

C) PLAN DE ACCIÓN

8. OBJETIVOS GENERALES (ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE)

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Baza se enmarca dentro de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), la cual surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que faciliten una movilidad sostenible y baja en carbono. Esta movilidad implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda.

Área 1: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras.

El objetivo es mejorar la integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, especialmente en los ámbitos urbanos; para mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad sostenible al mismo tiempo que se disminuyen los efectos negativos de las infraestructuras lineales sobre los espacios protegidos, la conservación de la biodiversidad, la fragmentación del territorio y el paisaje.

En el ámbito de la planificación del transporte y sus infraestructuras, los objetivos genéricos son: alcanzar unos niveles de accesibilidad adecuados y razonablemente homogéneos en todo el territorio; impulsar el desarrollo económico y la competitividad; y el cambio modal hacia modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos internacional e interurbano, y como caminar, bicicleta, transporte colectivo y coche compartido en el urbano.

Área 2: cambio climático y reducción de la dependencia energética.

En el año 2006, el peso del sector transporte en el conjunto de emisiones de GEI fue de más del 25%, con un crecimiento del 88% desde 1990. Es por ello que el transporte se ha configurado como un sector clave para el cumplimiento de los compromisos de reducción adquiridos por España en el Protocolo de Kioto y las obligaciones derivadas del régimen climático a partir de 2012. Para lo cual se deben reducir las emisiones totales procedentes del transporte.

El objetivo de esta Estrategia en materia de cambio climático y energía es contribuir a la reducción necesaria del porcentaje de las emisiones procedentes del sector del transporte para la consecución del objetivo nacional en el total GEI en España.

Área 3: calidad del aire y ruido.

El aumento de los niveles de tráfico por los medios de transporte motorizados ha afectado negativamente a la calidad del aire y a los niveles de ruido en los hábitos cotidianos de la sociedad actual, que tiene graves efectos en la salud pública, desde el aumento de la morbi-mortalidad cardiovascular y respiratoria al malestar psíquico y físico causado por el ruido, por lo que es necesario y urgente mejorar esta situación.

El objetivo de esta Estrategia en los aspectos de calidad del aire y ruido es conseguir la mejora de la calidad del aire, en especial en el ámbito urbano, mediante la disminución de los niveles de concentración de los contaminantes atmosféricos, así como evitar la superación de los estándares de ruido.

Área 4: seguridad y salud.

El objetivo es mejorar de manera integral la seguridad en todos los modos de transporte y la seguridad vial, reduciendo los riesgos de accidentes, tanto accidentes propiamente dichos ligados a los ciudadanos en general como los accidentes laborales (en misión e in itinere) y aumentando la protección de las personas, los bienes transportados y las instalaciones del transporte frente a actuaciones ilícitas.

Una manera de hacer Europa

Además, las actuales pautas de movilidad, que priman los modos de transporte motorizados, pueden suponer un impacto sobre la salud aumentando las enfermedades producidas por el sedentarismo, por la mala calidad del aire y por los altos niveles de ruido, por lo que se hace necesario invertir esta situación para alcanzar el objetivo de mejorar la salud de los ciudadanos y del medio ambiente, fomentando acciones contra la sedentarización, mejora de la calidad del aire y reducción de los niveles de ruido.

Área 5: gestión de la demanda.

Ésta es un área de trabajo de carácter horizontal que está al servicio de gran parte de los restantes objetivos y su meta es racionalizar la demanda en la utilización de los diferentes modos de transporte aportando los adecuados incentivos a los diferentes agentes, de manera que tanto los operadores de transporte como los usuarios finales ajusten sus decisiones y preferencias individuales en sintonía con el interés general. Para ello, la internalización progresiva de los costes internos y externos asociados a la movilidad, teniendo en cuenta criterios de equidad social y de refuerzo de la competitividad de los sectores económicos, debe ser uno de los principios para la definición de las medidas en las diferentes áreas de actuación.

Cada una de estas áreas ha servido de base para la elaboración del presente documento, orientando el estudio a las peculiaridades y características del municipio.

Tal y como se expondrá en los apartados siguientes, cada una de las líneas estratégicas proyectadas para la mejora de la movilidad en Baza, se han basado en cada una de estas áreas, ocupando en muchas ocasiones diferentes áreas para conseguir sinergias positivas entre unas y otras.

9. ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE INTEGRADO (EDUSI)

El Programa Operativo de Crecimientos Sostenible 2014-2020 (en adelante POCS), del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), fija como uno de sus objetivos temáticos (Objetivo temático 4), dentro del Eje Prioritario 12 (Eje urbano) la necesidad de favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

Su grado de competitividad y vulnerabilidad en el futuro dependerá de su capacidad para cambiar a modos de vida que requieran un uso menos intensivo de la energía, con menor generación de CO₂.

