4.1.3. ANÁLISIS DE LA RED DE ESTACIONAMIENTO (C/D, REGULADO, MINUSVÁLIDO Y PÚBLICOS)

La gestión de aparcamientos supone un importante paso para el desarrollo de una movilidad sostenible. Una gestión equivocada y mal planificada en la disposición de los mismos, puede influir muy negativamente en otros muchos aspectos relacionados con la disposición del espacio, los medios de transporte, la intensidad del tráfico, etc.

Una gran disponibilidad de aparcamientos supone un aumento del uso indiscriminado del vehículo privado, ya que la demanda por estacionar en ciertas franjas horarias, sin una oferta en superficie capaz de responder a la demanda, genera una enorme indisciplina, lo cual influye directamente sobre la fluidez del tráfico y a su vez sobre la calidad ambiental, traducida en mayores ruidos y contaminantes a la atmósfera.

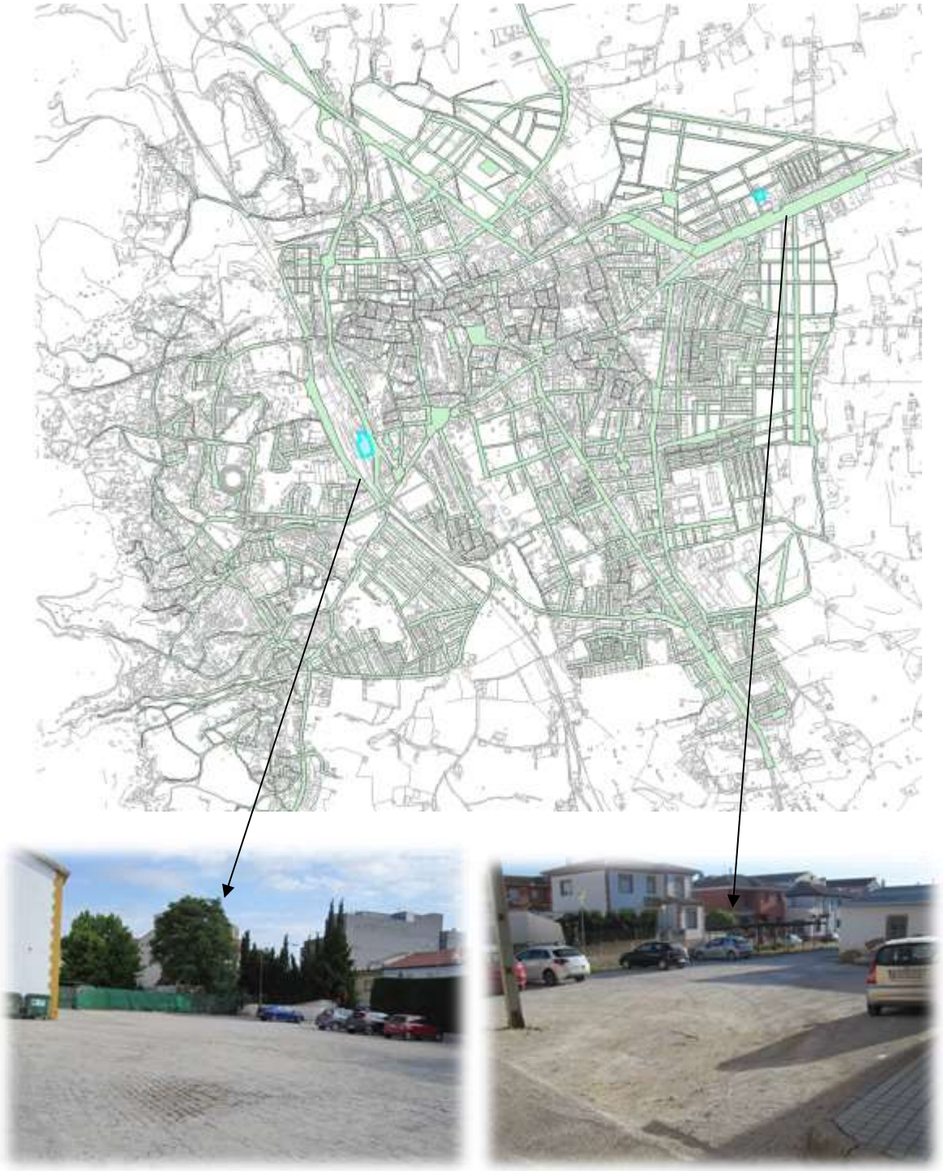
Dentro de la disposición y disponibilidad del espacio para el estacionamiento, podemos diferenciar diferentes tipos dentro del término municipal de Baza: parkings públicos, aparcamiento libre, aparcamientos regulados (zona azul), zonas de carga y descarga (C/D), aparcamiento para motocicletas y aparcamientos para minusválidos.

a) Parkings públicos

El municipio de Baza cuenta con numerosas bolsas de aparcamientos públicos, si bien, todos ellos no están consolidados para el estacionamiento en superficie, es decir, no se encuentra señalizados ni vertical ni horizontalmente.

Además numerosas bolsas de estacionamientos pertenecen a solares privadas o simplemente abandonados sin estar consagrados en la propia vía.

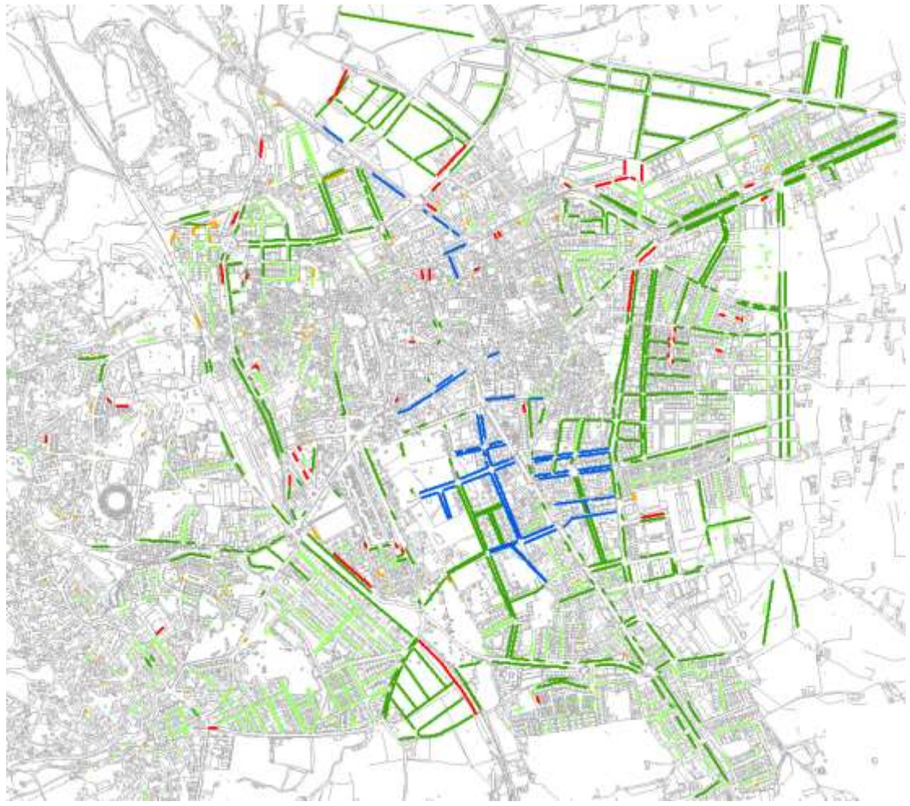
A modo de ejemplo se han citado dos, el que se encuentra en el recinto ferial para unos 150 vehículos y otro que se encuentra en la Calle Pintor Navarrete Camacho para otros 20 vehículos.



b) Aparcamientos libres

Estos aparcamientos son los referidos a las franjas de estacionamiento libres que se encuentran situadas en todo el entramado urbano del municipio, sin contar los que se encuentran regulados por franja horaria, carga y descarga y para personas con movilidad reducida.

Según un estudio exhaustivo realizado por toda la red urbana, **Baza cuenta con un total de 1.080 plazas de estacionamiento libres repartidas por todo el término municipal**. En estas plazas se han contabilizado aquellas que se encuentran sin implantar, es decir, las no señalizadas horizontalmente en la vía, pero que no incumplen la legislación de tráfico. Sin embargo, será necesaria una actuación encaminada a la regulación de la señalización de estas plazas para evitar ocupaciones ilegales en la vía y la mejor estructuración del espacio.



Ejemplo de señalización de aparcamientos (zoom punto rojo en la imagen)

Se han distinguido los aparcamientos libres en función de su disposición en la vía y su tipología:

- Estacionamiento en batería.
- Estacionamiento en batería sin consolidar (no señalizado)
- Estacionamiento en línea.
- Estacionamiento en línea sin consolidar (no señalizado)
- Estacionamiento de rotación-zona azul (se analizará en su apartado correspondiente)

Los estacionamientos sin consolidar son aquellos que se encuentran sin señalizar en la vía, pero que por la anchura de la misma, la ausencia de señalización de prohibición en la zona, y la propia costumbre del ciudadano de estacionar, quedan contabilizadas para el libre aparcamiento.

