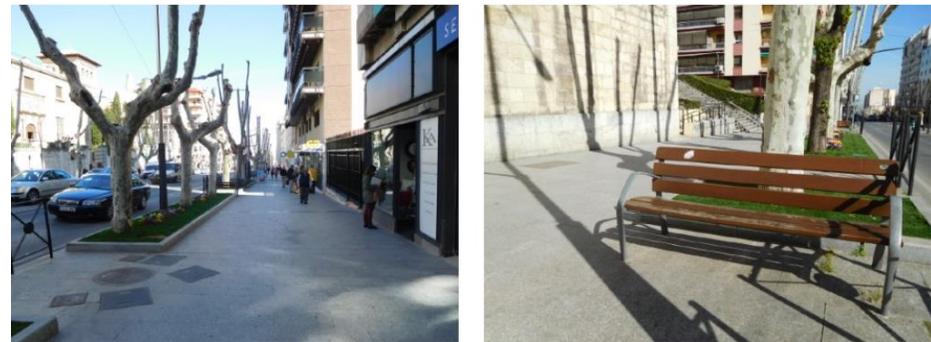


Ilustración 2: Aceras amplias en Paseo de la Estación con arbolado y mobiliario urbano.  
Fuente: Elaboración propia



Ilustración 3: Intersección compleja entre Av. Andalucía y Av. Ruiz Jiménez.  
Fuente: Elaboración propia

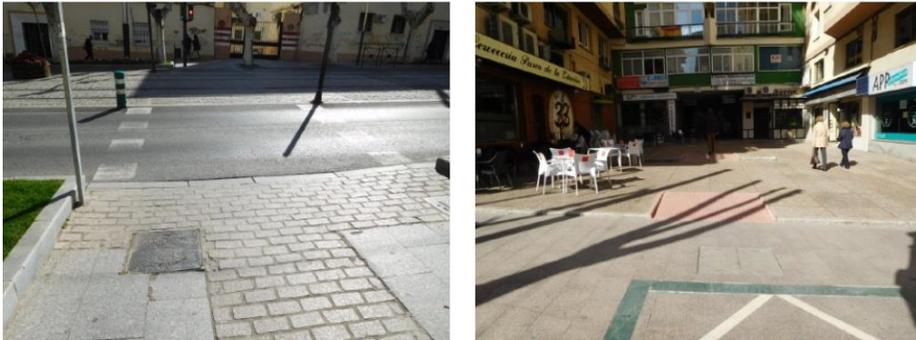


Ilustración 4: Diseño permitiendo la accesibilidad para personas con movilidad reducida.  
Fuente: Elaboración propia

### Análisis del recorrido peatonal por el Paseo de la Estación:

Criterio	Evaluación
Seguridad	
Accesibilidad	
Comodidad	

### 1.5.2. Complejo Hospitalario de Jaén

Se recorre el entorno del **Complejo Hospitalario de Jaén**, con acceso al Hospital por la calle Tenor Alfredo Kraus.

Recorriendo la Av. de Andalucía se decidió tratar de alcanzar el Hospital por la calle Tenor Alfredo Kraus. Esta calle parece muy **poco accesible y en mal estado** para ser una calle que conecta una gran arteria urbana con un Hospital de primera necesidad. Las aceras son muy estrechas porque el estacionamiento le quita mucho espacio.

También son **muy poco accesibles**. Hay un kiosco de periódicos que impide el camino, y el mobiliario urbano (fuente sin uso, señalización, etc.). También limita los desplazamientos en la acera. Al final de la calle **no hay paso peatonal**, lo que genera inseguridad. Además, la calle tiene una **pendiente bastante fuerte**.



Ilustración 5: Fuerte pendiente y Kiosco de prensa ocupando la acera.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 6: Acera poco accesible debido al mobiliario urbano, falta de mantenimiento y de paso peatonal.  
Fuente: Elaboración propia.