Las acciones que se proponen a continuación en el presente Plan de Acción **se encuentran dentro de las medidas del OE 4.51** "Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejora de la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de energías limpias". Estas medidas versarán por tanto para:

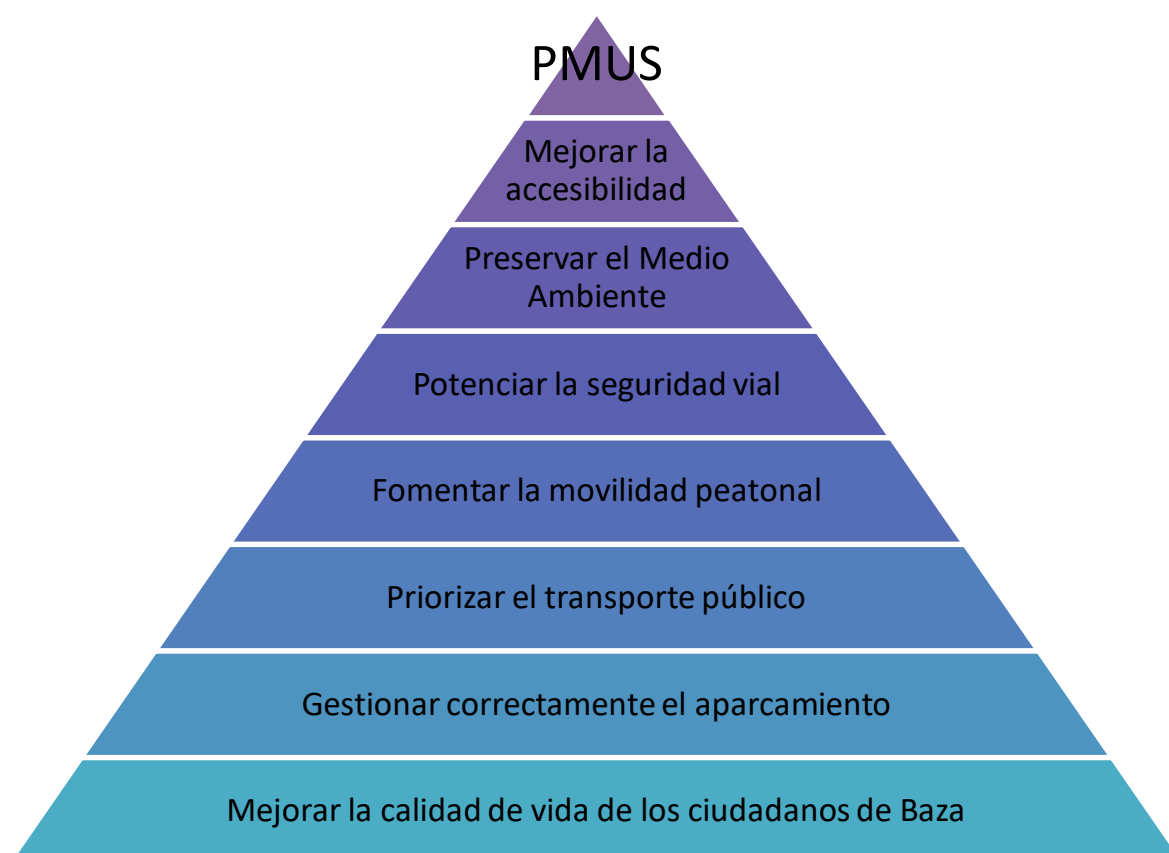
- Impulsar medios de transporte amables con el medioambiente como la bicicleta, la peatonalización y el transporte público.
- Desarrollo de actuaciones que contribuyan a reducir las emisiones de CO₂, la contaminación y la congestión de las ciudades.
- Implementación de actuaciones en transporte que fomenten la multimodalidad y la accesibilidad.

Una manera de hacer Europa

10. OBJETIVOS ESPECÍFICOS EN BAZA

Dentro del estudio de la movilidad, el Plan de Acción se basa en el conjunto de medidas y actuaciones tendentes a mejorar todos los aspectos analizados en la fase de diagnóstico, a fin de conseguir el cumplimiento de cada uno de los objetivos marcados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Estos objetivos definidos para la mejora de la movilidad en el municipio de Baza son los siguientes:



La consecución de estos objetivos se plasma en el conjunto de líneas estratégicas propuestas a continuación, mediante las cuales se conseguirán unos resultados que deberán ser evaluados mediante un sistema de indicadores, capaces de evaluar la eficacia y el grado de cumplimiento de estos fines.

Entendemos por líneas estratégicas los grandes ejes previsible para la mejora ambiental local y la progresión hacia un modelo de desarrollo sostenible. Estas áreas temáticas se crean con el fin de agrupar actuaciones de mejora con un objetivo común, de manera que su ejecución sea más fácil y que se tenga en cuenta su relación.

Dentro de una línea estratégica existen diferentes programas de actuación. Un programa de actuación responde a cada uno de los diversos objetivos que pretende alcanzar una línea estratégica. Cada programa, además, agrupa distintos proyectos con un denominador común concreto. El hecho de que las acciones se agrupen por afinidades, permite fomentar la sinergia entre ellas.

Los proyectos (acciones) son aquellos trabajos y actuaciones concretas a realizar para resolver las carencias e incidencias visualizadas en la Diagnósis.

De esta manera y a modo de síntesis de lo dicho, la estructura organizativa del Plan de Acción queda organizada en una jerarquía de propuestas que incluyen los ámbitos de concreción siguientes:

- ✓ Líneas Estratégicas: determinan los grandes ejes a considerar para la progresión hacia un modelo de desarrollo sostenible.
- ✓ Programas de Actuación: campos concretos de actuación dentro de cada línea estratégica.
- ✓ Proyectos (acciones): actuaciones concretas de ejecución.

La estructura de cada línea estratégica quedaría organizada de la siguiente manera:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PROGRAMA 1.1 : XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

ACCIÓN 1.1.1: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

FOTOGRAFÍA

Objetivos: Se exponen las razones por las cuales se va a llevar a cabo el siguiente proyecto, así como los objetivos que deben buscarse y cumplirse con la actuación reflejada.

Descripción: Se establecen las características técnicas de manera detallada de la actuación, así como los diferentes mecanismos y herramientas a utilizar.

Prioridad: En una graduación de importancia Alta, media y baja

Coste: Estimación de la cuantía de la operación (€).