Calle Nazareno. Estacionamiento en linea consolidado

Calle Águila. Estacionamiento en línea sin consolidar

Calle Almanzora. Estacionamiento a ambos lados sin consolidar

Av. Ronda de Baza. Estacionamiento en Batería consolidado

c) Aparcamientos disuasorios

Pueden definirse como bolsas de estacionamiento público situadas a la entrada de las ciudades, junto a las principales vías de acceso por carretera, cuyo uso comporta un bajo coste para el usuario y están conectadas al centro urbano a través del transporte público.

Con estos aparcamientos un coche estacionado no sólo significa un coche menos aparcado en la ciudad, sino también dos trayectos menos que se realizan al casco urbano, con el consiguiente ahorro de combustible, energía y contaminación.

Existen modalidades en los que el escaso aparcamiento se traslada a bolsas de estacionamiento en los límites del término municipal, pero que en este caso no existe transporte público que realice traslados al municipio. Esta modalidad es más típica en municipios pequeños con centros urbanos tradicionales, en los que la anchura y estructuras de sus calles no permiten la posibilidad de estacionamiento alguno.

En el caso de Baza no se ha contabilizado ningún aparcamiento de esta tipología. Sólo el aparcamiento del Recinto Ferial podría contribuir a esta misión, pero se encuentra además muy céntrico y no alberga numerosos vehículos.

Existe una posibilidad como aparcamiento disuasorio y esta podría ser la **Estación de Autobuses de Baza**. Se planteará en el líneas del Plan de Acción una vez se analice las posibilidades de nueva ubicación.

d) Aparcamientos de rotación (Zona azul)

Estos aparcamientos están destinados a dar acceso general a una determinada área urbana, donde se desarrollan actividades de carácter temporal (zonas comerciales, zonas recreativas, etc.), con el objetivo de evitar el aparcamiento en superficie de larga duración para destinarlo a labores de gestión u ocio de duración determinada en la mayoría de las ocasiones.

En el caso de Baza se cuenta con una red de estacionamiento rotatorio distribuida en la zona central del término municipal. La gestión es llevada a cabo por el propio Ayuntamiento de Baza.

La regulación de este tipo de estacionamiento queda reflejada en la "***Ordenanza Reguladora Aparcamiento limitado en vía pública (O.R.A)***" de 05-3-2012.

Esta ordenanza tiene por objeto la regulación de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todas las personas usuarias, con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles. Y el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, así como el establecimiento de medidas correctoras para garantizar su cumplimiento.

Se definen dos clases de usuarios de estas vías de actuación preferente reguladas por esta ordenanza, usuarios residentes y vecinos en general.

A los residentes de las vías que se encuentran dentro del perímetro que comprende la O.R.A se les proporcionará, si así lo solicitan, la tarjeta acreditativa correspondiente, siempre que cumplan los requisitos y trámites establecidos en esta ordenanza. Dicha tarjeta les dará derecho, abonando previamente la tarifa de residente aprobada en la correspondiente ordenanza fiscal, a estacionar debidamente solo en cualquier calle de su zona de residencia de esta ordenanza, que podrá ser modificado por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento.

Para el resto de usuarios, se establecen, con la calificación de "actuación preferente", un tipo de vías que denominaremos vías azules. Dichas vías señalizadas adecuadamente tanto horizontal como verticalmente, constituyen zonas de estacionamiento de duración limitada y obligan a los conductores a indicar de forma reglamentaria que se establece en esta ordenanza, la hora de comienzo y fin del estacionamiento.

El horario que se establece para el funcionamiento del estacionamiento limitado regulado por esta ordenanza, es de días laborables, de lunes a viernes, de 9:00 a 14:00 horas y de 16:30 a 20:30 horas y los sábados de 9:00 a 14:00 horas.

El periodo máximo de estacionamiento de un vehículo en una calle incluida dentro de la vía azul será de 2 horas, en una jornada de mañana o tarde. Transcurrido este plazo el vehículo no podrá, en ningún caso, estacionarse en la misma calle, excepto los poseedores de la tarjeta de residente de la zona, que no estén sujetos a esa limitación horaria, en su zona de influencia, con las excepciones a que hace referencia el artículo 6.

Las personas con dificultad de movilidad y tarjeta azul de discapacitado, podrán aparcar sus vehículos durante un periodo de tiempo del doble que esté autorizado con carácter general en los lugares de estacionamiento limitado. Para ello deberán exhibir en la parte interior del parabrisas de una forma totalmente visible desde el exterior el ticket de estacionamiento junto con el original de la tarjeta de discapacidad.

El sistema permite prolongar el tiempo de estacionamiento hasta el máximo permitido en el sector, siempre que no se haya consumido dicho periodo, y la prolongación se solicite antes de finalizar el periodo inicialmente dispuesto.

El listado de calles quedaría de la siguiente manera:

C/ Jesús Domínguez
C/ Corredera
Plaza de Santo Domingo
Avenida de Granada
C/ Agua C/ Alamillos
C/ Miguel Hernández
C/ María de Luna
C/ Huerta de Palacio
C/ Rubén Darío
C/ San Francisco
C/ Fueros de Baza
C/ Enrique Enríquez
C/ Virgen del Saliente
C/ San Rogelio
C/ Virgen de la Piedad
C/ Narváez
C/ Fueros de Baza
C/ Casicas

Si se hace la división por residentes:

Zona A

C/ Jesús Domínguez
C/ Corredera Plaza de Santo domingo
Avenida de Granada
C/ Agua

Zona B

C/ Alamillos
C/ Miguel Hernández
C/ María de Luna
C/ Huerta de Palacio
C/ Rubén Darío
C/ San Francisco
C/ Fueros de Baza
C/ Enrique Enríquez

Zona C

C/ Virgen del Saliente
C/ San Rogelio
C/ Virgen de la Piedad
C/ Narváez

Respecto a las infracciones y sanciones, la ordenanza estipula lo siguiente:

a) La contravención o incumplimiento de cualquiera de los artículos de la presente Ordenanza, así como de las disposiciones que, en su desarrollo, se dicten por la Alcaldía-Presidencia, tendrá la consideración de infracción a las normas de estacionamiento regulado, y se tramitarán y, en su caso, sancionarán, conforme a la normativa de procedimiento administrativo vigente; en virtud de lo establecido en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificada por Ley 18/2009, de 23 de noviembre y demás disposiciones legales concordantes, así como en la vigente Ordenanza Municipal de Circulación de la Ciudad de Baza y en esta Ordenanza de Estacionamiento Regulado.

b) Las infracciones traerán consigo la imposición de sanciones mediante el procedimiento legal establecido, en el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, o el que legal o reglamentariamente lo modifique o sustituya.

c) Los Inspectores afectos al Servicio de Estacionamiento Regulado O.R.A., sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Policía Local, emitirán las denuncias por las infracciones a esta Ordenanza, quienes deberán ir debidamente acreditados y uniformados bien por el Ayuntamiento de Baza o por la entidad mercantil concesionaria del servicio. Esta facultad será reconocida para el personal dedicado a la actividad.

Con el objeto de garantizar el cumplimento de la presente Ordenanza, los empleados del Servicio de Estacionamiento Regulado encargados del control del estacionamiento, pondrán en conocimiento del órgano competente para sancionar de este Ayuntamiento, las conductas en materia de estacionamiento que afecten al normal desarrollo de la actividad.

d) El titular del vehículo, debidamente requerido para ello, tiene el deber de identificar al responsable de la infracción. Si incumpliera esta obligación en el trámite procedimental oportuno, sin causa justificada, será sancionado.

e) En lo no previsto en la presente Ordenanza, se estará a lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial y demás normativa, que en desarrollo de la anterior, la dicte.

Será necesario en el futuro Plan de Acción **analizar la necesidad de ampliar o reducir este tipo de estacionamientos** en función de la demanda ciudadana y comercial, así como en combinación con otros medios de transporte que puedan sustituir al vehículo a motor.

e) Zonas de carga y descarga (C/D)

El transporte de mercancías es una actividad vital para mantener la economía y el bienestar de los habitantes de un municipio. El reparto de mercancías requiere de una zona de estacionamiento habilitada para tal efecto, (zona para carga y descarga) sujeta a una programación horaria previamente elaborada en función de la actividad de los operadores afectados, que en la mayoría de los casos se estructura entre transportistas y comerciales.