**Análisis del recorrido peatonal por el entorno del Complejo Hospitalario de Jaén:**

Criterio	Evaluación
Seguridad	
Accesibilidad	
Comodidad	

### 1.5.3. Avenida de Andalucía

Aunque su aspecto general no parece tan agradable como el Paseo de la Estación que se ha reurbanizado aprovechando la implantación del Tranvía, esta avenida está en **buen estado general**, con **aceras amplias y seguras**.

Esta bordeada por árboles que dan sombra y frescura, aparte de crear una barrera de seguridad natural entre la acera y la carretera.

También propone **mobiliario urbano** para descansar, con bancos a lo largo del camino. En cuanto a la accesibilidad, las **aceras son suficientemente anchas** para favorecer los desplazamientos de personas minusválidas, y los pasos peatonales también son adaptados. El suelo esta liso aunque a veces presente unas asperezas. La mayoría de los pasos peatonales tiene semáforos y una mediana para pararse entre los dos ejes.

Sin embargo, se pueden destacar los siguientes **problemas**:

- Los arboles favorecen la seguridad y el paseo pero a veces están localizados en la mitad de la acera y no directamente al lado de la carretera. No parece presentar problemas para los personas con movilidad reducida porque la acera sigue siendo ancha pero puede ser visto como un freno para la movilidad debido al hecho de que se encuentran en la mitad de un eje peatonal.

- Los pasos peatonales, aunque seguros, ya no tienen mucha pintura lo que les hace menos **visibles**. Aparte, la « mediana » para descansar no es tan ancha lo que puede resultar un problema para las personas que se desplazan en silla de ruedas, con cochecito o con andador, por ejemplo.
- De manera general, hay una **falta de pasos peatonales** a lo largo de la Avenida. Hay que caminar mucho si se quiere cruzar con seguridad.



Ilustración 7: Mobiliario urbano en localización adecuada y en localización no adecuada.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 8: Paso peatonal poco visible y sin semáforo.  
Fuente: Elaboración propia.

**Análisis del recorrido peatonal por la Av. De Andalucía:**

Criterio	Evaluación
Seguridad	
Accesibilidad	
Comodidad	

### 1.5.4. Avenida Arjona

Para llegar a la Av. de Barcelona se recorrió la **Avenida Arjona**.

Su aspecto general parece **correcto**. Hay mucha vegetación, lo que la hace agradable y garantiza más seguridad. **No hay mobiliario** para descansar. Las **aceras** son suficientemente anchas para moverse con seguridad. Aunque presente unas asperezas, el suelo es liso y en buen estado. En cuanto a la **accesibilidad**, algunas aceras no tienen rampa para subir. Los **pasos peatonales** no tienen semáforos y a veces falta de pintura. Cerca del I.E.S Al Zait, el diseño de la trama peatonal es mejor, con pasos reciente pintados y buena accesibilidad.

Hay un **carril bici** en buena condición pero que se encontraba bloqueado por un vehículo aparcado encima.



Ilustración 9: Carril bici con coche aparcado y suelo liso y ancho adecuado para las personas mayores.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 10: Falta de paso peatonal o con poca visibilidad.  
Fuente: Elaboración propia.

**Análisis del recorrido peatonal por la Av. De Andalucía:**

Criterio	Evaluación
Seguridad	
Accesibilidad	
Comodidad	

## 1.5.5. Avenida de Barcelona

De manera general, parece en **estado correcto**, aunque un poco sucia en algunos tramos.

Esta bordeada por pequeños árboles y existen unos bancos a lo largo del camino. El suelo puede presentar **irregularidades** en algunos lugares, con abolladuras y tapas de alcantarillado.

Los **pasos peatonales** no son de los más seguros porque ya no se ven muy bien y no tienen semáforos, pero existe señalización para indicarlos a los automovilistas.

En cuanto a la **accesibilidad**, las irregularidades del suelo pueden ser un obstáculo; los pasos peatonales también a veces no tienen un diseño adaptado y resulta que puede ser difícil subir a la acera. Existe una parada de bus muy poco accesible.