Indicador: Descripción del indicador de seguimiento de la acción

Observaciones: Desarrollo de todas aquellas incidencias u objeciones que presente la acción.

11. LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Después de analizar la matriz DAFO de la situación del municipio, se han establecido cinco líneas estratégicas:

- Línea 1: Apuesta por la red no motorizada
- Línea 2: Impulso del transporte público
- Línea 3: Mejora de la movilidad circulatoria motorizada
- Línea 4: Optimizar el estacionamiento en Baza
- Línea 5: Movilidad y Medio Ambiente.

Cada una de estas líneas propone una serie de acciones de mejora para el cumplimiento de los objetivos generales marcados por la EEMS, así como con la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. El plazo estimado es a medio-largo plazo.

Línea 1: Apuesta por la red no motorizada

Programa 1.1: Recuperación del espacio público peatonal

- 1.1.1. Diseño de camino escolar IES José de Mora/CEIP San José de Calasanz.
- 1.1.2. Baza sin obstáculos.
- 1.1.3. Trayectos continuos para el peatón.
- 1.1.4. Regulación y control de la ocupación ilegal.
- 1.1.5. Semi-peatonalización de Calle Alhóndiga.
- 1.1.6. Peatonalización Calle Serrano.
- 1.1.7. Simulación de tráfico para la peatonalización de la Calle Dolores.

Programa 1.2: La bicicleta como medio de transporte

- 1.2.1. Dar continuidad al carril bicicleta de la Av. Ronda de Baza y su conexión con campo de fútbol Alameda y zona escolar de Blas Infante.
- 1.2.2. Realizar un estudio exhaustivo de demanda ciudadana sobre el uso de un carril bicicleta que sustituya o complemente de manera importante al uso del coche.
- 1.2.3. Plan de comunicación de la bicicleta.
- 1.2.4. Creación de un itinerario ciclista circular.

Una manera de hacer Europa

Línea 2: Impulso del transporte público

Programa 2.1: Potenciar el uso del autobús

- 2.1.1. Reubicación de la Central de Autobuses en la Av. José Salinas junto al Polideportivo Municipal.
- 2.1.2. Acondicionamiento de paradas de autobús.

Línea 3: Mejora de la movilidad circulatoria motorizada

Programa 3.1: Optimizar la fluidez del tráfico

- 3.1.1. Estudio de las fases de semaforización de las avenidas principales.
- 3.1.2. Actuación sobre el eje Virgen del Saliente, Calle Cádiz, Calle Córdoba y Calle Sevilla.
- 3.1.3. Colmado de tráfico en Av. Reyes Católicos.

Programa 3.2: Seguridad vial como eje vertebrador de la movilidad

- 3.2.1. Implantación zonas 30 en calles de único sentido.
- 3.2.2. Plan de señalización urbana.

Línea 4: Optimizar el estacionamiento en Baza

Programa 4.1: Gestión eficiente del espacio ocupado

- 4.1.1. Implantación de aparcamiento disuasorio en la Estación de Autobuses.
- 4.1.2. Desarrollo de ordenanza para el control de la carga y descarga.
- 4.1.3. Adecuación a la normativa de los aparcamientos de minusválidos existentes.

Línea 5: Movilidad y Medio Ambiente

Programa 5.1: Participación por la movilidad

- 5.1.1. Jornadas de movilidad y conducción eficiente.
- 5.1.2. Car sharing.
- 5.1.3. Campañas de sensibilización que fomenten la vida saludable y deportiva.

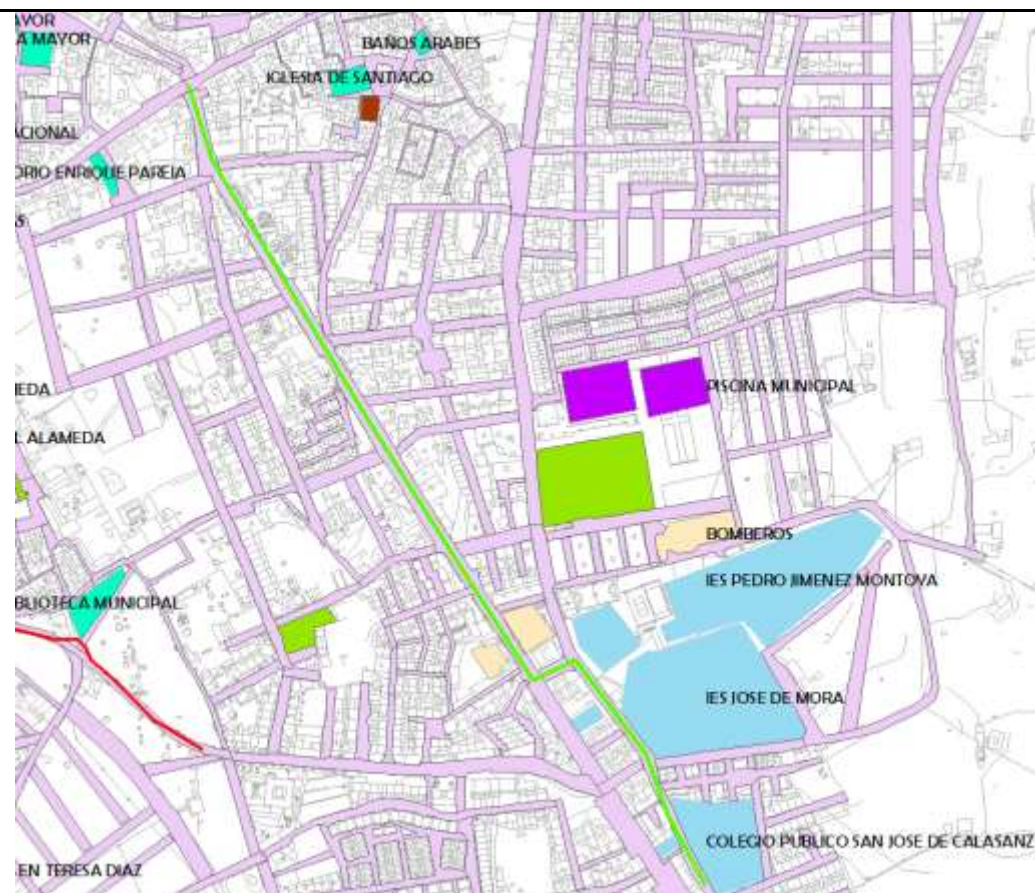
Programa 5.2: Gestión ambiental en la Administración