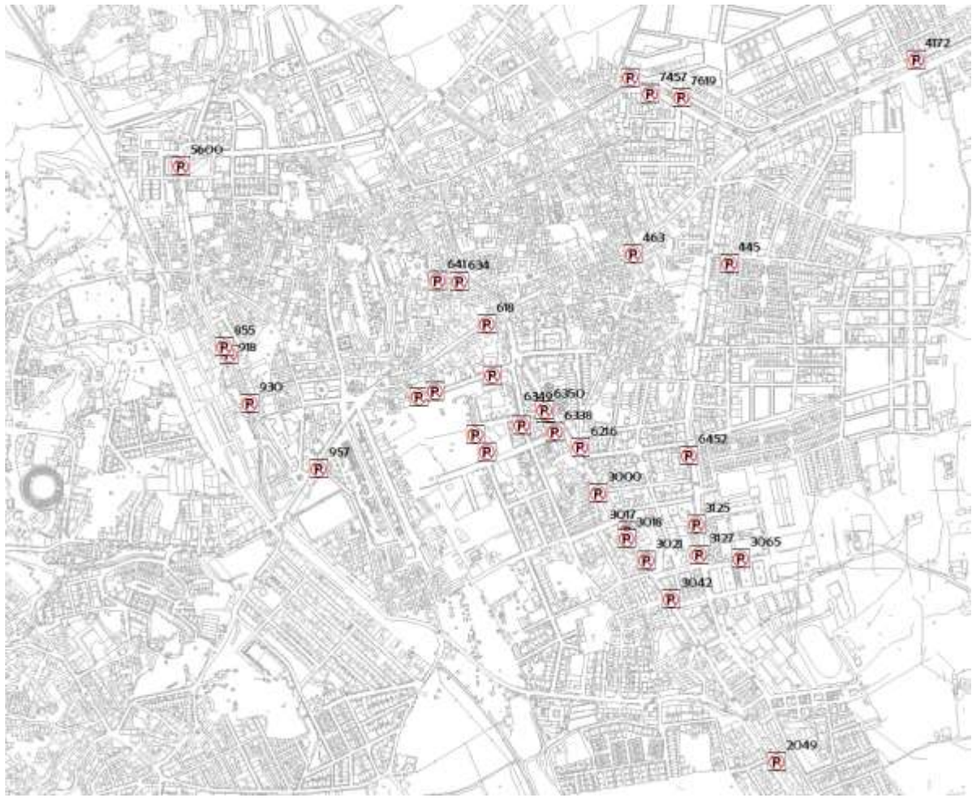
El reparto de mercancías se caracteriza por ser paradas de corta duración, con una importante limitación espacial y temporal. Ocupar lugares céntricos para llegar a los puntos más concurridos del municipio, y tener habilitado un horario determinado para que su ocupación no entorpezca la circulación durante todo el día. De este modo, las autoridades locales deben procurar hacer cumplir las obligaciones destinadas al reparto de mercancías.

La carga y descarga supone, en determinados ámbitos especialmente sensibles, un problema de entidad, siendo necesaria una actuación eficiente para la consecución de los objetivos marcados por el Plan de Movilidad.

Baza cuenta con **37 emplazamientos reservados para la carga y descarga, con unas 75 plazas aproximadas.** El horario establecido para tales labores varía en función de las zonas, existen espacios donde solo está reservado para la mañana (horario de 09:00 a 13:00), y otras zonas donde la restricción es para casi todo el día (09:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:00)

Este horario tiene a priori dos consecuencias muy definidas: la primera de ella el incremento de plazas libres para los ciudadanos a la hora de estacionar, aspecto que sirve para **paliar la falta de aparcamiento en la zona más céntrica, algo que va en contra de la movilidad sostenible al facilitar al vehículo nuevos espacios**.

Y por otro lado una **mejor organización del espacio y del tráfico, al "apartar" de las vías a los grandes vehículos comerciales** que a la hora de realizar su labor generan de manera habitual una congestión de tráfico ocasionada por el gran volumen que ocupan y del espacio necesario para realizar su actividad laboral.



Las fotografías aparecen en el álbum fotográfico anexo: *"Carga-Descarga"*

Para la regulación de la misma, **no se cuenta con una ordenanza** municipal de circulación. Sería interesante en el **futuro Plan de Acción proponer la realización de una normativa que regulara la carga y descarga,** así como los diferentes horarios, infracciones y sanciones al respecto.

Esta ocupación del espacio en la ciudad jugará un papel muy importante en la futura ordenación de la movilidad, por lo que se tendrá en cuenta para las siguientes líneas de acción.

Además de los espacios de carga y descarga existen en el municipio otros **estacionamientos reservados** para los propios organismos oficiales, así como para locales y comercios que ejercen su actividad de cara al público. Estos equipamientos son principalmente comisarias, oficinas de correos, etc.

Estas **reservas de espacio** deben ser gestionadas de manera eficiente, ya que un mal uso de ellas, provocaría una mala estructuración del espacio disponible en la ciudad, acarreando grandes desajustes de tráfico y una errónea ordenación del aparcamiento.

A partir del trabajo de campo desarrollado por el equipo técnico de Quesada & Pastor Consultores se localizan 58 reservas de espacio distribuidas de la siguiente manera:

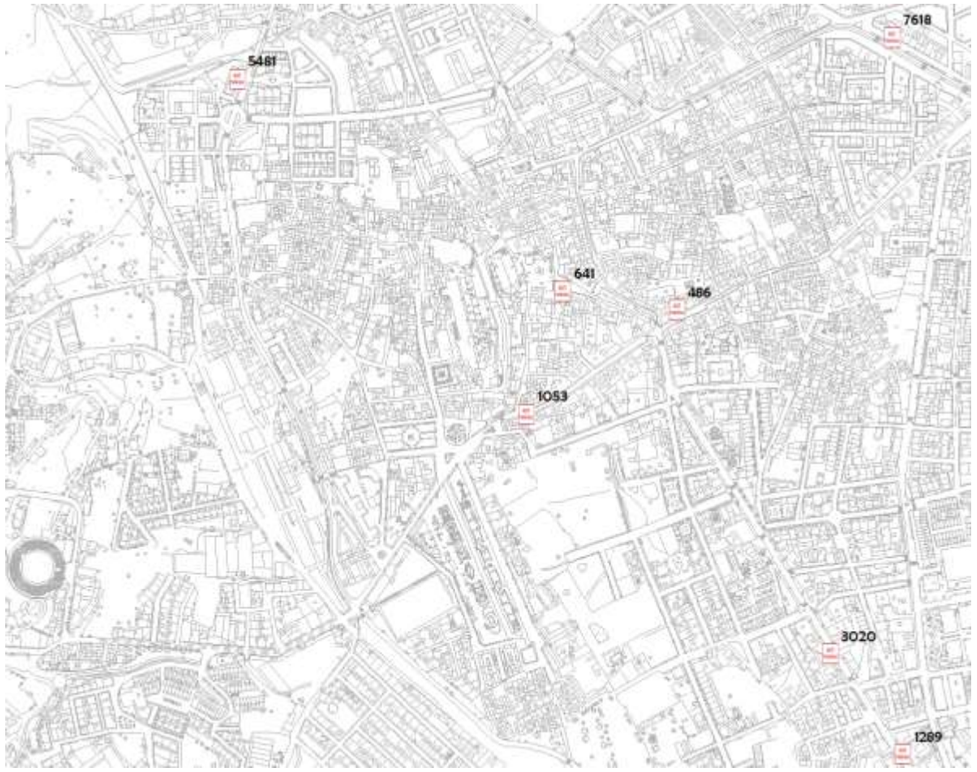
FOTO	OBSERVACIONES
1053	RESERVA ESPACIO POLICÍA NACIONAL
7618	RESERVA DE ESPACIO FARMACIA
486	RESERVA ESPACIO OFICINA DE CORREOS
641	RESERVA ESPACIO VEHÍCULOS OFICIALES
5481	RESERVA CENTRO DE SALUD
1289	RESERVA POLICÍA LOCAL
3020	RESERVA DE ESPACIO FARMACIA

Proyecto cofinanciado por el **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)**
BAZA SOSTENIBLE

7618

5481

FARMACIA CORREDERA
3020


7618
5481
641
486
1053
3020
1289

f) Aparcamientos para motocicletas

Aunque no gocen habitualmente de la misma importancia a la hora de su planificación dentro del conjunto de estacionamientos disponibles en la ciudad, lo cierto es que la motocicleta está cobrando cada vez más un papel protagonista dentro del parque móvil de las ciudades, generando grandes perjuicios sobre los peatones dada su facilidad para invadir las aceras de forma indiscriminada, ante la falta de aparcamiento generalizado.

En el caso de Baza no goza de una gran importancia, dado que este tipo de estacionamientos se asocia más a municipios costeros turísticos, donde los desplazamientos en ciclomotor y motocicleta se multiplican por la buena climatología.

Por ello, el estacionamiento reservado para motocicletas en el municipio es prácticamente residual, contándose pocas unidades.

Estacionamiento para ciclomotores en IES Alcrebite

g) Aparcamientos para minusválidos

Continuando con el concepto de **accesibilidad**, tratado en puntos anteriores en el análisis de la red peatonal, y que será uno de los ejes principales en el Plan de Acción del futuro Plan de Movilidad, el acceso a un estacionamiento exclusivo para personas con movilidad reducida es de vital importancia para asegurar una movilidad comprometida con las personas que presentan las mayores dificultades de movimiento.

Dentro del contexto urbanita, la accesibilidad puede referirse a la facilidad con la cual se logra el goce efectivo de la oferta provista por la ciudad, es decir, a través de la consecución de bienes o servicios, la realización de actividades, o el alcance de destinos deseados.