Ilustración 11: Acera con suelo liso pero con tapas de servicios, mobiliario mal localizado y cruce peatonal inaccesible

Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 12: Acera en mal estado de conservación y paso peatonal con resalto pero poco accesible.

Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 13: Paso de peatones con falta de pintura y parada de bus inaccesible.

Fuente: Elaboración propia.

### Análisis del recorrido peatonal por la Av. De Barcelona:

Criterio	Evaluación
Seguridad	<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, red, orange, yellow, green, lightgreen, white);"></div> </div>
Accesibilidad	<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, red, orange, yellow, green, lightgreen, white);"></div> </div>
Comodidad	<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, red, orange, yellow, green, lightgreen, white);"></div> </div>

## 1.5.6. Entorno de la Estación de la Estación de Tren de Jaén

A partir de la calle Goya (que sigue a la avenida de Barcelona), el trayecto se hace mucho **menos accesible y menos seguro**.

Las **aceras** son más estrechas y se encuentran obstáculos encima, tal como sillas de bares, menús de bares, etc.

Los **pasos peatonales** son muy poco accesibles, y a veces inexistentes. Aparte, **coches aparcados ilegalmente** frenan el camino y obligan a hacer un rodeo y pasar por la carretera.

En cuanto a la vegetación, hay árboles a lo largo de la calle, lo que lleva sombra y garantiza un poco de seguridad. No existe mobiliario urbano.

Al llegar a la calle Pr. Alfonso Sancho Sáez, se encuentra un **cruce peligroso** con poca visibilidad para los peatones y los coches, por culpa de aparcamientos ilegales. Aparte, existe un parque (el Parque Goya) que podría ser un paseo peatonal agradable pero resulta ser inaccesible para los peatones.

Conforme nos aproximamos a la estación de tren, el itinerario peatonal mejora. Toda la zona de la estación parece ser un espacio peatonal agradable, accesible y seguro.



Ilustración 15: Aparcamiento ilegal que limita el acceso a la acera y la visibilidad de los cruces.  
Fuente: Elaboración propia.

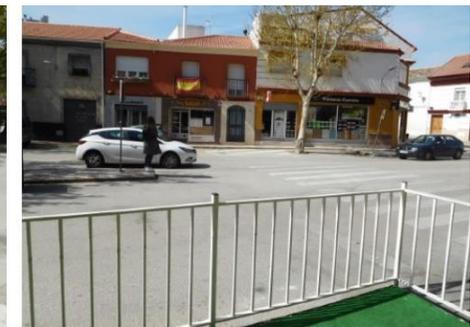


Ilustración 16: Cruce peligroso por poca visibilidad de los peatones.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 14: Acera estrecha y cruce sin paso peatonal y con viario en mal estado.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 17: Parque de calle Goya inaccesible y aceras estrechas en el recorrido.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 18: Entorno de la estación: aceras anchas, con arbolado, mobiliario urbano y pasos peatonales seguros.

Fuente: Elaboración propia.

### Análisis del recorrido peatonal por el entorno de la Estación de Tren:

Criterio	Evaluación
Seguridad	<span style="display: inline-block; width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, red 25%, orange 25% 50%, yellow 50% 75%, white 75% 100%);"></span>
Accesibilidad	<span style="display: inline-block; width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, red 25%, orange 25% 50%, yellow 50% 75%, white 75% 100%);"></span>
Comodidad	<span style="display: inline-block; width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, red 25%, orange 25% 50%, yellow 50% 75%, white 75% 100%);"></span>

### 1.5.7. Carretera de Madrid

Esta bastante **agradable, segura y amplia**. Al igual que el Paseo de la Estación, ha sufrido una reurbanización reciente con la implantación del sistema tranviario.