- 5.2.1. Optimización de rutas
- 5.2.2. Renovación paulatina de vehículos municipales por otros más eficientes.

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.1: Diseño de camino escolar IES José de Mora/CEIP San José de Calasanz



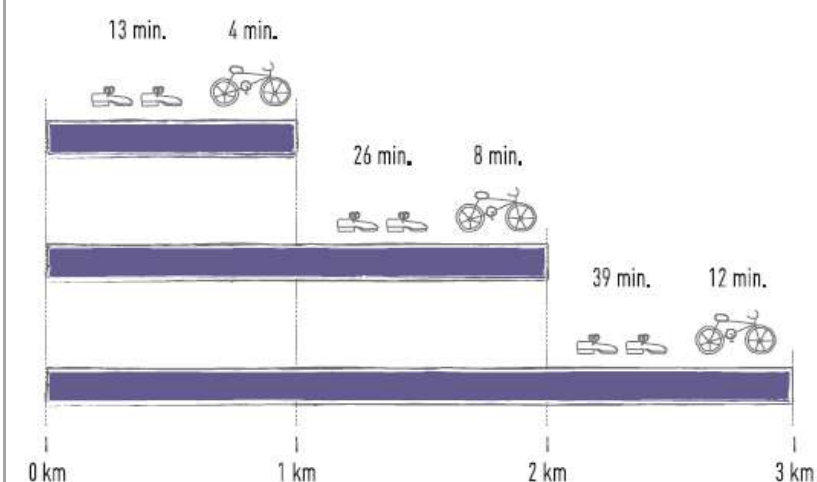
Objetivos: La densidad de tráfico existente en las vías de acceso y salida en la zona de actuación provoca graves problemas circulatorios, así como medioambientales. El principal objetivo es reducir el tráfico en horas punta así como crear una cultura basada en "ganar la calle al peatón", recuperando la calle para los más pequeños.

Actualmente nuestra cultura apuesta por el vehículo privado y por tanto por la implantación de carreteras que nos acerquen a todos los destinos posibles, ya estén o no al lado de nuestro hogar. En el caso de los colegios, es muy habitual encontrar cómo se concentran centenares de coches a las puertas de los mismos, provocando caos circulatorio, ruidos, contaminación, estrés para mayores y pequeños...

El objetivo es la creación de un camino escolar que conecte con los colegios IES José de Mora y CEIP San José de Calasanz con la red de transporte público y el centro de Baza, para reducir los desplazamientos en coche a los centros educativos y permitir la realización de actividades deportivas y lúdicas que permitan a los escolares conocer los beneficios de llegar al colegio por sus propios medios.

Descripción: Para el desarrollo de la actuación hay que llevar a cabo una programación previa con el conjunto de los agentes implicados: Administración Local, Profesorado, Padres y Madres, Policía Local y el propio entorno social.

Será necesario trabajar de manera conjunta en el desarrollo de charlas en las que se eliminen las principales preocupaciones de los padres, como suelen ser las inseguridades y los miedos provocados por el tráfico. Hay que tener en cuenta que la distancia máxima elegida por este camino escolar es de 1 km, distancia recomendada para desplazamientos a pie o en bicicleta.



Fuente: "Camino escolar: paso hacia la autonomía infantil". Ministerio de Fomento.

Será necesario establecer las siguientes acciones:

1. Creación y formalización del grupo dinamizador.
2. Definición del proyecto e itinerario más efectivo (el propuesto por Quesada & Pastor Consultores es a modo de ejemplo).
3. Búsqueda de recursos.
4. Diagnosticar el espacio urbano.
5. Actividades educativas en los centros.

Prioridad: Media

Coste: 5.000 (€).

Indicador: Nº de alumnos que acuden a las aulas a pie y/o en bicicleta

Observaciones:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.2: Baza sin obstáculos



Objetivos: Para el fomento de la movilidad peatonal es necesario conseguir aceras libres de obstáculos que perjudican gravemente el confort y los desplazamientos de manera libre. Por ello el principal objetivo es eliminar aquellas incidencias a nivel de acera.

Descripción: A partir del trabajo de campo de diagnóstico efectuado, se deberán realizar las siguientes labores:

1. Ordenación del mobiliario urbano que se encuentre sin alinear.
2. Sustitución de mobiliario urbano en mal estado.
3. Eliminación de elementos que no estén cumpliendo ya su labor.
4. Corrección de desperfectos existentes a nivel de acera.
5. Implantación de accesos para personas con movilidad reducida en escaleras, final de aceras, etc.
6. Introducción de nuevos elementos de mobiliario urbano para favorecer la movilidad peatonal: bancos, papeleras...
7. Regulación del espacio ocupado en terrazas.