Esta accesibilidad muchas veces no suele contar con aquellas personas que presentan una movilidad más reducida, quedando fuera de este goce efectivo de oportunidades.

Al margen de los datos reflejados en cuanto a pasos de cebra y sus respectivos rebajes, la oferta de estacionamientos debe gestionarse de manera adecuada, no sólo en cuanto a la localización y el número de unidades disponibles, sino al control que se debe efectuar sobre las prácticas incívicas llevadas a cabo por los ciudadanos, conductas que influyen muy negativamente en el bienestar global de una comunidad.

En Baza existen 62 emplazamientos reservados para personas con movilidad reducida, acumulando un total de **68 plazas de aparcamiento** reservadas a tal efecto.

Si comparamos estas plazas con el número total de aparcamientos libres, nos da un **ratio de 1 aparcamiento de minusválido por cada 16 aparcamientos libres.**

Según el **Documento Técnico de Accesibilidad desarrollado por la Consejería de Igualdad y Bienestar Social de la Junta de Andalucía**, "todas las zonas de estacionamiento de vehículos en las vías o espacios públicos, estén situados en superficie o sean subterráneos, de titularidad pública o privada, sean o no de horario limitado, siempre que se destinen a concurrencia pública, de manera permanente o provisional, **se reservará, como mínimo, una plaza para personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas** o fracción, de manera que cualquier fracción menor de cuarenta siempre requerirá como mínimo una

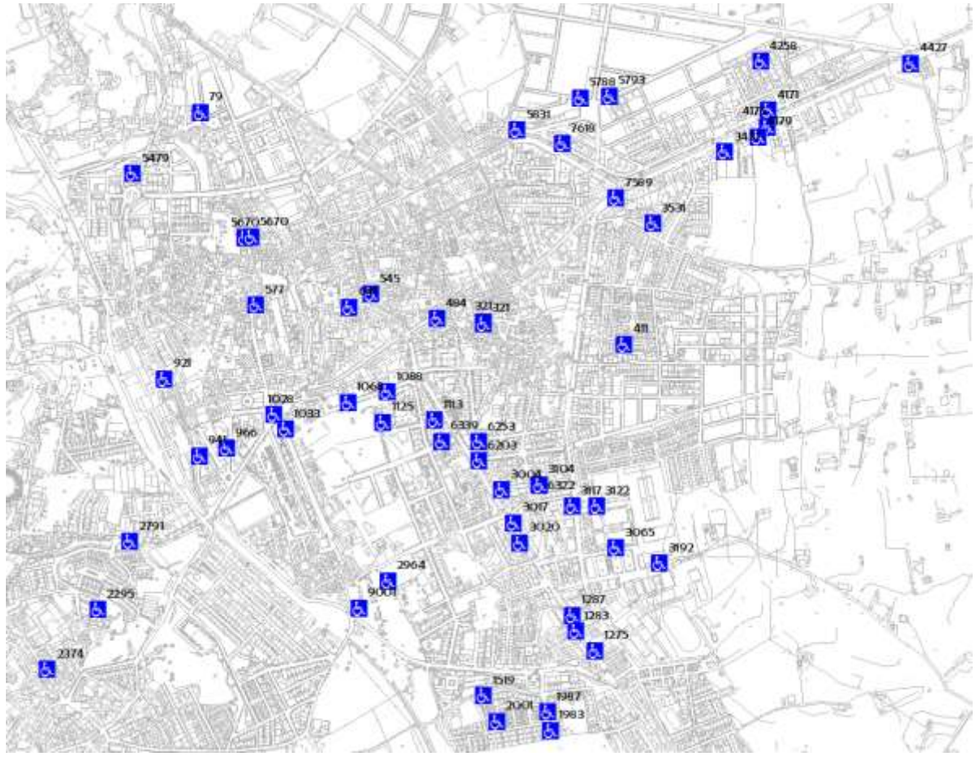
plaza. Estas plazas serán independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo.

Esto nos quiere decir que en aquellos aparcamientos públicos consolidados para tal efecto, deben cumplir con esta exigencia técnica. Será importante introducir un programa de actuación en el futuro Plan de Acción.

Seguidamente al número de estacionamientos totales reservados, es importante conocer la distribución de los mismos en función de la población residente.

El ratio de aparcamientos para personas con movilidad reducida por ciudadano es de 1 plaza por cada 303 personas.

La localización de las plazas queda en la actualidad de la siguiente manera:



Las fotografías aparecen en el álbum fotográfico anexo: *"Aparcamientos para personas con movilidad reducida"*.

Será necesaria establecer una **línea de actuación que haga homogénea la señalética de las plazas reservadas** para este tipo de ciudadanos debido a que se han llegado a contabilizar hasta **5 tipos de señalización diferente**, pudiendo llegar este tipo de individualización al engaño por parte del ciudadano.

Según la Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos.

Los Ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a los fines previstos en este artículo (Artículo 56).

Por los Ayuntamientos se adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a los minusválidos con problemas graves de movilidad. (Artículo 60).

En esta misma línea, el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, establece en su artículo 7 como competencia municipal:

b) La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, ***prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad*** *y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

Con todo ello, es el propio Ayuntamiento el encargado de regular el número de plazas de aparcamiento en el término municipal, así como el responsable del correcto uso que se haga sobre los mismos.

Según la legislación autonómica, estos aparcamientos pueden ser ocupados por personas que tengan en su posesión la tarjeta autorizada la cual se encuentra regulada en la "*Orden de 10 de marzo de 2010, por la que se aprueba el modelo y procedimiento de concesión de la tarjeta de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida*".

Según el artículo 2 son destinatarias:

1. Son destinatarias de esta Orden aquellas personas que debido a su discapacidad tengan limitada su capacidad de movimiento y ello les dificulte la utilización de los medios de transporte público.

2. De acuerdo con lo establecido en el apartado anterior, podrán ser titulares de la tarjeta de aparcamiento las personas con discapacidad, residentes en la Comunidad Autónoma de Andalucía, que reúnan los siguientes requisitos:

a) Tener reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33%.

b) Tener graves dificultades de movilidad a causa de su discapacidad para utilizar transportes colectivos, cuya determinación se fijará mediante la aplicación del baremo que figura como Anexo 3 del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad; o tener reconocida una deficiencia visual que implique un grado de las limitaciones en la actividad igual o superior al 65%.

3. A los efectos previstos en el párrafo b) del apartado anterior, la dificultad de movilidad en menores de tres años se entenderá reconocida siempre que, según lo dispuesto en Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, estén incluidos o incluidas en:

a) La Clase V para la determinación del porcentaje de limitaciones en la actividad, si se trata de menores de un año.

b) La Clase IV/V para la determinación del porcentaje de limitaciones en la actividad, si se trata de menores de uno a dos años.

4.3. SERVICIOS

4.3.1. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

El modelo de transporte juega siempre un papel muy importante a la hora de configurar la estructura urbana de un municipio. En muchas ocasiones, este sistema se encarga en función de la demanda existente y del tamaño poblacional, de resolver aquellas peticiones de medios e infraestructuras de transporte.

En el caso del municipio de Baza, debido a su ubicación estratégica, el sistema de transporte engloba no sólo al transporte urbano propiamente dicho, sino además al de conexión con el resto de núcleos de la provincia de Granada y sus diferentes conexiones con Granada capital y los grandes núcleos urbanos de la provincia.

Si este sistema de transporte urbano funciona, redunda positivamente sobre la movilidad, y a su vez sobre otros muchos aspectos. Esto es así, porque la población depende del sistema de transporte para desplazarse al trabajo, para acceder a los bienes y servicios que le ofrece la Administración Local, para realizar sus actividades cotidianas…

Además, el sistema de transporte público es fundamental para asegurar la movilidad de aquellas personas que no disponen de vehículo para sus desplazamientos, aunque como vimos en el anterior apartado, el parque móvil de vehículos es muy elevado.

El transporte público necesita, además de las redes viarias, una red de instalaciones de acceso al mismo. Estas instalaciones condicionan la calidad del servicio prestado e incluyen dotaciones y elementos tales como información, lugar de espera, taquillas, etc.

Los sistemas de transporte público existentes en el municipio se reducen al autobús (en diferentes modalidades).

4.3.1.1. El autobús

Baza cuenta tanto con **servicios de autobús urbano como interurbanos**. La empresa concesionaria que explota el servicio del transporte urbano es AUTEDIA, mientras que el servicio interurbano es llevado a cabo por la empresa ALSA.

Comenzando el análisis por el servicio de *autobuses interurbano*, ALSA realiza el servicio desde hace ya varias décadas, siendo el principal operador para los desplazamientos en carretera mediante el autobús.

La lejanía con el área metropolitana de Granada le deja fuera del Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Granada, por lo que no llega a beneficiarse de la mayor frecuencia de servicios, mejores horarios, y conexiones con otros medios de transporte.

Puede decirse que el transporte público interurbano de autobús en toda la comarca de Baza es de tipo radial, utilizando como eje central la propia estación de autobuses con la que cuenta el municipio. Sin embargo, la explotación de la misma es claramente deficitaria para las necesidades actuales de la población, ya que obliga a cualquier viajante fuera del municipio a desplazarse hasta Baza para poder moverse a otros destinos, ya que sea de la propia provincia o de Andalucía en general.