Se encuentran árboles y una parte del recorrido está totalmente separada de la carretera por árboles y cinta vegetal. También se encuentran bancos a lo largo del camino. Los **pasos peatonales son seguros**. Existen barreras para separar la acera de la carretera. La

acera es ancha y con suelo pavimentado. Existe **señalización específica** cerca de las escuelas para incitar a los automovilistas a reducir su velocidad.

En cuanto a la **accesibilidad**, el diseño de las aceras y de los pasos peatonales parece bien diseñado.

Sin embargo, de vez en cuando, los pasos peatonales tienen un **pendiente fuerte** y aunque son pensados para las personas con movilidad reducida no se puede subir con silla de ruedas. Aparte, durante el recorrido se encontró un vehículo aparcado ilegalmente, lo que obligó a desviar el camino para caminar en la carretera.



Ilustración 19: Paso peatonal ancho y recorrido peatonal agradable provisto de mobiliario urbano.

Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 20: Señalización de seguridad y paso peatonal con limitación por fuerte pendiente.

Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 21: Aparcamiento ilegal en el entorno del polígono industrial y carril bici.

Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 22: Paso peatonal seguro, accesible y con pulsador.

### Análisis del recorrido peatonal por Carretera de Madrid:

Criterio	Evaluación
Seguridad	
Accesibilidad	
Comodidad	

### 1.5.8. Calles de Ben Saprut y Santa María del Valle

La zona que rodea la universidad es un área de reciente construcción, por lo que las **aceras** son anchas y seguras. Con árboles a lo largo de la acera.

También son **accesibles** y se encuentran bancos en algunos lugares. No presentan ningún problema especial.

En Calle Santa María del Valle existen plazas agradables, con árboles y bancos, en la mitad de la calle y donde es muy agradable caminar. Sin embargo, aunque tenga mucho potencial peatonal, caminar ahí obliga cruzar muchos pasos peatonales lo que es una falta de tiempo y que puede generar estrés. Tampoco es muy adecuado para los personas con movilidad reducida.

Además, de vez en cuando hay pasos peatonales con suelo un poco dañado.



Ilustración 23: Aceras amplias y seguras con mediana peatonal agradable pero de difícil acceso.  
Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 24: Paseo agradable para la caminata pero en algunos puntos los pasos peatonales no son accesibles y se encuentran en mal estado.  
Fuente: Elaboración propia.

**Análisis del recorrido peatonal por el entorno de la Universidad:**

Criterio	Evaluación
Seguridad	
Accesibilidad	
Comodidad	

**1.5.9. Estación de autobuses / Plaza de la Libertad**

La plaza de la libertad esta amplia y agradable, con árboles y bancos. Pero las aceras alrededor de la plaza no son muy anchas y están en mal estado, con pavimento resbaloso y dañado. Además, las pendientes son pronunciadas. Es casi imposible desplazarse por ellas usando silla de ruedas.



Ilustración 25: Acera en mal estado y con fuerte pendiente en el entorno de la Estación de Autobús.  
Fuente: Elaboración propia.

## 1.5.10. Avenida de Madrid

De manera general tienen las mismas características que el Paseo de la Estación. A veces, se encuentra suelo con pavimento artístico, lo que es visualmente agradable pero muy resbaloso y de hecho peligroso.



Ilustración 26: Suelo resbaladizo en Avenida de Madrid.  
Fuente: Elaboración propia.

## 1.5.11. Reportaje fotográfico adicional de Jaén



Paso de peatones en Paseo de la Estación



Fuertes pendientes y mala accesibilidad en calles del centro histórico



Falta de pasos peatonales y de accesibilidad en calles del centro histórico



Paso de peatones en mal estado (centro histórico)



Calle inaccesibles en el centro



Pavimento deslizante en calle peatonal



Calle peatonal junto a la Catedral



Espacio público bien acondicionado en C/Ramón y Cajal



Parada de bus urbano en Pz. De la Constitución



Velador de un restaurante ocupando plazas de estacionamiento y dejando la acera para los peatones



Parada de bus urbano en C/Ramón y Cajal



C/ Bernabé Soriano recientemente peatonalizada



Plaza de la Constitución



Autobús urbano en Pz. de la Constitución



Acera bien acondicionada en Paseo de la Estación



Autobús urbano en Paseo de la Estación



Paseo de la Estación



Motos estacionadas en el acerado en Paseo de la Estación



Zona de carga y descarga en C/Batalla de Bailén



Parada de Tranvía en Plaza de las Batallas

## 1.6. Visita 5: Día 6 de abril de 2018

### 1.6.1. Estación de Autobuses de Torredonjimeno

Estación de autobuses de Torredonjimeno en el corredor de Jaén Martos, servido por la Sepulvedana con una frecuencia muy elevada.

- **Positivo:** estación de autobuses funcional, céntrica y con amplio espacio de aparcamiento gratuito al lado.
- **Negativo:** es un pueblo de paso complicado que retrasa la operación de los autobuses. Pero la estación en sí está muy bien.



Ilustración 27: Estación de Autobuses de Torredonjimeno.  
Fuente: Elaboración propia.

En esta misma estación de autobuses, están colocados perfectamente todos los horarios de las diferentes líneas con un diseño claro, fácil de entender y las horas concretas de salida de todos los servicios. **Muy positivo.**



Ilustración 28: Información disponible en la Estación de Autobuses de Torredonjimeno.  
Fuente: Elaboración propia.

A modo de curiosidad: la **antigua estación de ferrocarril**, con la vía convertida en vía verde del aceite. La actual frecuencia de autobuses indica que se trataría de un corredor de tren de cercanías, idealmente híbrido con tranvía en los recorridos urbanos, perfectamente viable.



Ilustración 29: Antigua estación de tren de Torredonjimeno.  
Fuente: Elaboración propia.

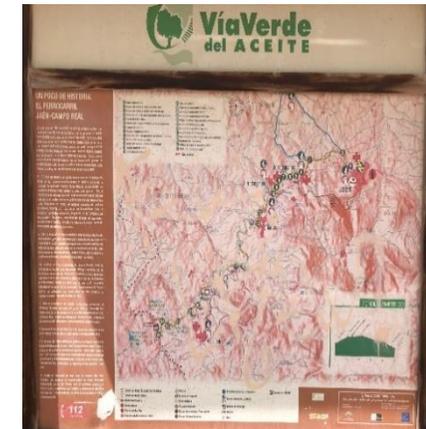


Ilustración 30: Mapa del recorrido del antiguo tren Linares-Jaén-Martos.  
Fuente: Elaboración propia.

### 1.6.2. Parada de autobús urbano de Jaén

Las siguientes fotos son de una parada de autobús urbano de Jaén, al lado de la **Universidad**.



Ilustración 31: Parada de autobús urbano de Jaén en la Universidad.  
Fuente: Elaboración propia.

La **información** en estas paradas es muy confusa y poco útil. Al contrario de lo que pasa en otros sitios, que pecan de falta de información, aquí hay **demasiada información**, puesto que se informa de todas las líneas de la empresa y no solo de las que pasan por esa parada.



Ilustración 32: Información en la parada de autobús urbano de Jaén.

Fuente: Elaboración propia.

Esta información, además, es **poco útil** puesto que a diferencia del ejemplo anterior, no se especifican los **horarios** de la propia parada, sino solo los generales indicando horarios de salida de cabecera con la frecuencia de paso. Esto es una mala práctica muy extendida en España, cómoda para la empresa, pero sin utilidad para el cliente.

En casos excepcionales se puede tolerar la indicación de la frecuencia de paso cuando ésta es inferior a cada 10 minutos. Cuando es superior, o cuando se trata de una línea integrada en un sistema en el que se deben garantizar conexiones en los intercambiadores. Deben indicarse los horarios de la parada.

El **diseño de la parada** propiamente dicho está correcto, pero no se aprecia ninguna presencia de la **marca comercial** de la empresa de transporte.