Prioridad: Alta

Coste: 100.000 (€).

Indicador: N° de obstáculos eliminados

Observaciones: Las actuaciones llevadas a cabo a nivel de acera y calzada pueden ser ejecutadas por los servicios operativos. El coste estimado pertenece principalmente a la posible instalación de elementos del mobiliario nuevos.

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.3: Trayectos continuos para el peatón.



Objetivos: Junto con la amplitud de las aceras y la libertad de paso sin obstáculos, la continuidad es indispensable para el fomento de la movilidad peatonal. No menos si cabe para aquellas personas con movilidad reducida, para las que hay que tener un tratamiento especial.

Por ello el objetivo principal es conseguir una prolongación del espacio delimitado para los peatones, sobre todo en aquellas intersecciones que se producen con la calzada, a través de la implantación de los correspondientes pasos de cebra, así como de los rebajes necesarios para el paso de las personas con menor movilidad (persona discapacitada, mujer embarazada, carros de bebé, personas de edad avanzada...)

Descripción: A partir del trabajo de campo de diagnosis efectuado, se contabilizaron más de 650 incidencias, debiendo por tanto realizarse las siguientes labores:

1. Instalación de nuevos pasos de cebra.
2. Repintado de los que se encuentran ya gastados.

3. Implantación de rebajes a nivel de acera.
4. Corrección de todas aquellas incidencias localizadas en el diagnóstico.

Prioridad: Alta

Coste: 0.000 (€).

Indicador: N° de rebajes implantados. / N° de pasos de cebra instalados / N° de pasos de cebra recuperados.

Observaciones: Las actuaciones llevadas a cabo a nivel de acera pueden ser ejecutadas por los servicios operativos.

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.4: Regulación y control de la ocupación ilegal



Objetivos: El objetivo de la presente actuación es gestionar de manera eficiente el espacio público destinado a la movilidad peatonal o ciclista, así como reducir las ocupaciones ilegales a nivel de calzada.

Descripción: La ocupación ilegal que se produce en el municipio es muy elevada, tanto a nivel de estacionamientos y paradas prohibidas a nivel de calzada como en lo que respecta al estacionamiento en zonas de tránsito peatonal y ciclista.

Los datos inventariados en el trabajo de campo superan las 200, lo que indica que existe una problemática en el municipio. Esta problemática se extiende de manera más grave al caso histórico, en el que aun teniendo una estructura y morfología de calles para el tránsito peatonal, se sigue permitiendo el acceso a los vehículos, lo que provoca que se estacionen de manera incontrolada por todo el núcleo urbano.

La actuación se basa en la puesta en marcha de una campaña de información vial sobre los conductores y ciudadanos en general sobre la

necesidad de respetar los espacios habilitados para los diferentes destinos para los que son creados. Junto a ello será necesaria la actuación conjunta entre el Consistorio y la Policía Local para el establecimiento de mayores controles.

A esto se debe sumar la retirada de señales de tráfico que permiten el estacionamiento dentro sobretodo del casco histórico

Prioridad: Media

Coste: 6.000 (€).

Indicador: N° de ocupaciones ilegales (sanciones)

Observaciones:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.5: Semipeatonalización de Calle Alhóndiga



Objetivos: El objetivo de la presente actuación es recuperar para el peatón, aquellos viales del casco histórico que por su situación tienen una potencialidad, ya sea comercial o residencial, que deban dejar de tener tráfico rodado en sus espacios. En el caso de este vial, se comunica directamente con la Plaza Mayor, espacio central del casco histórico. La retirada del tráfico en las ciudades, principalmente en sus centros históricos es uno de los objetivos por los que las ciudades deben trabajar, alejando de contaminación a los ciudadanos, conservando sus monumentos y garantizando la vida en la calle para los vecinos y vecinas de Baza.

Descripción: La acción se basaría en dotar a la Calle Alhóndiga de las pertinentes barreras, ya sean a modo de mobiliario urbano (pilonas, maceteros, etc.) para que la calle se convierta en exclusivamente peatonal, no dejando acceso a vehículos de motor, a excepción de un vehículo de emergencias. Junto a ello, una actuación que mejore el pavimento (más homogéneo) y la convierta en una vía pacificada de tráfico.

Prioridad: Alta

Coste: 100.000 (€).

Indicador: N° de calles peatonales

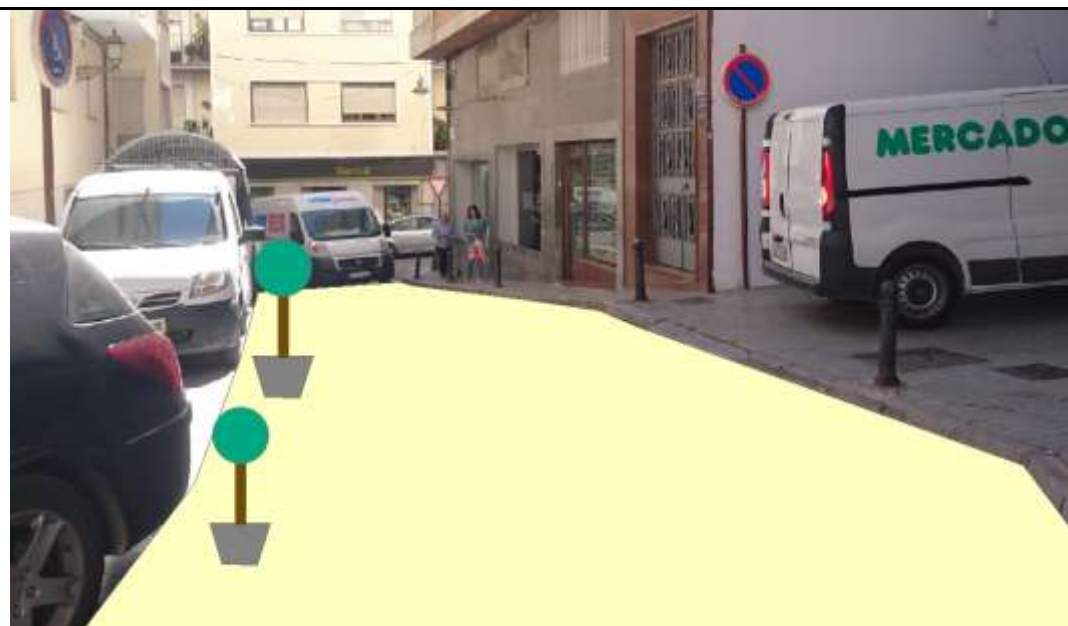
Observaciones:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.6: Peatonalización Calle Serrano