En clave de movilidad, todos esos desplazamientos nacientes de la estación de autobuses, utilizan el viario urbano de Baza, lo que conlleva una mayor presión sobre el mismo. Al no existir carriles bus, se comparte la vía con el propio vehículo motorizado y todo ello satura el tráfico diario del municipio en las zonas más cercanas a la estación.

Aunque serán analizados en la fase de demanda, existen puntos de congestión de tráfico elevados, como en la intersección de la Carretera de Granada y la de Benamaurel. La propia Avenida Reyes Católicos donde se sitúa la estación, etc.

Los principales servicios del transporte interurbano como origen y destino Baza son los siguientes:

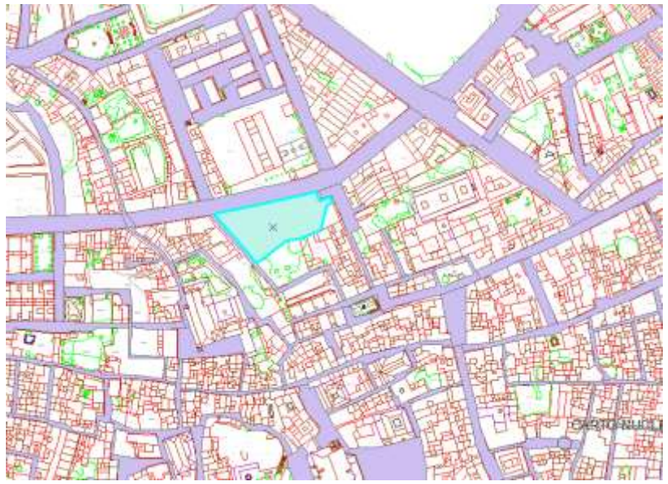
- Baza-Granada: 16 servicios diarios y 4 refuerzos en festivo. El precio del billete es 9,75€. En cuanto al horario, el primer autobús sale a las 06:00 y el último a las 21:45h.
- Baza- Almería: 3 servicios diarios y 2 refuerzos en festivo. El precio del billete es 8,45€. En cuanto al horario, el primer autobús sale a las 06:00 y el último a las 21:45h.

- Baza-Murcia: 4 autobuses diarios.
- Baza-Jaén: 2 servicios diarios y 1 refuerzo en festivo.

Existen otros servicios como el de Baza-Madrid, con 7 servicios diarios con un precio de 28,70€. En cuanto al horario, el primer autobús sale a las 06:00 y el último a las 21:45h.

Así como otros a núcleos y municipios cercanos:

ALSA - Alm-Gua-Ba	ALSA - Ba-Gua-Alm
ALSA - Ba-Ubed	ALSA - Baz-Can
ALSA - Baz-Cas	ALSA - Baz-Cmca
ALSA - Baz-H.Ove	ALSA - Baz-Pue.Fa
ALSA - Baza-Grana	ALSA - Can-Baz
ALSA - Cmp-Baz	ALSA - Gr-Ba-P.Fa
ALSA - Gr-H.Overa	ALSA - Grana-Baza
ALSA - H.Ove-Baza	ALSA - H.Overa-Gr
ALSA - Merc. Baul	ALSA - Merc.Baul.
ALSA - P.Alc-Baz	ALSA - P.Fa-Ba-Gr
ALSA - Pue.Fr-Ba	ALSA - Ubeda-Baza



Localización de la Estación de Autobuses en Av. Reyes Católicos.

En cuanto al servicio de *autobuses urbano*, la empresa concesionaria del servicio es Autedia. A partir de marzo de 2018 el servicio de transporte urbano es gestionado por esta empresa, existiendo dos líneas urbanas que dan servicio al núcleo de Baza:

Línea 1 Fuente de San Juan – La Noria

La configuración de esta línea está pensada para cubrir los principales centros atractores de la ciudad, convirtiéndose en la línea principal del servicio, sobre la que se pivota y vertebra el resto de la red.

Se comunican mediante esta línea las principales zonas comerciales de Baza: comercios del casco urbano, hipermercados como el LIDL o Mercadona; los principales centros educativos (CP Francisco de Velasco, CP San José de Calasanz, IES José de Mora, la Biblioteca Pública Municipal, la UNED; y centros administrativos, sociales y sanitarios de la ciudad como los juzgados, el ambulatorio, la residencia de ancianos y el Hospital Comarcal.

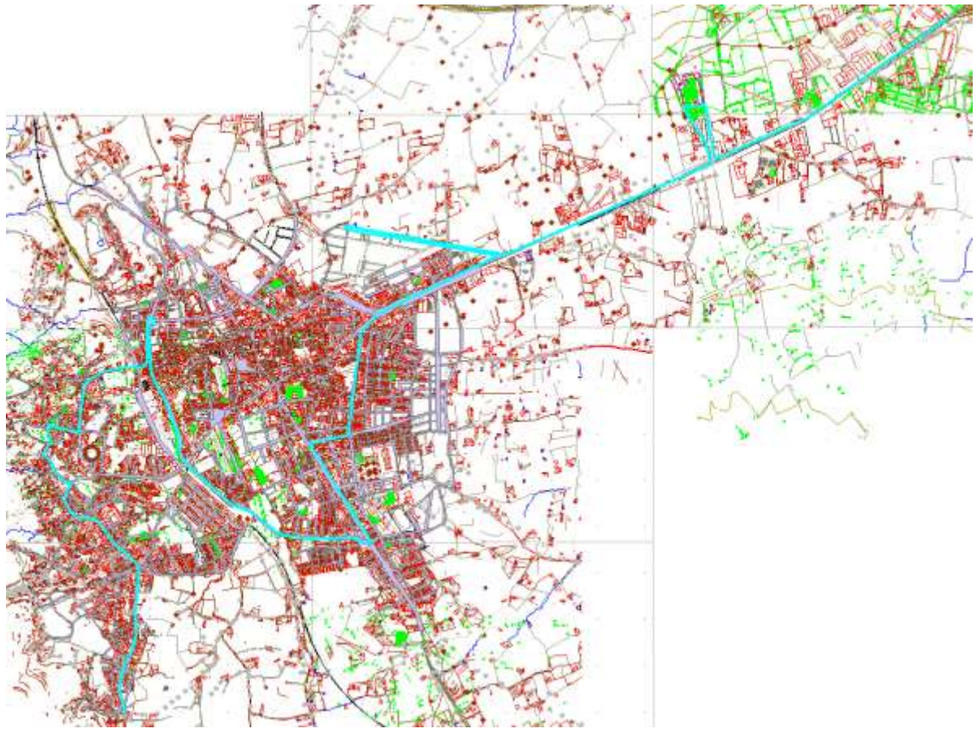
Consta de las siguientes 29 paradas de ida:

Nº	Ubicación
1	Glorieta Fuente de San Juan con Piedras Rodadas
2	Fuente de San Juan, nº44
3	Plaza de San Marcos
4	Ángel, nº29
5	Salvia, nº16
6	Orégano cruce con Martín Corona
7	Av. Cascamorras cruce con Francisco de Velasco
8	Francisco de Velasco, nº1
9	Espíritu Santo Alto cruce con Emilio Arrieta
10	Av. Ronda rotonda Ambulatorio
11	Av. Ronda, nº28
12	Av. Ronda frente a recinto ferial
13	Av. Ronda rotonda Ferrocarril
14	Av. Ronda rotonda cruce biblioteca municipal
15	Av. Ronda, nº14
16	Av. José de Mora frente UNED
17	Av. José de Mora, nº 35
18	Av. José de Mora, cruce con Virgen del Saliente
19	Calle Córdoba cruce con Calle Cádiz
20	Calle Sierra
21	Calle Puerta de Lorca
22	Av. de Murcia, nº 26
23	Av. de Murcia, nº 34
24	Av. José Salinas frente a Mercadona

Proyecto cofinanciado por el **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)**

BAZA SOSTENIBLE

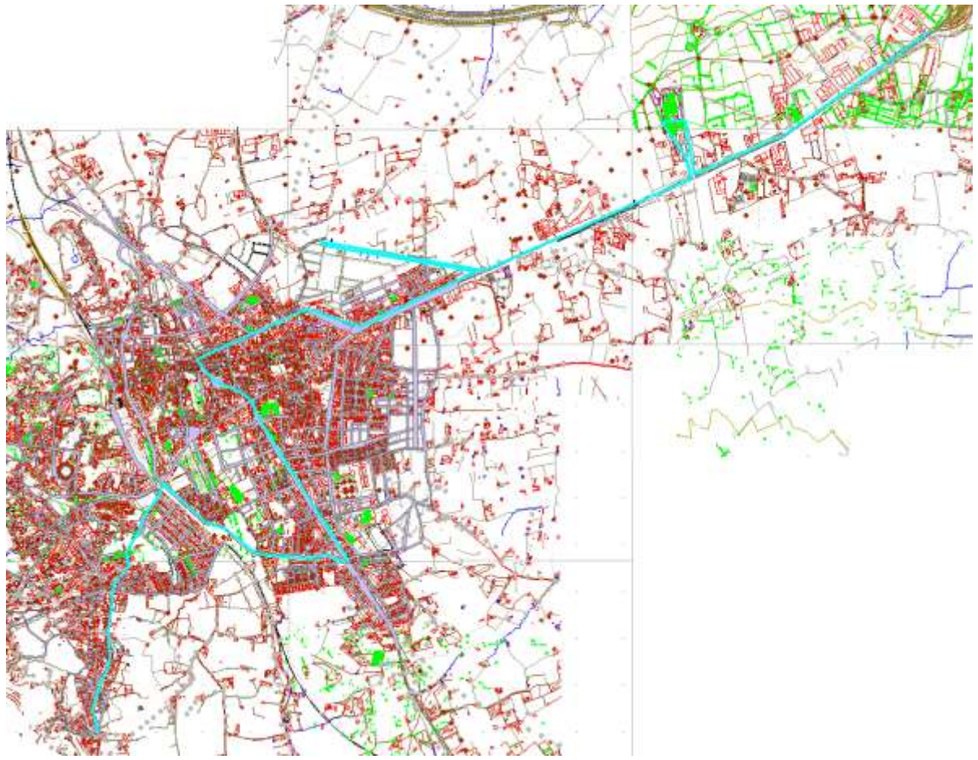
25	Av. de Murcia cruce José Salinas
26	Av. de Murcia frente Bodegas de la Cruz
27	Hospital
28	P.I. La Noria junto glorieta de acceso al Polígono
29	P.I. La Noria salida NOR-OESTE frente tanatorio



La longitud aproximada del recorrido dentro del municipio de Baza es de 9,8 Km.

Y de las siguientes 21 paradas de vuelta:

Nº	Ubicación
1	P.I. La Noria junto glorieta de acceso al Polígono
2	P.I. La Noria salida NOR-OESTE frente tanatorio
3	Hospital
4	Av. de Murcia frente Bodegas de la Cruz
5	Av. de Murcia cruce José Salinas
6	Av. José Salinas frente a Mercadona
7	Av. de Murcia cruce José Salinas
8	Av. de Murcia, nº 34
9	Av. de Murcia, nº 26
10	Pr. de corredera junto Glorieta Dama de Baza
11	Plaza de Santo Domingo
12	Av. de José Mora, 1 (Pz de San Francisco)
13	Av. José de Mora cruce con Virgen del Saliente
14	Av. josé Mora, nº35
15	Av. José Mora frente a UNED
16	Av. Ronda, nº14
17	Av. Ronda rotonda cruce Biblioteca
18	Mancoba
19	Plaza de San Marcos
20	Fuente de San Juan, nº 44
21	Glorieta Fuente de San Juan con Piedras Rodadas



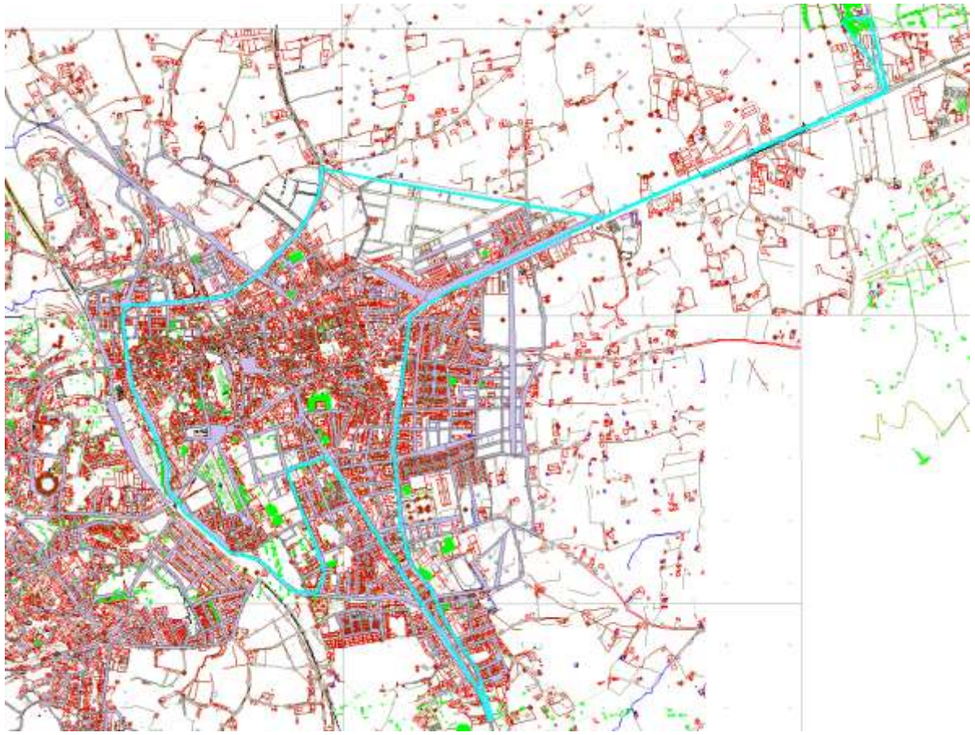
La longitud aproximada del recorrido dentro del municipio de Baza es de 8,6 Km.

Línea 2 Circular-Estación de Autobuses

Esta línea comunica la Estación de Autobuses con el Hospital Comarcal, permitiendo el enlace de los servicios de cercanías provenientes de Cúllar, Benamaurel, Caniles y demás poblaciones de la Comarca de Baza, con el servicio urbano, proporcionandose así una opción de transporte público para que los ciudadanos de la Comarca de Baza puedan acceder a su hospital de referencia. Las paradas intermedias ofrecen movilidad interna dentro de la ciudad, reforzando el servicio prestado por la Línea 1.

Consta de las siguientes 24 paradas de ida:

Nº	Ubicación
1	Estación de autobuses anden 1
2	Av. José Salinas
3	Av. José Salinas frente a Mercadona
4	Av. Murcia cruce José Salinas
5	Av. Murcia frente Bodegas la Cruz
6	Hospital
7	Hospital
8	Av. Murcia frente Bodegas la Cruz
9	Av. Murcia cruce José Salinas
10	Av. de Murcia, nº 34
11	Av. de Murcia, nº 26
12	Calle Sierra Morena, nº16
13	Calle Caniles, nº 33
14	Calle Cádiz, nº12
15	Calle Blas Infante, nº18
16	Carretera de Caniles, 36
17	Calle Caniles, nº4
18	Av. José de Mora, nº60
19	Av. José de Mora, nº44
20	Av. José de Mora, nº14
21	Calle Miguel Hernández
22	Av. de Ronda, nº71
23	Carretera de Ronda rotonda ambulatorio
24	Estación de autobuses anden 1



La longitud aproximada del recorrido dentro del municipio de Baza es de 8,2 Km.

Respecto a la localización de las paradas, su estudio es básico para analizar cuánta población puede recoger cada una de ellas, y por tanto estudiar qué emplazamientos se encuentran bien conectados, y cuáles no.

El **número de paradas** de autobús que se encuentran en uso en la actualidad **asciende a 74 (incluyendo las del servicio urbano e interurbano)**. Será importante para el plan de acción establecer una actuación que comprenda la gestión y conservación de las paradas, ya que el estado en el que se encuentren influirá de manera muy importante en el uso de este transporte.

La relación de las paradas y las incidencias localizadas en ellas es la siguiente:

FOTO	UBICACIÓN	LINEA/S	BANCO	MARQUESINA	ESTADO
9012	P.I. LA NORIA 2	L-1/L-2	NO	NO	-
9011	P.I. LA NORIA	L-1/L-2	SI	SI	REGULAR
9010	HOSPÌTAL	L-1/L-2	SI	SI	BUENO
9009	AV. DE MURCIA III	L-1/L-2	NO	NO	-
9008	AV. DE MURCIA II	L-1/L-2	NO	NO	-
9007	POLIDEPORTIVO	L-1/L-2	SI	SI	BUENO
4154	AV. DE MURCIA I	L-1/L-2	SI	SI	BUENO
9006	AV. JOSÉ SALINAS II	L2	SI	SI	BUENO
9005	AV. JOSÉ SALINAS I	L2	SI	SI	BUENO
7001	PR. CORREDERA	L1	SI	SI	BUENO
9021	JUZGADOS	L2	NO	NO	-
3241	ESTACION DE AUTOBUSES	L2	SI	SI	BUENO
9024	SAN LÁZARO	L2	NO	NO	-
5999	RONDA BAZA-AMBULATORIO	L2/L1	SI	SI	BUENO
9022	RONDA DE BAZA-ESPIRITU SANTO	L2/L1	NO	NO	-
933	RONDA DE BAZA-RECINTO FERIAL	L2/L1	SI	SI	BUENO
9005	FERROCARRIL-MANCOBA	L2/L1	SI	SI	BUENO
9000	BIBLIOTECA	L2/L1	NO	NO	-
9013	CASICAS	L2	NO	NO	-
6333	CL MIGUEL HERNÁNDEZ	L2	NO	NO	-
6331	AV. JOSÉ DE MORA-VIRGEN SALIENTE	L2	NO	NO	-
3036	AV. JOSÉ DE MORA-COLÓN	L2/L1	NO	NO	BUENO
1272	UNED	L2/L1	SI	SI	BUENO
2087	CR DE CANILES	L2	SI	SI	BUENO
1204	BLAS INFANTE	L2	SI	SI	BUENO
3125	PARQUE DE LA CONSTITUCIÓN	L2	NO	NO	-