Objetivos: Recuperar para el peatón las calles que se encuentran en el casco histórico de Baza, las cuales por su estructura, tipología, pavimentación, deben ser proyectadas para evitar el tráfico de vehículos a motor por ellas. El objetivo fundamental es ir alejando al coche del casco histórico de Baza.

En este caso, el objetivo es dar continuidad a la peatonalización existente para evitar interrupciones del peatón con la calzada y los coches que transitan. Al peatonalizar la Calle Alhóndiga, consigue a través de Calle Serrano un corredor peatonal que se prolonga hasta la parte de Calle Serrano que se encuentra ya peatonalizada, libre de tráfico de vehículos.

Descripción: La acción se basaría en peatonalizar por completo la Calle Serrano desde su unión con la Calle Alhóndiga y hasta su prolongación con la Calle Alamillos.

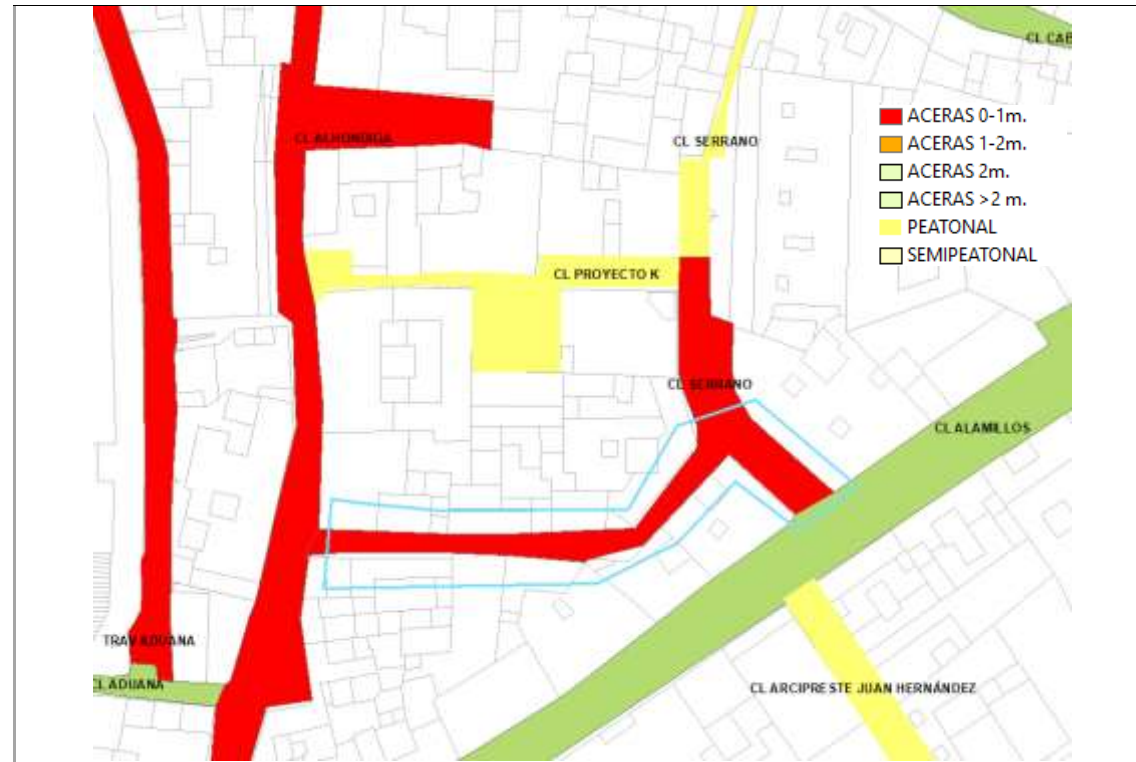
En este tramo de calle existe un vado privado, así como varias plazas de carga y descarga y aparcamientos para personas con movilidad reducida.

Con respecto al vado, se facilitará al propietario del mismo acceso a su parking a través de llave (dependerá del tipo de bolardo u obstáculo utilizado para conocer el tipo de llave)

Mientras que la carga y descarga se desplazará hasta la propia entrada a la Calle Serano por Alamillos, así como la plaza de minusválido.



Una manera de hacer Europa



Prioridad: Alta

Coste: 70.000 (€).

Indicador: Nº de calles peatonales

Observaciones:

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: APUESTA POR LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.1 : Recuperación del espacio público peatonal

ACCIÓN 1.1.7: Simulación de tráfico para la peatonalización de la Calle Dolores



Objetivos: Dentro del marco de la peatonalización del centro histórico de Baza, la Calle Dolores ocupa una situación intermedia en cuanto a importancia en la articulación del tráfico del casco urbano, y su funcionalidad si pasara a formar parte de la red peatonal. Por ello el objetivo es conocer cómo se comportaría el tráfico con la puesta en marcha de la actuación.

Descripción: La actuación se basaría en el desarrollo de una simulación de tráfico para conocer las posibilidades reales de peatonalización de esta vía tan importante, y la respuesta del resto de vías al absolver el tráfico que generaba la misma, analizando posibilidades de flujos, estacionamientos, etc.

Prioridad: Media

Coste: 15.000 (€).

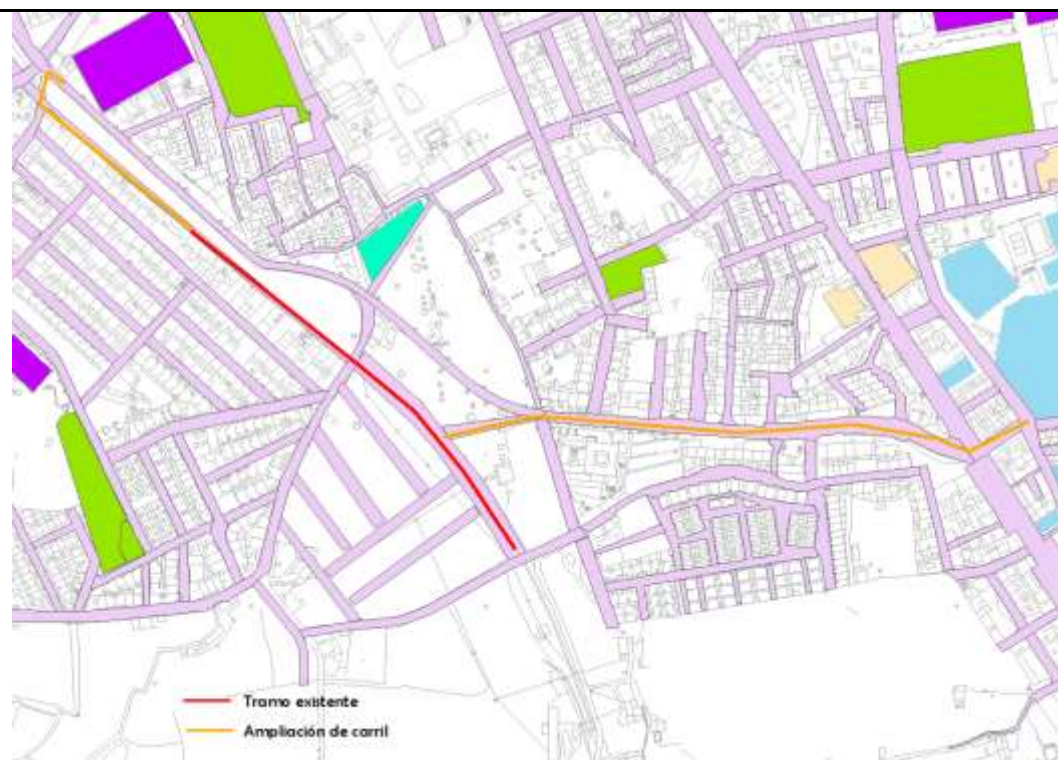
Indicador: Nº de calles peatonales

Observaciones:

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO DE LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.2 : La Bicicleta como medio de transporte

ACCIÓN 1.2.1. Dar continuidad al carril bicicleta de la Av. Ronda de Baza y su conexión con campo de fútbol Alameda y zona escolar de Blas Infante



Objetivos: Fomentar el uso de la bicicleta como medio alternativo al vehículo a motor. En la actualidad existe un tramo inconexo en la Av. del Ferrocarril, el cual puede ser utilizado por su ubicación, como medio de desplazamiento para la conexión de zonas deportivas y escolares.

Descripción: La actuación se basaría en dar continuidad al carril bicicleta ya existente, continuando con las mismas características de carril bidireccional hacia el oeste, conectando el equipamiento deportivo del campo de fútbol, y hacia el sureste, hasta alcanzar el área educativa donde se concentran dos institutos, un colegio de primaria y otros centros de enseñanza.

Hacia el este el carril discurriría por la Avenida Ronda de Baza hasta la Av. José de Mora.



Será necesario realizar un estudio pormenorizado para comprobar pendientes, radios de giro, eliminación de aparcamientos, etc.



Transcurso del carril por Avenida del Ferrocarril

Prioridad: Media

Coste: 90.000 (€).

Indicador: Km de carril bicicleta / Nº de usuarios potenciales de la bicicleta

Observaciones:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO DE LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.2 : La Bicicleta como medio de transporte

ACCIÓN 1.2.2. Realizar un estudio exhaustivo de demanda ciudadana sobre el uso de un carril bicicleta que sustituya o complemente de manera importante al uso del coche



Objetivos: Ante la necesidad de reducir los desplazamientos por la ciudad en los vehículos motorizados, y la posibilidad con la que cuenta el municipio al poseer diferentes infraestructuras de carriles bicicleta, se ve la oportunidad de conocer de manera eficiente la demanda real de usuarios de la bicicleta, así como aquella población que podría sustituir sus desplazamientos en vehículo a motor por la bicicleta en función de nuevas infraestructuras o modificación de las existentes.

Descripción: La actuación se basaría por tanto en realizar a través de diferentes técnicas de comunicación y cálculo de muestreo, un sondeo a la mayor población de Baza posible, para conocer la opinión sobre si ven necesaria la implantación de nuevos carriles y/o modificación de los existentes o si por el contrario no ven la necesidad de apostar por este tipo de movilidad.