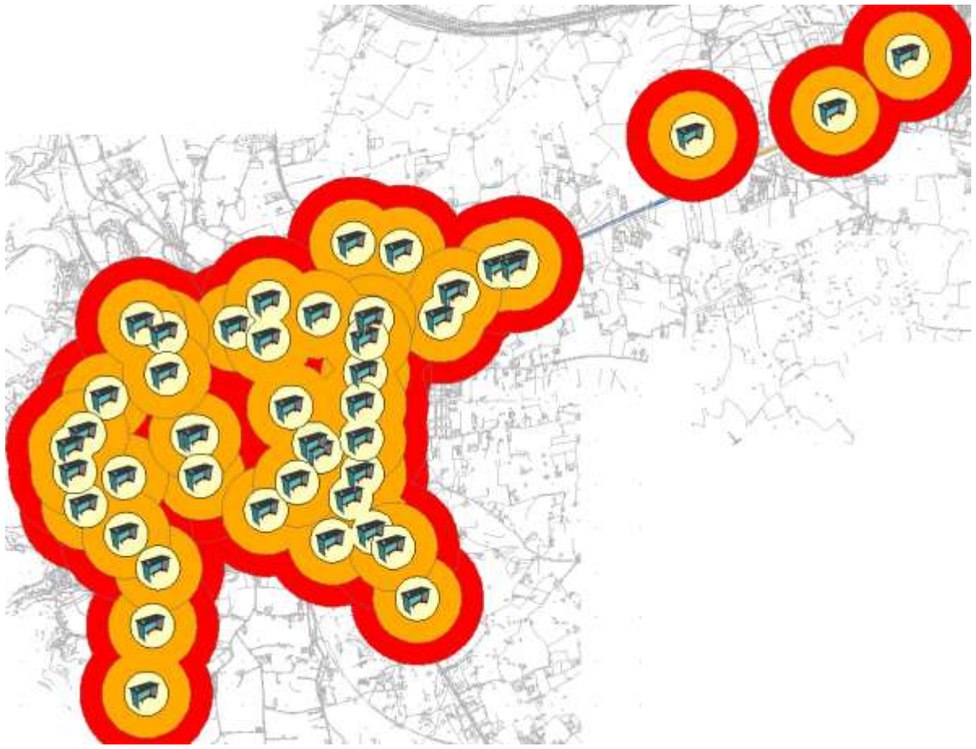
9020	GLORIETA PACO RABAL	L2	NO	NO	-
380	CL SIERRA MORENA	L2	SI	SI	BUENO
9018	PUERTA DE LORCA	L2/L1	NO	NO	-
3360	PLAZA SANTO DOMINGO	L1	NO	NO	-
9023	CL SAN FRANCISCO	L1	NO	NO	-
9016	CALLE CORDOBA	L1	NO	NO	-
380	SIERRA NEVADA	L1	SI	SI	BUENO
9019	EMILIO ARRIETA	L1	NO	NO	-
2678	FRANCISCO DE VELASCO	L1	SI	SI	BUENO
9014	AV CASCAMORRAS	L1	NO	NO	-
9025	SAN PEDRO MARTIR	L1	NO	NO	-
9017	CL OREGANO	L1	NO	NO	-
2561	CL SALVIA	L1	SI	SI	BUENO
9015	CL ANGEL	L1	NO	NO	-
1711	PLAZA DE SAN MARCOS	L1	SI	SI	BUENO
9002	FUENTE DE SAN JUAN EL ROMERAL	L1	SI	SI	BUENO
9003	FUENTE DE SAN JUAN	L1	SI	SI	BUENO

Las fotografías aparecen en el álbum fotográfico anexo: "*Paradas de autobús*".

El **30% de las paradas se encuentran desprovistas de bancos y marquesinas**. Este factor puede ser negativo a la hora de utilizar este medio de transporte ya que se resta comodidad a la hora de esperar la llegada del mismo. Esta falta de equipamiento se produce principalmente en la línea 1.

Si analizamos el plano adjunto, podemos observar el **radio de influencia de cada parada** sobre tres distancias que pueden realizarse de manera factible para todas aquellas personas que no presenten problemas de movilidad aparente. Se ha establecido una distancia total de 300 m (en tres anillos de 100 m), por lo que toda aquella población que se encuentre más alejada de estos 300 m, va a optar a priori por otro medio de transporte si dispone de él.

Si a esta distancia le sumamos el factor pendiente, el número de personas que van a utilizar este servicio va a ser aún más inferior, con lo que para cada parada habrá que tener en cuenta además el grado de pendiente que existe en la zona.

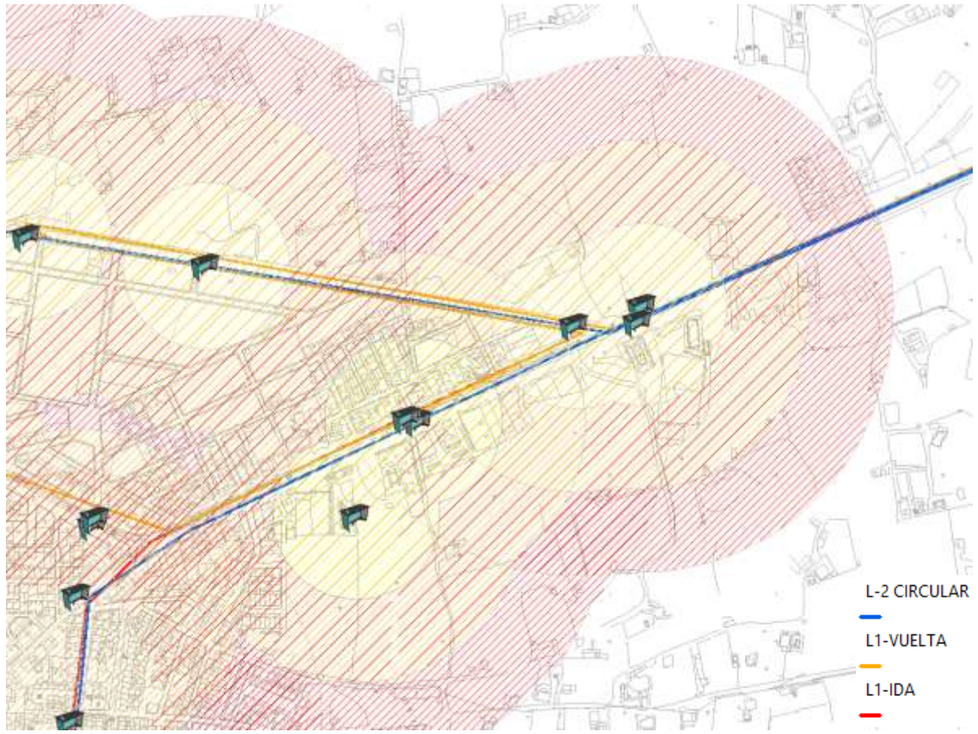


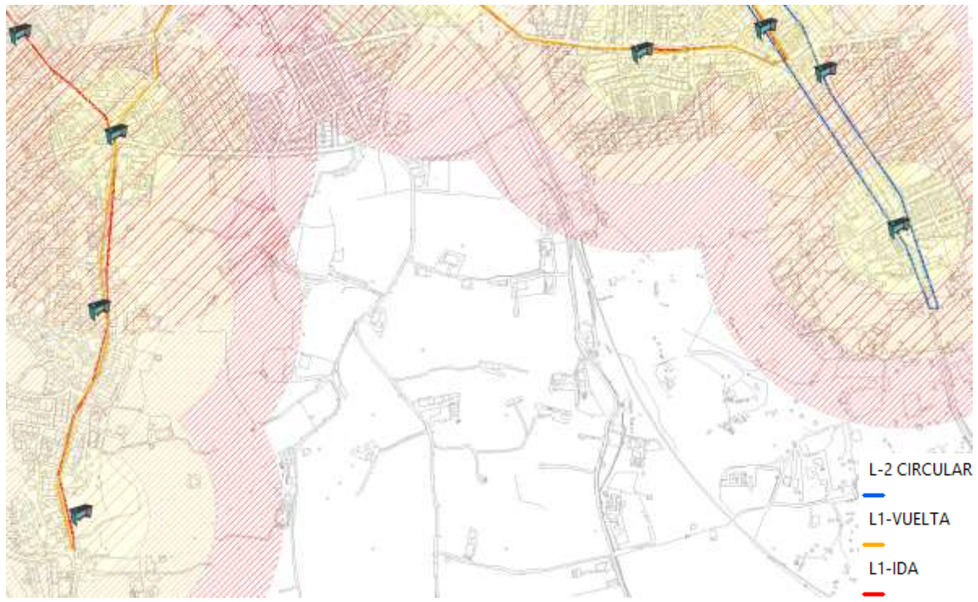
Cómo puede comprobarse en el plano, el ratio de influencia de las paradas de autobús sobre la población queda bien en prácticamente todo el núcleo urbano. Esto quiere decir que **un gran volumen de población tiene acceso al uso del autobús** recorriendo tan solo 300 m. o menos de distancia.

Las zonas que quedan más alejadas de estas paradas, y por tanto van a ser más susceptibles de usar otro medio de transporte alternativo al autobús serían los diseminados y las zonas situadas en los extraradios de la ciudad, tanto por el sur como por el norte.

Haciendo una estimación somera de la población que quedaría fuera de este radio de influencia del autobús, es decir distancias desde los hogares a las paradas de autobús más cercanas estarían por encima de los 300 m asciende a 18.970 personas, o lo que es lo mismo, **el 12% de la población urbana de Baza no tiene acceso al menos a una parada de autobús situada a una distancia no superior a 300 m.**

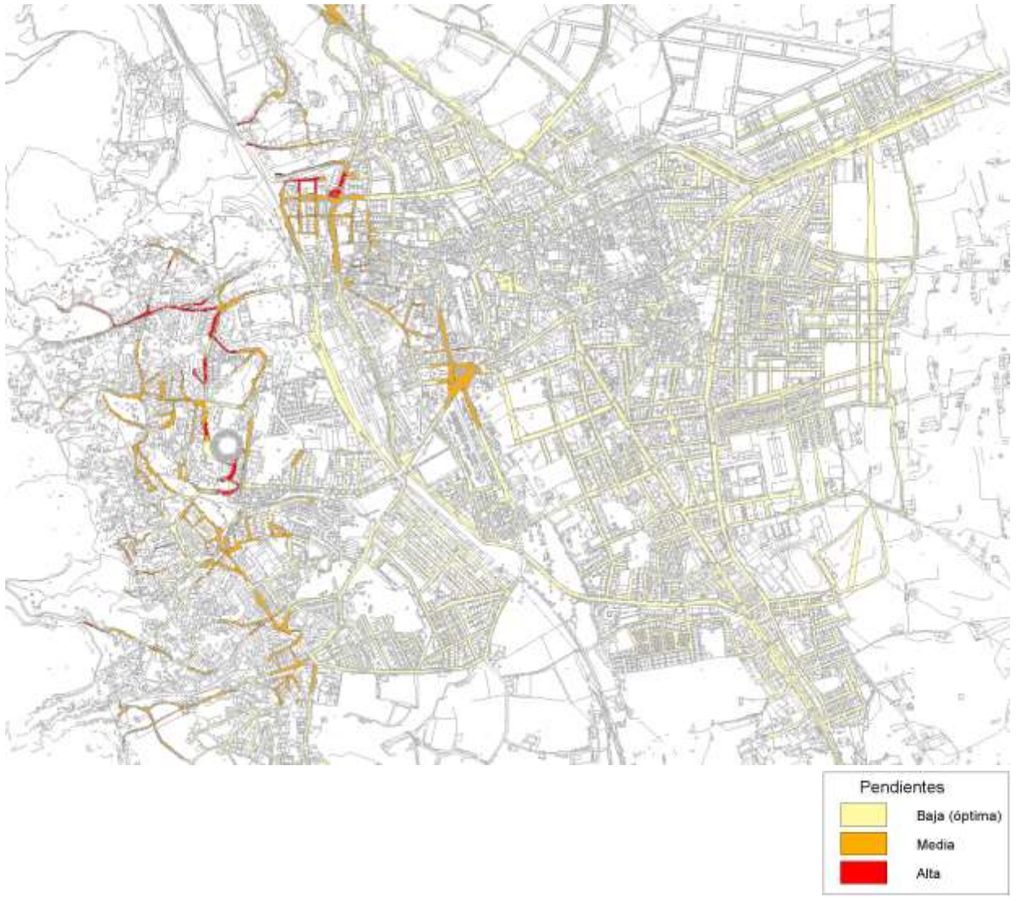
La principal labor del presente plan será conocer como conectar ese % de población y conocer a través de la fase de demanda, los aspectos y factores que influyen en el uso del autobús, y las medidas a potenciar para mejorar su servicio y afluencia.



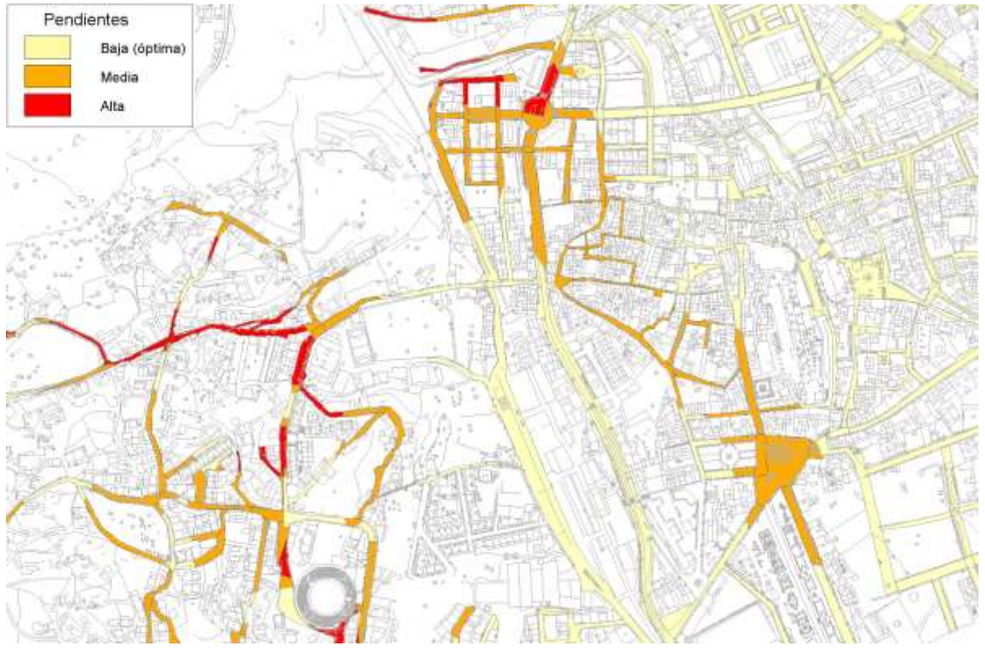


Este porcentaje que aglutina el radio de influencia de las paradas de autobús, será aún inferior cuando la **pendiente del terreno** sea elevada. Como se puede ver en la cartografía siguiente, se han estructurado cada una de las calles en función de la pendiente media que presentan. De todas las vías urbanas que existen en Baza, solo el 3% tienen un grado de pendiente muy elevado, el 7% una pendiente media y **el 90% una pendiente apta para el tránsito peatonal**.

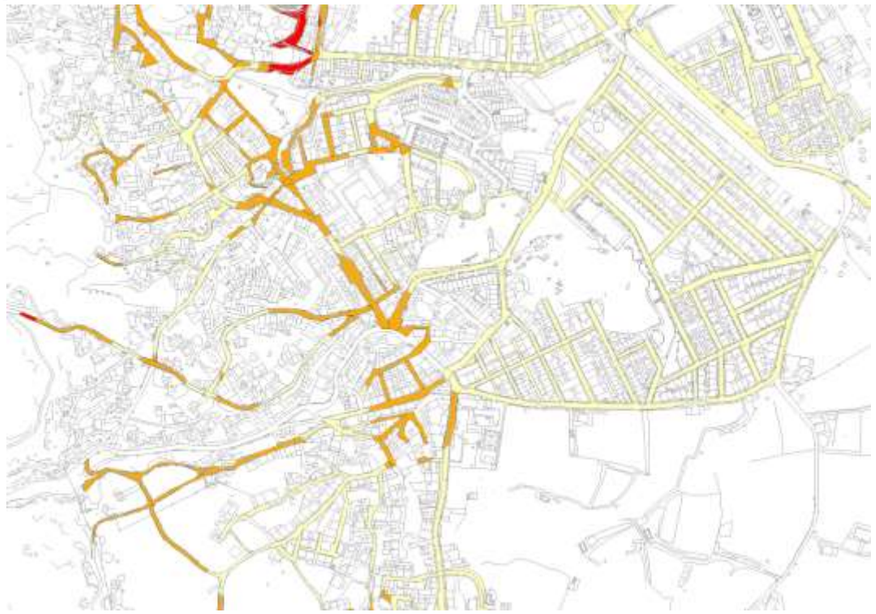
Estos datos suponen un aspecto muy positivo para nuestro Plan de Movilidad, dado que la orografía del terreno va a permitir en combinación con otros factores la implantación de modos de transporte más sostenibles.



Visión general del núcleo de Baza.



Pendientes en la zona norte del municipio y Barrio de las Cuevas



Pendientes medias en la zona oeste y más suave en la zona central

Pendientes aptas para el tránsito peatonal en toda la centra centro y este del núcleo urbano.