Prioridad: Baja

Coste: 9.000 (€).

Indicador: N° de usuarios de la bicicleta / N° de usuarios potenciales de la bicicleta

Observaciones:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO DE LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.2 : La Bicicleta como medio de transporte

ACCIÓN 1.2.3: Plan de comunicación de la bicicleta



Objetivos: Informar y educar a la ciudadanía en los beneficios del uso y la práctica de la bicicleta con el objetivo de ir inculcando unos valores de sustitución del vehículo a motor por el de este medio de transporte.

Descripción: Baza es un municipio que cuenta con diferentes oportunidades para el cambio a un modelo de transporte más sostenible: relieve, infraestructuras, configuración de la ciudad, gran oferta de transporte público, etc.

El problema principal es la cultura tradicional del uso del vehículo privado para todo. La descripción se basa en el desarrollo de una campaña anual que informe y conciencie al ciudadano sobre las ventajas del uso de la bicicleta para los desplazamientos internos dentro del municipio de Baza, para así ir creando una cultura de la bicicleta que sustituya los hábitos actuales del uso del coche y la moto por otros más sostenibles.

Prioridad: Baja

Coste: 7.000 (€).

Indicador: N° de usuarios de la bicicleta / Personas alcanzadas

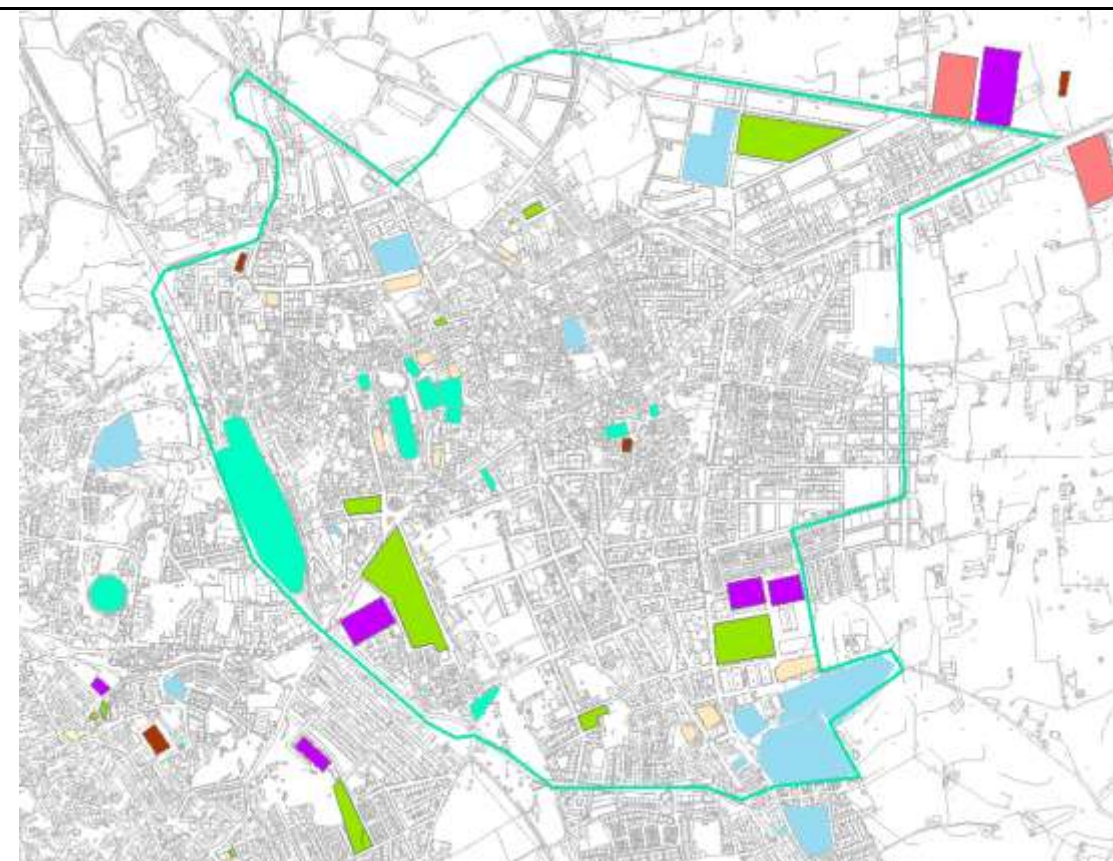
Observaciones:

Una manera de hacer Europa

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO DE LA RED NO MOTORIZADA

PROGRAMA 1.2 : La Bicicleta como medio de transporte

ACCIÓN 1.2.4: Creación de un itinerario ciclista circular



Objetivos: Crear una malla ciclista en el municipio que permita ir cambiando los hábitos de movilidad hacia modelos más sostenibles, saludables y respetuosos con el medio ambiente. Esta malla ciclista pretende conectar numerosos equipamientos que reciben diariamente cientos de visitas.

Descripción: La actuación se basa en crear un itinerario ciclista circular, aprovechando los tramos de carril bici existente, para consolidar una vía de comunicación y transporte que permita sustituir en la medida de lo posible los desplazamientos internos en vehículo privado.

Para ello se pretende crear este carril bici por zonas que faciliten un correcto trazado, garantizando la seguridad, la accesibilidad y la idoneidad con respecto a las rutas elegidas.

Prioridad: Media

Coste: 300.000 (€).

Indicador: N° de usuarios de la bicicleta / Km de carril bicicleta

Observaciones: