

MI.12

EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 2012 .



Granada, a través de su Ayuntamiento, desarrolló en el año 2013 un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), basado en la eficiencia, el respeto medioambiental, la accesibilidad y la calidad de vida ciudadana.

El PMUS de Granada parte de una lectura del modelo urbano-territorial de ámbito municipal y metropolitano. Ello implica, en primer lugar, la reafirmación de la estructura existente en el PGOU, conservando, sustancialmente, sus elementos básicos (viarios, dotacionales y espacios libres). De esta forma se apuesta por la protección del patrimonio histórico, cultural y natural, mediante un ejercicio de concienciación medioambiental de gran valor, salvaguardando áreas naturales de la Vega y entorno de ríos (previamente amenazadas por la invasión abusiva del territorio). Igualmente se persigue fomentar una mejora generalizada del sistema rotacional y que proporcione al proyecto de ciudad una dimensión supramunicipal (espacios para la nueva economía, fortalecimiento del sector turístico, optimización de la accesibilidad) en la que sustente la toma de decisiones de la planificación del territorio metropolitano.

El PMUS pretende lograr, con el horizonte puesto en 2025, un modelo de ciudad capaz de conciliar las necesidades de transporte y movilidad, con la calidad de vida ciudadana, el respeto al medio ambiente, el desarrollo urbano, o las necesidades de ocio, trabajo o accesibilidad de vecinos y visitantes.

En el proceso de información y diagnóstico desarrollado se deduce que

- El 24% de los viajes son de trabajo
- El 29% son por estudios
- El 16% son por compras
- Y el 31% son por negocios. negocios

Siendo el tráfico motorizado el 70% del tráfico local, lo que supone un modelo de movilidad urbana impuesto por uso masivo de vehículos privados, lo que implica:

- Deterioro de la calidad de vida
- Contaminación medioambiental
- Abandono residencial del centro urbano
- Calles inseguras.

Con la formulación de PMUS se puso en marcha una encuesta, que pretendía:

1. Conocer la opinión de los ciudadanos granadinos sobre los diferentes modos de movilidad (peatonal, vehículo motorizado, etc.)
2. Estudiar la opinión de los ciudadanos de granada sobre su uso de vehículo privado y el uso de medios de transporte público.
3. Análisis de las relaciones entre la movilidad de los ciudadanos en Granada y las variables socioeconómicas y sociodemográficas (situación económica, nivel de estudios, actividad, carrera, edad, sexo y lugar de residencia)
4. Conocer la actitud y la opinión de los ciudadanos sobre el medio ambiente y la calidad de vida en su ciudad con respecto al tráfico y los transportes públicos

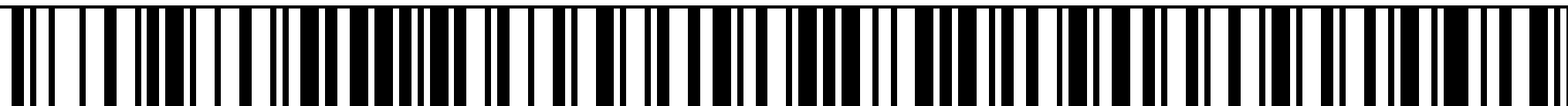
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Como resultados sintéticos de esa encuesta se exponen en el documento las siguientes conclusiones:

1. La conducta hegemónica de la movilidad urbana en Granada es la peatonal.
2. Los ciudadanos de Granada con su propio vehículo tienen poca tendencia a caminar o utilizar el transporte público.
 - 2.1. Cuando los ingresos son mayores, el uso de vehículos privados también es mayor
 - 2.2. Los ciudadanos que trabajan utilizan el vehículo privado más que cualquier otro medio de transporte y se consideran más conductores que peatones.
 - 2.3. Cuando el nivel de educación es más alto, el interés por reducir el uso del transporte privado es también más alto y mayor es la tendencia a caminar.
3. La comodidad que ofrece el transporte público no se sustituye para tratar de mejorar la calidad ambiental de la ciudad.
4. La Población y sus preferencias. El ciudadano se aproxima a la vista de las diferentes categorías o modos de movilidad urbana, para elegir las que más identifica (poniendo en primer y segundo lugar sus preferencias) independientemente de la forma de transporte que suele utilizar:

Primeras preferencias por la movilidad

- Peatonal (65,6%)
- Ciclista (1,6%)
- Vehículo motorizado (24,4%)
- Transporte Público (8,4%)

Segundas preferencias por la movilidad

- Peatonal (26,8%)
- Ciclista (13,6%)
- Vehículo motorizado (17%)
- Transporte Público (42,6%)

5. Sobre el uso del vehículo privado. Más de la mitad de los encuestados (52,8 %) disponen de vehículo propio, independientemente del uso que hagan de ellos. El 47,2 % no dispone de él.

Frecuencia del uso del vehículo privado:

- 51,5%. Todos o casi todos los días.
- 30,3%. Algunas veces por semana
- 17,4%. Ocasionalmente
- 0,8%. Nunca

Principales razones para utilizar el coche:

- Trabajo (Sí 48,1%, No, 51,9%).
- Comodidad (Sí 71,8%, No, 28,2%).
- Ahorro económico (Sí 10,7%, No, 89,3%).
- Placer (Sí 42%, No, 58%).
- Viajes Largos (Sí 67,2%, No, 32,8%).

6. Sobre el uso del vehículo privado. ¿Estará listo para usar otro modo de transporte en lugar de su coche para moverse con las mismas ventajas?

¿Por qué no?

- Horarios y cuestiones de tiempo (28,6%)
- Problemas en el transporte Público (19%)
- Dependencia del coche para trabajar (26,2%)
- Placer (26,2%)

¿Por qué dejarías tu coche y usarías otro transporte? (Gráfico)

- Calidad ambiental (35%)
- Tiempo y comodidad (20%)
- No le gusta conducir (3%)
- Ahorro económico
- Si aporta ventajas para trabajar (26%)
- Atascos y aparcamientos (20%)

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

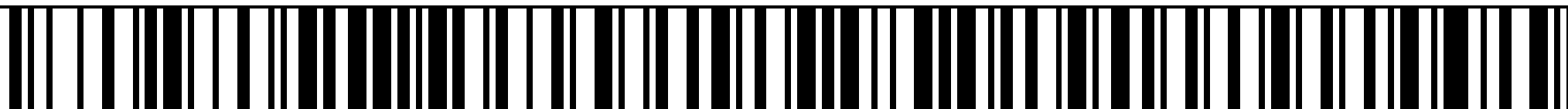
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Pag. 2 de 45



7. Sobre el uso del transporte público

- ¿Usa el transporte público? Sí:73,6% y No: 26,4%.
- ¿Con qué frecuencia usa el transporte colectivo?
 - De vez en cuando, 44%
 - Diariamente. 30%
 - Semanalmente .26%

8. Sobre el uso de la bicicleta:

- ¿Tienes tu propia bicicleta? Sí:39,2% y No:60,8%.
- ¿Con qué frecuencia usas la bicicleta? Esporádicamente:51%; Varias veces a la semana: 23,5%; Casi todos los días: 13,3% y Nunca: 12,2%.

9. Razones para usar la bicicleta

- Deporte saludable. Sí:74%, A veces 16%: No: 10%
- Proteger medioambiente. Sí:34%, A veces 17%: No: 48%
- Comodidad. Sí:24%, A veces 24%: No: 52%
- Ahorro económico. Sí:24%, A veces 13%: No: 63%
- Placer. Sí:74%, A veces 13%: No: 14%

10. Relación tráfico-medio ambiente

- ¿Está de acuerdo con que una reducción de los vehículos motorizados privados mejorará el medio ambiente?
 - Muy de acuerdo:38%,
 - De acuerdo: 50,4%,
 - En desacuerdo:11,2% y
 - Muy en desacuerdo: 0,4%
- ¿Está de acuerdo con que el transporte público es la mejor opción para reducir la contaminación en la ciudad?
 - Muy de acuerdo:17,6%,
 - De acuerdo: 56,4%,
 - En desacuerdo:22,4%
 - Muy en desacuerdo:3,6%

- ¿Está de acuerdo con que la construcción de un carril bici estimulará a las personas a usar más la bicicleta?
 - Muy de acuerdo:16,16%,
 - De acuerdo: 39,8%,
 - En desacuerdo: 30,9%
 - Muy en desacuerdo:13,3%
- ¿Está de acuerdo con uno de los principales problemas de la ciudad es la contaminación acústica y ambiental generada por los coches?
 - Muy de acuerdo:38,4%,
 - De acuerdo 50%,
 - En desacuerdo:11,2%
 - Muy en desacuerdo:0,4%
- ¿Está de acuerdo con que no existe ninguna movilidad alternativa eficiente y no contaminante?
 - Muy de acuerdo: 11,6%,
 - De acuerdo 38,4 %,
 - En desacuerdo: 36,4%
 - Muy en desacuerdo: 13,2%
- ¿Está de acuerdo con que la bicicleta es una forma de movilidad urbana muy arraigada en nuestra ciudad?
 - Muy de acuerdo: 3,2%,
 - De acuerdo:13,6%,
 - En desacuerdo: 49,6%
 - Muy en desacuerdo: 33,6%
- ¿Está de acuerdo con que la mayoría de los usuarios de bicicletas lo hacen como deporte y no como medio de transporte?
 - Muy de acuerdo: 29,2%,
 - De acuerdo: 54,4 %,
 - En desacuerdo: 16,4%
- ¿Está de acuerdo con que el centro de la ciudad está bien equipado para los peatones y no hay muchos problemas de tráfico?
 - Muy de acuerdo: 2%,
 - De acuerdo:18,4 %,

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

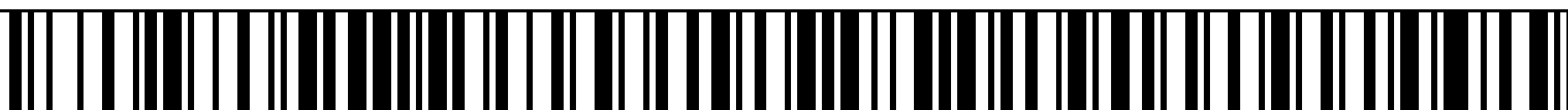
Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO

/VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- En desacuerdo: 40%
- Muy en desacuerdo: 39,6%

12.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD.

La estrategia para la definición de objetivos en una política de accesibilidad urbana y su adecuación a las demandas actuales, debe ser entendida según el PMUS desde tres criterios básicos, de profunda implicación urbanística:

- En primer lugar, es necesario definir una imagen urbana deseable, para lo que se deben garantizar instrumentos destinados a la recuperación del espacio público, tanto dinámico como estancial, proveer las herramientas y mecanismos que aseguren el mantenimiento económico y social de la ciudad e iniciar programas de mejora y reordenación del espacio público desde conceptos estanciales, en vez de sobre una trama continua destinada a viajes motorizados.
- Es prioritario reforzar y equilibrar las funciones de vivienda, turismo, cultura y actividad comercial. La vivienda debe garantizarse como eje estratégico que consolide y articule el funcionamiento a escala barrio y a escala ciudad, contribuyendo decisivamente la implantación de sistemas de estacionamiento para residentes con prioridad absoluta en distintas zonas de la ciudad en las que se hace necesario, debe mejorarse y reforzarse la estructura comercial a distintas escalas, manteniendo un diseño adecuado a su contexto urbano y una accesibilidad óptima.
- La ciudad, entendida como un conjunto de núcleos urbanos funcionalmente homogéneos o barrios, debe asumir y mostrar un claro carácter de habitabilidad desde criterios de accesibilidad equilibrada. A favor de potenciar esta habitabilidad debe adecuarse la peligrosa permisividad actual sobre el transporte motorizado hacia un modelo que combine adecuadamente el transporte privado, el colectivo y el no motorizado, de forma segura, dando una especial atención al establecimiento de continuidad entre el ámbito y escala supramunicipal – metropolitana-, la urbana y el barrio en todas sus dimensiones, espaciales y humanas.

12.2. PRINCIPIOS Y BASES DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE GRANADA.

Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible 2013 establece, como principio de partida, objetivos concretos y medidas específicas sobre los siguientes aspectos:

- **Nuevas estrategias respecto al espacio público, recualificación funcional y recuperación de su calidad ambiental.**
 - Espacios e itinerarios específicamente diseñados y adecuados para la movilidad peatonal y ciclista, como elemento de acceso a los diversos “centros de atracción” y a la red de espacios libres estanciales, comerciales, etc., desde una lectura real de las demandas peatonales de la ciudad de Granada.
- **Transporte colectivo: coordinación y complementariedad entre sistemas de transporte.**
 - Diversificación de la oferta incorporando Sistemas de Transporte de alta capacidad, basados en criterios de calidad del servicio.
 - Mejora de la oferta y adecuación del sistema a la funcionalidad de cada ámbito territorial. Trazado de líneas coherente.
 - Mejora de la accesibilidad a las líneas de autobuses, adecuando las rutas, paradas y puntos de intercambio con otros sistemas de T.P.C. y modos de transporte no motorizados.
- **Nuevas estrategias para la gestión y ordenación del tráfico:**
 - Soluciones y estrategias para las relaciones entre sistemas viarios de carácter territorial y urbano: una nueva Jerarquía diseñada en varios niveles.
 - Penalización del tránsito de vehículos privados no residentes en el interior del área Central de Granada. Medidas para equilibrar prioridades a favor de los modos colectivos de carácter público y los no motorizados. Diseño de barrios para los residentes.
 - Efectos sobre la planificación de la movilidad de nuevas infraestructuras previstas a corto y medio plazo.
 - Medidas para la reducción de la emisión de gases contaminantes en la ciudad dentro de las estrategias de actuación previstas a corto, medio y largo plazo.

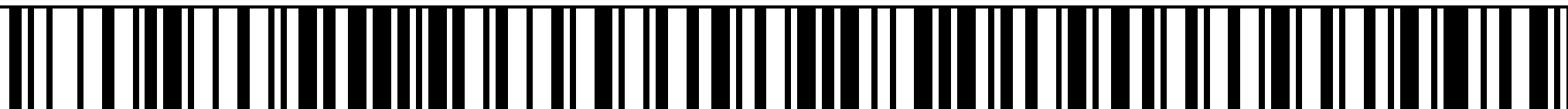
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- Medidas para la regulación de la distribución y fraccionamiento de las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en el interior de la ciudad de Granada.
- **Nuevas estrategias para la reorganización del aparcamiento de rotación y de residentes a nivel de toda la ciudad y para cada una de sus diferentes sectores urbanos:**
 - Aparcamiento en garajes de edificación y en espacios no edificados, en superficie y subterráneos, incluyendo áreas de borde del municipio, y respetando la vulnerabilidad de las zonas de interior del casco.
 - Mejora de la gestión del estacionamiento en la vía pública
- **Pautas para integrar la dimensión de género en la movilidad:**
 - Aumentar y mejorar la información y la accesibilidad en las paradas e interior de los autobuses. (Paneles electrónicos del servicio, teléfonos gratuitos de ayuda, marquesinas completas, rampas de acceso, eliminación de obstáculos, etc.)
 - Mejorar la coordinación de horarios entre líneas y el fomento de la intermodalidad.
 - Mantener la oferta de TP fuera de horarios punta, tarifas reducidas para colectivos especiales y billetes intermodales.
 - Promover rutas o circuitos peatonales (y ciclistas) seguros y cómodos (Aceras anchas, firmes adecuados, preferencias de paso, iluminación adecuada, información detallada, zonas de descanso, red continua y conexiones múltiples)
 - Participación de las mujeres en la gestión del transporte público (plantillas, órganos de decisión y foros ciudadanos)

12.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DE LAS DIFERENTES ESCALAS.

Se realizan:

1. PROPUETAS PARA UNA NUEVA JERARQUÍA DEL SISTEMA VIARIO DE GRANADA. La jerarquización del espacio viario como infraestructura de soporte y canalización de la movilidad de los ciudadanos en todos sus modos de transporte.

2. PROPUESTA DE ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN PARA LA MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA. Propuestas para una ordenación de la movilidad automóvil coherente y equilibrada, en sus versiones dinámica (circulación) y estática (aparcamiento). Se incluyen propuestas de actuación respecto de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).
3. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO. El transporte público es la base sobre el cual se deber articular la nueva movilidad de media-larga distancia en la ciudad de Granada y sus relaciones metropolitanas.
4. PROPUESTAS RESPECTO AL SISTEMA CICLISTA. La movilidad ciclista debe asumir su nuevo "rol" dentro del sistema de transporte de la ciudad basado en criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica.
5. PROPUESTAS RESPECTO AL SISTEMA PEATONAL. La movilidad a pie es la base sobre la cual se fundamenta todo el nuevo modelo de movilidad de Granada, las políticas de proximidad, las relaciones de barrio y las interrelaciones entre el resto de sistemas y modos de transporte.
6. PROPUESTA RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL. Las mejoras en las condiciones de seguridad para los usuarios del espacio viario de la ciudad de Granada.
7. PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍA DE APOYO A LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD. La innovación en la gestión de la movilidad

Hay que tener en cuenta que todas estas propuestas están realizadas antes de estar en funcionamiento el metro ligero de Granada, y sin conocer entonces exactamente sus propuestas, por lo que muchas de las previsiones realizadas se pueden considerar en algún caso desfasadas en la actualidad.

Hay, sin embargo, un capítulo del PMUS dedicado a la ordenación de barrios que es de radical actualidad todavía. En este capítulo el PMUS centra su atención en tres conceptos básicos que determinan, junto con otros factores, la estructura formal y funcional de cualquier ciudad: el barrio, el barrio-ciudad y la movilidad de proximidad.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

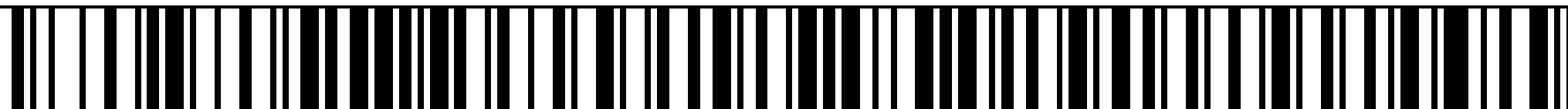
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

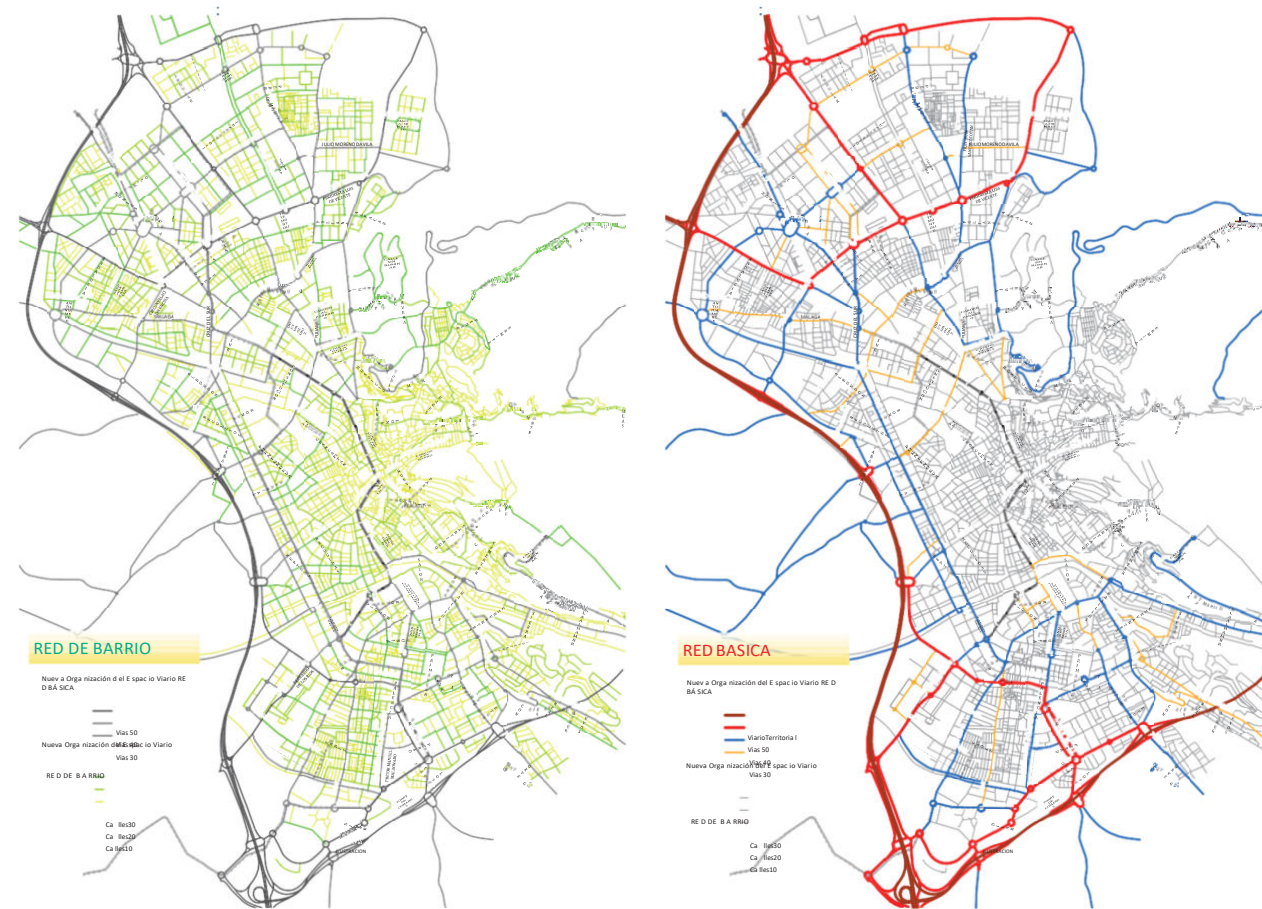
Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital





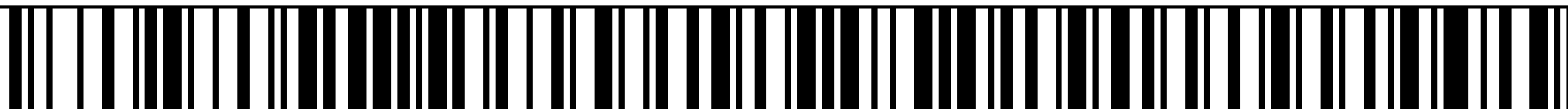
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



MI.13



LA ESTRATEGIA GRANADA 2020, HACIENDO HUMANO LO URBANO. Y LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO DE LA DIPUTACIÓN DEL ÁREA DE GRANADA: GRANADA METRÓPOLIS.

13.1. LA ESTRATEGIA GRANADA 2020, HACIENDO HUMANO LO URBANO.

La Estrategia Granada 2020, se pone en marcha a partir del año 2015 con la intencionalidad de renovar una herramienta de gestión municipal como el Plan Estratégico de 2007, que se consideró había sido útil y efectivo en su aplicación. Así pues, el sentido por el cual se aborda este proceso es el de conseguir la consecución de los objetivos marcados teniendo en cuenta las siguientes premisas:

- Realista, compuesto de objetivos alcanzables y acciones claras y viables desde un punto de vista práctico, técnico y económico. Que refleje la realidad social y las necesidades de los granadinos.
- Útil, siendo un documento conocido por la ciudadanía, las diferentes administraciones públicas, las áreas y funcionarios para darle utilidad al documento. La integración administrativa debe ser total para alcanzar la mayor implementación posible en el horizonte 2020.
- Flexible, debe ser una herramienta de gobernanza viva que vaya revisándose y actualizándose continuamente según vaya cambiando la realidad social y las necesidades de los granadinos, adaptándose así a los tiempos.
- Evaluable, mediante un sistema de seguimiento basado en indicadores cuantitativos y cualitativos que permitan conocer los impactos en la sociedad, para a través de su órgano de gestión interpretar los resultados y reorientar las políticas.

- Respaldo, mediante un proceso transparente y basado en la participación, lo que le aporta un carácter de validez social para conseguir un consenso político.

- Comprensible, todos los ciudadanos y actores socioeconómicos deben ser partícipes en su ejecución.

Esta Estrategia 2020 o Plan Estratégico de Granada 2020 se asienta sobre unos pilares que buscan el crecimiento económico y la mejora de la competitividad, la construcción de un entorno urbano sostenible y la integración social, para conseguir esto se han tenido en cuenta unos principios básicos basados en:

- Implicación política, para que un plan estratégico tenga sentido es imprescindible en primer lugar que los poderes políticos creen en él y se involucren, pues en sus manos estará la ejecución del mismo.
- Prospectiva, es necesario plantear los posibles escenarios futuros a los que se puede llegar, como consecuencia de los actos realizados en la gestión de un territorio. Por este motivo es necesario plantear las acciones que han de llevar al escenario deseado.
- Innovación, utilizando las mejores técnicas disponibles para optimizar el uso de los recursos y mejorar la eficiencia, incrementando de esta forma la competitividad del tejido empresarial, dando lugar a la creación de empleo y el aumento de la productividad de la economía local.
- Sostenibilidad, diseñando un modelo de ciudad que permita mantener y reforzar la identidad local como elemento de calidad de vida, cuidando la calidad ambiental del

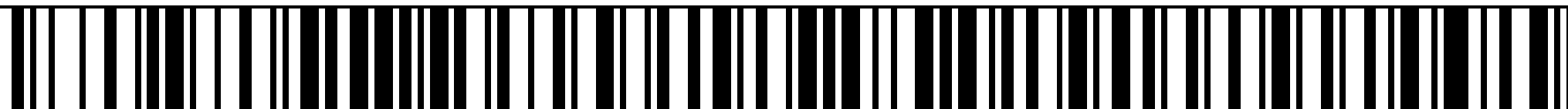
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



territorio y velando por el mantenimiento y mejora del patrimonio cultural, natural e histórico-artístico.

- Responsabilidad, poniendo especial énfasis en la atención social, los colectivos más desfavorecidos, la infancia, la vejez y, en general, los dependientes.
- Definición de Valores, que estén basados en la historia, tradición e identidad de los granadinos, que además deben caracterizar a la comunidad y determinarán el estilo de vida del territorio.

El nuevo documento supone una actualización del trabajo de 2007. Se incorporaron de forma transversal dos ejes que entonces la UE impulsaba notablemente: las cuestiones relacionadas con la gobernanza (transparencia, participación ciudadana, comunicación, etc.) y el desarrollo de ciudad tecnológica (Smart City) que promueve la implantación de nuevos mecanismos, dispositivos y canales de información y nuevo proceso de gestión de los servicios públicos. Se incorporaron también tres ejes: uno dedicado a la Ciudad Sostenible que incluye acciones vinculadas con el medioambiental, la regeneración urbana y el espacio público o la eficiencia energética, otro específico para impulsar medidas destinadas a la Competitividad y el Desarrollo económico y por último un eje muy importante a nivel europeo que aglutina las medidas llamadas de Innovación Social. Finalmente se consideró conveniente mantener un eje concreto para el mundo Cultural al ser este un factor singular de Granada.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Las estrategias y objetivos del Plan Estratégico de Granada 2020 han sido planteadas a partir de tres procesos previos, basados en la participación ciudadana, donde se han tratado y definido las necesidades, teniendo en cuenta diferentes puntos de vista:

- Identificación de necesidades.
- Proceso participativo.
- Proceso de diagnóstico DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades).

Una vez finalizados estos tres procesos y teniendo en cuenta el sentido, la visión y valores que se pretenden conseguir, se han definido las estrategias que definirán el Plan de Estratégico de Granada 2020.

El Plan está definido por seis estrategias que giran en torno a la “humanización de lo urbano”, mediante la promoción del crecimiento económico y la mejora de la competitividad, la construcción de un entorno urbano sostenible, la puesta en valor de la ciudad cultural y la integración social. Cuatro de sus estrategias son de carácter sectorial (Ciudad sostenible, Innovación social, Competitividad y desarrollo económico y Granada ciudad cultural) y las otras dos son de carácter transversal (Gobernanza y Granada Smart City).

La estrategia innovación social recoge todas las acciones que hacen referencia a la sociedad, el bienestar, los servicios sociales, la familia, la vida en el territorio y a las personas que en ella habitan (mayores, jóvenes e infancia). Prestando especial atención a las políticas intergeneracionales, envejecimiento activo, a la necesidad de construir un entorno urbano inclusivo y no exclusivo, en el cual la integración social y la eliminación de las desigualdades sociales sean una prioridad.

Ciudad sostenible, es una estrategia que aglutina todas las acciones relacionadas con el medio biofísico del territorio, es decir, el sistema urbano, las comunicaciones, el medio ambiente, así como todas las interacciones entre las personas y el medio. Promoviendo especialmente la sostenibilidad urbana, la mejora de la eficiencia energética mediante el impulso de la economía baja en carbono y la movilidad sostenible, así como conservar y proteger el medio ambiente de Granada y su entorno.

Con la estrategia competitividad y desarrollo económico se profundiza en todas aquellas acciones que permiten a las personas desarrollarse, incluyendo ámbitos como la educación y formación, el trabajo, las empresas y la economía de los granadinos. Reteniendo y atrayendo al talento, implantando una economía local basada en la innovación y el desarrollo tecnológico, explorando las oportunidades y fortalezas de la ciudad en materia biotecnológica y sanitaria, así como en el campo de los recursos turísticos, culturales y la creatividad para impulsar la industria cultural y sector turístico.

Granada ciudad cultural plantea una continuidad con la estrategia desarrollada en el Plan Estratégico de 2007, mediante un enfoque dirigido a la promoción del patrimonio histórico y cultural como sello de la imagen de la ciudad en la que se pretende recuperar el liderazgo como capital cultural de Andalucía. Además, se incluyen nuevas actuaciones para impulsar el desarrollo de la industria cultural y la estimulación del turismo.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

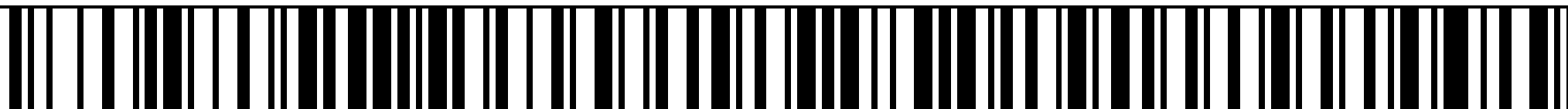
Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO

/VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Granada Smart City es una estrategia transversal con la que se pretende dar un salto como ciudad interactiva, incorporando las TIC a la mejora de los servicios municipales, fomentando la economía digital y permitiendo ofrecer una mayor calidad de vida y comodidad a los ciudadanos, especialmente a las personas mayores.

Mediante la estrategia transversal de gobernanza se pretende conseguir implantar un gobierno, responsable y solidario, que trabaje de forma cooperativa con las administraciones superiores, empresas, entidades sociales y ciudadanos para conseguir la transparencia y eficiencia en la gestión municipal.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y TEMÁTICOS.

Del planteamiento de líneas estratégicas anteriores, se derivan una serie de objetivos para su consecución. Éstos se subdividen en dos tipologías, unos de carácter estratégico de ámbito general para la ciudad de Granada, y otros de ámbito temático que pretenden concretar de forma más pormenorizada los intereses de los granadinos.

OE1: Promover la transparencia y eficiencia en la gestión municipal.

- OT1: Establecer una estructura y procedimientos administrativos racionales y eficientes.
- OT2: Impulsar la administración electrónica total y el Gobierno abierto.

OE2: Fomentar los instrumentos de gobernanza.

- OT3: Promover la participación social en la toma de decisiones de la ciudad, incluyendo la extensión universitaria.
- OT4: Incentivar un proceso de gobernanza multiescalar entre las diferentes administraciones que conforman el área metropolitana de Granada.

OE3: Crear un entorno urbano sostenible.

- OT5: Consolidar los grandes proyectos de infraestructuras de comunicación en Granada.
- OT6: Mejorar el entorno urbano a través de la regeneración y recuperación de zonas abandonadas.

OE4: Establecer un entorno saludable y de calidad de vida mediante la conservación y protección del entorno físico y medioambiental de Granada.

- OT7: Proteger el entorno físico y los espacios públicos.
- OT8: Fomentar la gestión sostenible de los recursos naturales.

OE5: Fomentar la economía baja en carbono, cumpliendo los compromisos de reducción de CO2 marcados para el horizonte 2020.

- OT9: Incrementar la eficiencia energética.
- OT10: Fomentar el transporte sostenible.

OE6: Promover una economía local basada en la innovación, investigación y desarrollo tecnológico

- OT11: Establecer un modelo de innovación y desarrollo para Granada

OE7: Retener y atraer el talento, especialmente de los jóvenes.

- OT12: Incentivar un entorno empresarial favorable a la innovación
- OT13: Mejorar la competitividad de las PYMES y microempresas.
- OT14: Estimular la creación de empresas y el emprendimiento joven.

OE8: Impulsar la imagen de Granada ligada a la salud.

- OT15: Reforzar el desarrollo científico de Granada en el ámbito de las ciencias de la salud.

OE9: Reforzar la visión de Granada como Ciudad Creativa y Cultural.

- OT16: Priorizar el desarrollo de la industria cultural.
- OT17: Fidelizar el turismo en Granada.
- OT18: Desestacionalizar el sector turístico ampliando las propuestas de ocio y buscando otros mercados de origen.

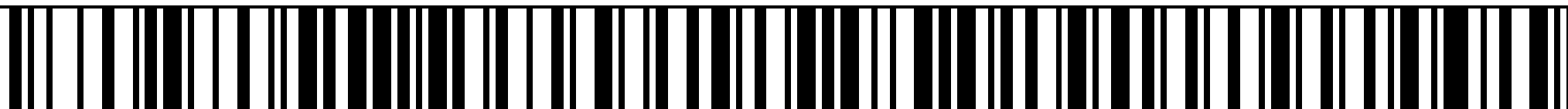
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



OE10: Fomentar la integración social, la solidaridad y la lucha contra la pobreza y las desigualdades.

- OT19: Actuar de manera integrada sobre zonas con necesidades de transformación social para combatir la pobreza.
- OT20: Promover la inclusión social en la ciudad prestando especial atención a determinados colectivos urbanos.

OE11: Hacer de Granada una ciudad saludable, accesible e inclusiva.

- OT21: Educar en la generación de hábitos de vida saludables y sostenibles.
- OT22: Implantar políticas intergeneracionales.
- OT23: Fomentar la accesibilidad universal de bienes, productos y servicios.

OE12: Fomentar la incorporación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la eficiencia de los recursos.

- OT24: Conceptualizar la imagen de Granada como Ciudad Interactiva.
- OT25: Economía Digital para "Territorios Inteligentes".

ACCIONES.

La Estrategia Granada 2020 se compone de **83 acciones**, que se engloban en 6 líneas estratégicas, para el cumplimiento de los 12 objetivos estratégicos y los 25 objetivos temáticos.

LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVO ESTRATÉGICO	OBJETIVOS TEMÁTICOS	ACCIONES
E1: Gobernanza	OE1: Promover la transparencia y gestión municipal	OT1: Establecer una estructura y procedimientos administrativos racionales y eficientes.	A1: Racionalización y adecuación de la estructura administrativa de los recursos públicos. Apostar por la concertación social como espacio de diálogo entre la administración local y los agentes socioeconómicos. A2: Implantar canales de cooperación interadministrativa y mediación ciudadana en la gestión municipal.
		OT2: Impulsar la administración electrónica total y el Gobierno Abierto.	A3: Desarrollo del portal de transparencia del Ayuntamiento de Granada. A4: Implementar la administración electrónica total. Administración 2.0.
	OE2: Fomentar los instrumentos de gobernanza	OT3: Promover la participación social en la toma de decisiones de la ciudad, incluyendo la extensión universitaria.	A5: Acordar fórmulas de cooperación e integración de los proyectos o actividades que promuevan la ciudad. A6: Coordinación y promoción de la cooperación entre los diferentes órganos consultivos locales. A7: Establecer un portal de participación ciudadana en la gestión municipal.
		OT4: Incentivar un proceso de gobernanza multiscalar entre las diferentes administraciones que conforman el área metropolitana de Granada.	A8: Desarrollar las políticas y dinámicas de barrio a través de la representatividad vecinal. A9: Abordar las relaciones con las administraciones que conforman el área metropolitana para alcanzar sinergias en la prestación de los servicios públicos, la promoción económica, en la gestión de residuos o en temas de movilidad y desplazamientos interurbanos.

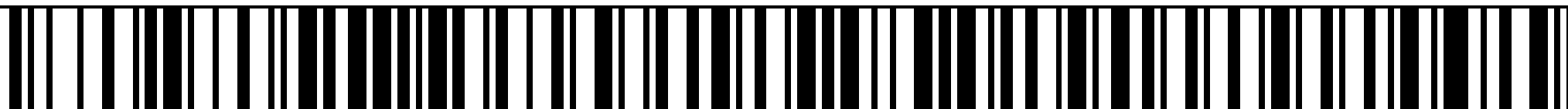
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS	
E2: Ciudad Sostenible	OE3: Crear un entorno urbano sostenible	OT5: Consolidar los grandes proyectos de infraestructuras de comunicación en Granada.	A10: Plantear un modelo de gestión del metro de forma sostenible y viable.
			A11: Modernizar la estación de trenes de Granada con la intención de disponer de un renovado centro de atención y recepción al usuario.
			A12: Defender ante el Gobierno de España un proyecto de Alta Velocidad para Granada que contemple conexiones con Motril y el Eje Mediterráneo.
			A13: Proponer vías de comunicación entre la ciudad y el aeropuerto que permitan mejorar su conectividad y viabilidad.
			A14: Impulsar ante el Gobierno Nacional y Autonómico, de un plan de infraestructuras viarias que VHD HFLHWHI SHUPLWD PHMRUDU ODV comunicaciones.
			A15: Impulso del desarrollo socioeconómico y ambiental del sitio único declarado por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad formado por el conjunto Albalcín-Sacromonte-Alhambra, haciéndolo compatible con criterios de conservación.
		OT6: Mejorar el entorno urbano a través de la regeneración y recuperación de zonas abandonadas.	\$16: ZGHQWJDFLQJ SXHWQ HQ YDORU GH ORV HGLFLRV KLHJLFLRV y patrimoniales, cumpliendo la normativa dictada para el Informe GH (YDODFLQJ GH GLFLRV (Z)(V).
			A17: Rehabilitación de barrios y espacios urbanos.
			A18: Diseño de núcleos urbanos experimentales basados en la LQQRVDFLQJ HFLHQFLD GH ODV LQJHWHUWURJHWHV HGLFLRV GRQH exista una integración paisajística con ODV HGLJDFLRQH.

ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS	
E2: Ciudad Sostenible	OE4: Establecer un entorno saludable y de calidad de vida mediante la conservación y protección del entorno físico y medioambiental de Granada	OT7: Proteger el entorno físico y los espacios públicos.	A19: Plan de conservación de las zonas verdes y la biodiversidad local.
			A20: Estudiar el paisaje sonoro de la ciudad de Granada.
			A21: Recuperación de suelos para su uso como zonas verdes o huertos urbanos en espacios residenciales inacabados.
			A22: Seguimiento del plan de instalaciones deportivas y evaluación de los equipamientos necesarios en los barrios para garantizar la práctica del deporte base.
			A23: Desarrollar un plan municipal de calidad del aire y ruido.
			A24: Plan de adaptación al cambio climático.
		OT8: Fomentar la gestión sostenible de los recursos naturales.	A25: Acordar la protección de la Vega como elemento paisajístico de singular relevancia medioambiental.
			\$26: SHGLPHQVLRQDU OD RJFLOD GH la Agenda 21 Local elaborando un nuevo plan de acción.
			A27: Actualizar e implementar HO 30DQ GH HFLHQFLD HGHUJWLFQJ \ optimización del uso de energías renovables.
	OE5: Fomentar la economía baja en carbono, cumpliendo los compromisos de reducción de CO2 marcados para el horizonte 2020	OT9: Incrementar la HFLHQFLD HGHUJWLFQJ.	A28: Actualización progresiva de las redes eléctricas municipales SDUD PHMRUDU VX HFLHQFLD.
			A29: Diagnosis de las envolventes WUPLFDV GH HGLFLRV SVEOLFRV \ establecimiento de un programa de mejora.

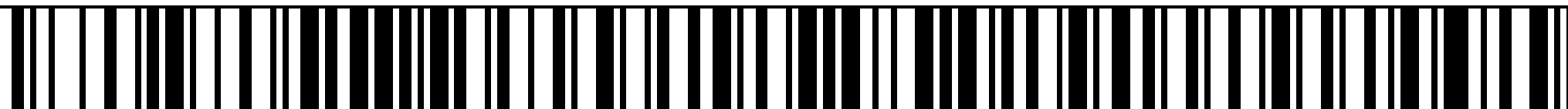
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS	
E2: Ciudad Sostenible	OE5: Fomentar la economía baja en carbono, cumpliendo los compromisos de reducción de CO ₂ marcados para el horizonte 2020	OT10: Fomentar el transporte sostenible.	A30: Impulso de la creación de itinerarios peatonales saludables preferentemente mediante un programa de actuaciones dirigidas a la peatonalización y mejora de la movilidad de los viandantes.
			A31: Introducir progresivamente YHK PXRVR HFLHQWHV EDWRY HQ carbono para el transporte público urbano. A32: Implantación de medidas para reducir la utilización del vehículo privado. A33: Desarrollo de las conexiones intermodales e intercambiadores HFLHQWHV.
E3: Competitividad y Desarrollo Económico	OE6: Promover una economía local basada en la innovación, investigación y desarrollo tecnológico	OT11: Establecer un modelo de innovación y desarrollo para Granada	A34: Adhesión a la red impulso de ciudades de la ciencia e innovación, y desarrollo de un proyecto de innovación para la ciudad de Granada, aplicado al turismo, la biotecnología o las TIC's.
			A35: Garantizar la continuidad de los centros de investigación y ampliar la viabilidad de líneas de trabajo. A36: Desarrollar un plan de atracción de empresas en el ámbito de la innovación. A37: Confeccionar un paquete de medidas para impulsar la creación de empresas en el ámbito de la innovación.
	OE7: Retener y atraer el talento, especialmente de los jóvenes	OT12: Incentivar un entorno empresarial favorable a la innovación	A38: Poner en marcha de un centro de desarrollo de PYMES, con la participación de la UGR, y con desarrollo de planes i+D+i. A39: Inclusión en las contrataciones públicas de criterios de carácter social y/o sociolaboral. A40: Crear una agenda de intercambios de experiencias empresariales.

ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS	
E3: Competitividad y Desarrollo Económico	OE7: Retener y atraer el talento, especialmente de los jóvenes	OT13: Mejorar el acceso al empleo y la competitividad de las PYMES y microempresas.	A41: Elaborar de un programa de estímulo del comercio granadino, en donde se contemple la regeneración empresarial dentro de las empresas familiares. A42: Diseñar políticas para incentivar la economía social. A43: Desarrollar planes de empleo en colaboración con otras administraciones.
			A44: Creación de un centro de emprendedores que sirva de aceleradora y vivero empresarial, FRQ XGD RFLQD TXH DVHVRUH HQ materia de emprendimiento.
		OT14: Estimular la creación de empresas y el emprendimiento joven.	A45: Lanzar líneas para la divulgación y orientación empresarial en los centros educativos. A46: Crear el distintivo de "Empresa Joven". A47: Elaborar un programa de tutorización tecnológico, comercial y de gestión para nuevos proyectos empresariales.
	OE8: Impulsar la imagen de Granada ligada a la salud	OT15: Reforzar el GHVUUROR FLHOW JFR de Granada en el ámbito de las ciencias de la salud.	A48: Plantear un pacto institucional entre las administraciones competentes en el Parque Tecnológico de la Salud para reforzar el proyecto. A49: Desarrollar un plan de marketing para apoyar y promocionar la marca "Granada Salud". A50: Desarrollar un programa dirigido a la atracción de empresas relacionadas con la biotecnología y la salud.

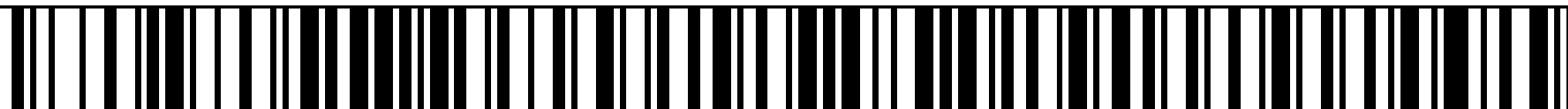
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS	
E4: Granada ciudad cultural	OE9: Reforzar la visión de Granada como Ciudad Creativa y Cultural	OT16: Priorizar el desarrollo de la industria cultural.	A51: Crear la marca Granada Cultural.
			\$52: HJQLU SURJUDDPV HVSHF JFRV para favorecer la constitución de iniciativas vinculadas con: las Artes Escénicas, la Música, la Animación Digital, la Cinematografía y el mundo de las Letras.
			A53: Construir un espacio para el encuentro, el enriquecimiento, el intercambio y la divulgación sociocultural.
		OT17: Fidelizar el turismo en Granada.	\$54: JRJPDQJDU \ XQLJFDU XQD imagen única de Granada con un plan de promoción y marketing de la ciudad a través de la "Marca Granada".
			A55: Reforzar la comunicación peatonal entre la Alhambra y la ciudad, siendo ésta el punto de partida para conocer y visitar el conjunto monumental.
			\$56: ZGHQWLFDFLµQ \ UHKDELQWDFLµQ de rutas urbanas y periurbanas.
			A57: Creación del Museo de la Ciudad de Granada.
		OT18: Desestacionalizar el sector turístico ampliando las propuestas de ocio y buscando otros mercados de origen.	A58: Crear un marco de coordinación de las actividades culturales.
			\$59: LVH'DU \ SODQLJFDU XQD campaña que impulse el turismo en Granada todo el año.
			A60: Fortalecer el atractivo de la ciudad para acoger el turismo de congresos.
			A61: Crear un programa que permita explotar la visión universal de Granada.

ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS		
E5: Innovación Social	OE10: Fomentar la integración social, la solidaridad y la lucha contra la pobreza y las desigualdades	OT19: Actuar de manera integrada sobre zonas con necesidades de transformación social para combatir la pobreza.	A62: Crear un voluntariado social ligado al tercer sector.	
			A63: Desarrollar planes de regeneración socioeconómica en los barrios de Granada que se encuentran más despoblados o envejecidos.	
			A64: Priorizar el alquiler social iniciando políticas públicas municipales.	
		OT20: Promover la inclusión social en la ciudad prestando especial atención a determinados colectivos urbanos.	A65: Desarrollo de políticas dirigidas a minimizar las desigualdades sociales, especialmente en la infancia.	
			A66: Impulsar la equidad de género.	
		OT21: Educar en la generación de hábitos de vida saludables y sostenibles.	A67: Desarrollo de un programa de consumo saludable y responsable para la estimulación de la economía verde. Alternativas al ocio joven.	
			A68: Impulsar un programa de educación ambiental dirigido a promover la solidaridad y conciencia medioambiental.	
			A69: Implementación de un observatorio de calidad de vida.	
		OE11: Hacer de Granada una ciudad saludable, accesible e inclusiva	OT22: Implantar políticas intergeneracionales.	A70: Promoción de los valores de la infancia, como ciudad amiga de la infancia, mediante un paquete de medidas dirigido a fomentar y facilitar la conciliación familiar y profesional de los granadinos.
				A71: Desarrollar un nuevo plan director de la juventud.
			A72: Reconocimiento del envejecimiento activo mediante un paquete de medias para impulsarlo.	

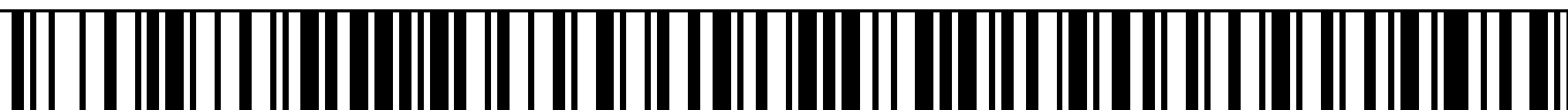
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



ESTRATEGICA	OBJETIVO ESTRATEGICO	OBJETIVOS TEMATICOS	
E5: Innovación Social	OE11: Hacer de Granada una ciudad saludable, accesible e inclusiva	OT22: Implantar políticas intergeneracionales.	A73: Implementar medidas para ayudar en la integración social de las personas mayores, discapacitados y otros colectivos en riesgo de exclusión social.
		OT23: Fomentar la accesibilidad universal de bienes, productos y servicios.	A74: Implantación de la accesibilidad en los servicios municipales. A75: Desarrollar y promover la implementación de accesibilidad urbana total como factor de calidad de vida.
E6: Granada Smart City	OE12: Fomentar la incorporación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y 00 HFLHQFLD GH ORV recursos.	OT24: Conceptualizar la imagen de Granada como Ciudad Interactiva.	A76: Desarrollar un proyecto Smart City basado en construir una ciudad interactiva, que preste especial atención a las personas PDRJH\ FROHFVLYRV FRQ PEV GLFXOWDGHV.
			A77: Crear una red de sensores ambientales en la ciudad para conocer, en tiempo real, la calidad del aire y el ruido. A78: Desarrollo de un sistema inteligente para el control de la HFLHQFLD HQHJWLFHQ 00 HGLJFDRJQ.
		OT25: Economía Digital para "Territorios Inteligentes".	A79: Ubicar dispositivos de control de WUEJFR\JHVWLyQ GH ORV DSDURPLHQVRV en tiempo real. A80: Aplicar las TIC en la gestión de las instalaciones deportivas. A81: Consolidar el proyecto Granada On Tech City. A82: Aplicar las TIC en la gestión turística. A83: Incentivar el uso transformador de las TIC en las empresas.

EJE ESTRATÉGICO 2: LA CIUDAD SOSTENIBLE.

Por su íntima relación con el proceso de formulación del planeamiento urbanístico de la ciudad nos detendremos específicamente en el Ejes Estratégico correspondiente a la Ciudad Sostenible. En este Eje se dice que se recogen todas aquellas propuestas que responden a una visión más cosmopolita, dinámica y creativa de las ciudades del siglo XXI. Iniciativas que combinan la vertebración territorial a través del fortalecimiento de determinadas infraestructuras, con la unificación y promoción de un patrimonio universal único, la recuperación de determinados espacios urbanos tradicionales compatibilizándolo con proyectos experimentales, la articulación de medidas encuadradas en la conservación medioambiental y la eficiencia energética o el transporte sostenible.

Se plantean las siguientes acciones:

1. PLANTEAR UN MODELO DE GESTIÓN DEL METRO DE FORMA SOSTENIBLE Y VIABLE

Este proyecto que comenzó su planteamiento hacia el año 1998, y que comenzó su construcción en el 2007, se planteaba como una de las grandes soluciones a los problemas de comunicaciones entre el área metropolitana y la ciudad de Granada.

Tras ocho años de obras para la construcción de la primera y única línea del metropolitano que atraviesa la ciudad desde el norte hasta el sur, conectando los municipios de Albolote, Maracena, Armilla y Granada, en ese momento aún no se tenía claramente definida la finalización de las mismas y la puesta en marcha del metro, así como su viabilidad económica, debido a las continuas modificaciones en la inversión proyectada,

Así pues, se hacía necesario abordar esta acción en la Estrategia Granada 2020, por la importancia de este sistema de transporte para la ciudad. Además de por la preocupación que los agente sociales y económicos de la ciudad habían reflejado durante el proceso participativo.

Con el objetivo de dar solución a esa situación del metropolitano de Granada, así como avanzar en la consolidación de uno de los grandes proyectos de infraestructuras de Granada, se incluía esta acción, para la cual se planteaban varias actuaciones, cuya competencia eran de la Junta de Andalucía, y por tanto, para el cumplimiento de esta acción se planteaba solicitarle a la Administración Autonómica:

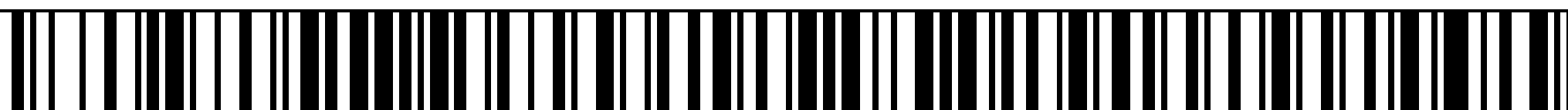
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- Establecer un modelo de gestión del metro que permita su viabilidad económica, así como la sostenibilidad del nuevo modelo de transporte.
- Realizar los estudios necesarios que permitan conocer una estimación realista de la demanda del metropolitano, teniendo en esquema de transporte que existirá cuando el metropolitano esté funcionando.
- En función de la demanda, analizar la viabilidad económica del metro teniendo en cuenta la amortización de los costes de inversión y mantenimiento reales.
- Establecer los precios de los billetes en función de la sostenibilidad y viabilidad del metro.
- Hacerlo compatible con otros medios de transporte público.

2. MODERNIZAR LA ESTACIÓN DE TRENES DE GRANADA

Con el objetivo de dar un paso más en la llegada del AVE a Granada, e ir avanzando con otro de los grandes proyectos de Granada que lleva años sin tener una solución clara, por petición de los agentes socioeconómicos de la ciudad, se plantea la realización de la siguiente actuación:

- Trasladar a ADIF y al Ministerio de Fomento, como organismo competente en materia ferroviaria, la necesidad de que Granada cuente con una estación ferroviaria acorde con su imagen turística.
- Negociar con el Ministerio de Fomento, una modificación y ampliación del proyecto existente de remodelación de la estación, para que se incluyeran criterios estéticos además de funcionales en el proyecto.

3. DEFENDER ANTE EL GOBIERNO DE ESPAÑA UN PROYECTO DE ALTA VELOCIDAD PARA GRANADA QUE CONTEMPLE CONEXIONES CON MOTRIL Y EL EJE MEDITERRÁNEO.

El Corredor del Mediterráneo que unirá por tren mercancías y pasajeros desde Algeciras hasta Estocolmo “tiene una importancia estratégica y fundamental para España y Europa, porque conecta, además de Europa, el norte de África y el mercado asiático”. Teniendo en cuenta la importancia de este corredor mediterráneo, así como el potencial del puerto de Motril, como enlace entre Europa y África, se hace necesario que Granada

tenga un papel importante en este desarrollo logístico debido a su posicionamiento geoestratégico.

En este sentido el plan de Infraestructuras de transporte y viviendas 2012-2024, plantean como nuevas inversiones a acometer en materia de alta velocidad el Corredor Mediterráneo Almería – Granada, y los corredores Lorca – Granada y Granada - Motril.

Siguiendo las directrices del plan de infraestructuras de transporte y viviendas 2012-2024, se plantea realizar las siguientes propuestas al Ministerio de Fomento para garantizar la adecuada conexión de Granada con Motril y el eje mediterráneo:

- Solicitar al Ministerio de Fomento y ADIF, la realización de un proyecto que permita la integración de la vía del tren en la ciudad a su paso por el Barrio de la Chana mediante un tratamiento de bordes que permita la minimización del impacto del ferrocarril en la ciudad.
- Plantear una llegada de la alta velocidad a Granada en la que pueda existir un uso compartido del transporte de pasajeros y las mercancías, que favorezca la posibilidad de que Granada sea un nudo logístico de primer orden y no de segundo como plantea la estrategia logística de España.
- Defender ante el Ministerio de Fomento, la necesidad de acometer las obras de conexión con Motril con carácter de urgencia, por la importancia que esta conexión tiene para el desarrollo económico de la ciudad y la provincia.

4. PROPONER VÍAS DE COMUNICACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL AEROPUERTO QUE PERMITAN MEJORAR SU CONECTIVIDAD Y VIABILIDAD.

El aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén presenta un carácter nacional, ocupando un lugar secundario dentro de la red de aeropuertos de España. A pesar de las mejoras e inversiones realizadas en los últimos años, el número de viajeros ha disminuido de forma exponencial desde los 1.467.625 viajeros del año 2007 hasta los 650.544 pasajeros que se registraron en el año 2014.

Con el objetivo de mejorar la situación actual del aeropuerto de Granada, ante el continuo descenso del número de pasajeros, se hace necesario establecer vínculos que permitan afrontar la actual situación, proponiéndose para ello la realización de la siguiente actuación:

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

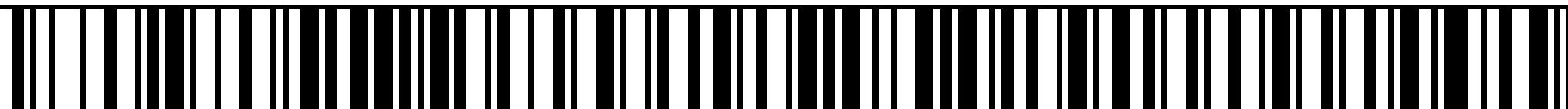
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- Establecer unas vías de comunicación eficientes y continuas, mediante la creación de una mesa de diálogo entre Aena, como gestora del aeropuerto, y representantes de la ciudad de Granada, tanto privados como públicos, con el objetivo de dar soluciones ante la situación actual.
- Abordar la mejora sustancial del transporte público (taxis y autobuses) entre el aeropuerto y Granada.
- Solicitar a AENA la ejecución de las 4 fases que establece el Plan Director del aeropuerto de 2010 para ajustar su capacidad a la demanda prevista y para ofrecer un nivel de servicios acorde con los requerimientos de los usuarios del aeropuerto.

5. IMPULSAR ANTE EL GOBIERNO NACIONAL Y AUTONÓMICO, DE UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS QUE SEA EFICIENTE Y PERMITA MEJORAR LAS COMUNICACIONES.

La ciudad de Granada y su área metropolitana es un territorio con una posición geoestratégica

clave, y conectada con las principales ciudades andaluzas y españolas por algunos de los principales ejes viarios como son la A-92 que vertebraba toda Andalucía desde Huelva hasta Murcia, o la A-44 que conecta la A-4 con destino Madrid y la A-7 autovía del mediterráneo. El hecho de estar tan cerca de estos nudos de comunicación, provoca que cada día multitud de vehículos pesados y turismos atraviesen la A-44 para tomar alguno de los ejes viarios anteriores, lo cual, unido al tráfico metropolitano que cada día se desplaza a la capital, provoca multitud de retenciones al no existir unas comunicaciones alternativas que no colapsen la ciudad de Granada.

Por estos motivos anteriores y teniendo en cuenta las demandas sociales detectadas durante la fase de participación ciudadana, se hace imprescindible seguir mejorando las comunicaciones de Granada su entorno metropolitano para permitir un mayor y mejor desarrollo social y económico.

Ante esta situación se consideraba necesario realizar la siguiente actuación:

- Exigir a los gobiernos nacional y autonómico los compromisos marcados en sus planes de infraestructuras, la realización de las inversiones establecidas, como

en es el caso de Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, en el cual se reflejaban las siguientes inversiones:

1. Construcción de una nueva infraestructura viaria consistente en la autovía entre Badajoz – Espiel – Granada, futura A-81.
2. Construcción de una nueva infraestructura interurbana consistente en la autovía de acceso a Granada GR-43.
3. Inversión en la variante de Ventas de Algarra y Granada, denominada N-432.
4. Inversión en la circunvalación exterior de Granada A-44

- Promover ante los gobiernos nacional y autonómico, como actores competenciales en el desarrollo de las infraestructuras de comunicación, una propuesta firme que contenga un plan de infraestructuras viarias eficiente y viable (con estudios que respalden las alternativas aportadas) que permita dar solución a los problemas actuales, haciendo especial hincapié en la segunda circunvalación.

6. IMPULSO DEL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO Y AMBIENTAL DEL SITIO ÚNICO DECLARADO POR LA UNESCO PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD FORMADO POR EL CONJUNTO ALBAICÍN-SACROMONTE-ALHAMBRA, HACIÉNDOLO COMPATIBLE CON CRITERIOS DE CONSERVACIÓN.

El conjunto Alhambra - Generalife fue declarado Patrimonio Cultural por la UNESCO en 1984, siendo en 1994 ampliada dicha declaración para incluir el Barrio del Albaicín – Sacromonte, por su valor de testimonio único de la cultura islámica en la Península Ibérica.

Debido a la importancia cultural de estas áreas de Granada, pasan a formar parte de una gestión compartida entre el Ayuntamiento de Granada y la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, representada por el Patronato de la Alhambra y el Generalife. Así pues, la Alhambra y Generalife por su alto valor pasaron a ser gestionados y de competencia por parte de la Junta de Andalucía, y el Barrio del Albaicín – Sacromonte pasaron a tener una gestión municipal bajo la supervisión de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte.

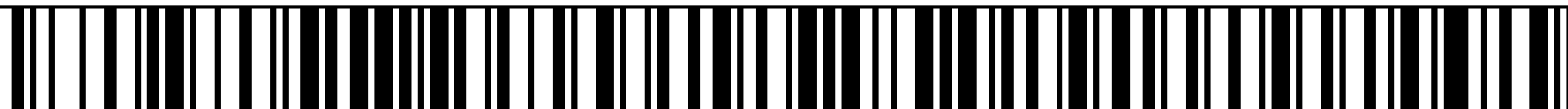
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Esta situación ha provocado una situación de gestión municipal complicada, lo cual ha provocado que el Albaicín sea uno de los barrios de la ciudad de Granada con una mayor problemática social, económica, cultural y ambiental, siendo algunos de los problemas identificados los siguientes:

- Desequilibrio socioeconómico, al ser un barrio en el cual únicamente existen negocios relacionados con la hostelería y el turismo,
- Alta tasa de desempleo,
- La población se está perdiendo con tan solo 7.438 habitantes,
- Desigualdades sociales frente a otros barrios de la ciudad.
- Deterioro progresivo del patrimonio cultural,
- Problemas de accesibilidad y movilidad interna.

Ante la situación anterior, se consideraba indispensable actuar de forma integral para poner en valor el sitio único declarado patrimonio por la UNESCO, de tal modo que el Albaicín constituya una de las prioridades actuales de la ciudad de Granada en el horizonte 2020, con el objetivo de eliminar las desigualdades sociales respecto a otros barrios de la ciudad, proponiendo para ello las siguientes actuaciones:

- Reactivación del tejido social y económico, promoviendo políticas para la recuperación de población a través de incentivar el comercio local basado en la artesanía y el turismo.
- Actuar en la conservación del paisaje y el medio ambiente de la barriada, recuperando los espacios verdes, áreas naturales, murallas, fachadas, etc.
- Aprobar e implementar el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Albaicín y Sacromonte. Estableciendo un programa que permita recuperar los bienes inmuebles, especialmente aquellos que estén declarados BIC o catalogados.
- Aplicar las medidas de movilidad expuestas en el Plan de Movilidad Sostenible de Granada, adaptando y ampliando las soluciones propuestas a la realidad

de la movilidad interna del barrio, así como a los problemas de accesibilidad y necesidades de los ciudadanos.

- Potenciar la labor de la Agencia Albaicín Granada del Excmo. Ayuntamiento de Granada como entidad dedicada especialmente a cuidar el valor patrimonial, en su más amplia concepción, de la ciudad y en imprescindible colaboración con el Patronato de la Alhambra y el Generalife para llevar a cabo conjuntamente los dictámenes de la UNESCO.

7. IDENTIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS EDIFICIOS HISTÓRICOS CUMPLIENDO LA NORMATIVA DICTADA PARA EL INFORME DE EVALUACIÓN DE EDIFICIOS (IEE).

En Granada el parque edificatorio ha crecido desmesuradamente durante las últimas décadas en

su periferia, provocándose un proceso de desplazamiento de la población hacia las nuevas construcciones en la periferia y áreas metropolitanas, dando como resultado un despoblamiento continuado de diferentes barriadas de la ciudad y por tanto un abandono de los edificios, esto ha provocado que actualmente exista una necesidad de impulsar un proceso de rehabilitación y puesta en valor de los edificios de estas áreas para invertir esta tendencia de despoblamiento hacia la periferia o nuevas construcciones. Así mismo, esta rehabilitación debe ir unida a una mejora de la eficiencia energética de los edificios y a una mejora de las infraestructuras ligadas (agua, saneamiento, etc.)

Además, parte de estos edificios se catalogados por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, por su valor patrimonial, arquitectónico o etnológico, lo cual impone mayor importancia a la labor de puesta en valor. Éstos por su antigüedad se encuentran situados principalmente en el Albaicín, Sacromonte, así como en el centro de la ciudad.

Así pues, se hace indispensable actuar sobre ellos para evitar que su deterioro por falta de conservación, o que sus restauraciones sin prestar interés en mantener el valor arquitectónico

y patrimonial, hagan perder esta riqueza. Tal como se propone en la Estrategia de Sostenibilidad Urbana y Local, en la cual se refleja la necesidad de impulsar la puesta en valor y mejora del patrimonio edificado.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

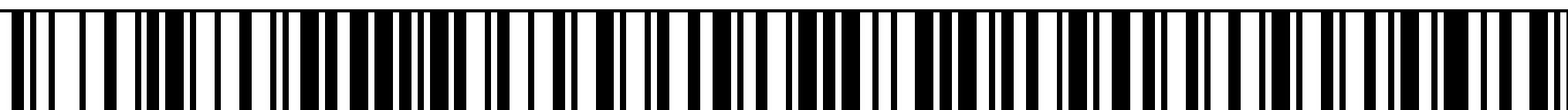
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Con el objetivo afrontar la situación actual del parque edificado en la ciudad, que posee un altísimo valor patrimonial, se hace imprescindible actuar en su puesta en valor mediante la realización de las siguientes actuaciones:

- Identificación de los edificios históricos existentes en la ciudad de Granada, con forme a lo establecido en la normativa establecida para los informes de evaluación de edificios (IEE).
- Crear un programa de puesta en valor de los edificios históricos basado en la recuperación, reutilización y rehabilitación de los mismos, incluyendo criterios de eficiencia energética y accesibilidad, estableciendo un orden de actuación según las prioridades establecidas por los IEEs.

8. RECUPERACIÓN DE BARRIOS Y ESPACIOS URBANOS.

En el diagnóstico socioeconómico y ambiental de la ciudad de Granada se identificó como una debilidad la situación de algunos barrios de la ciudad de Granada, especialmente en sus ámbitos socioeconómico, ambiental y situación del parque edificado, siendo los mismos las barriadas de Santa Adela, Albaicín (Zona del Zenete), Sacromonte, Doctores, Centro y Norte. Por este motivo, para el horizonte 2020, se ha planteado la necesidad de actuar en los citados núcleos urbanos teniendo en cuenta las directrices de la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local, así como los criterios establecidos en el Programa Operativo Crecimiento Sostenible, siendo las mismas la puesta en valor y mejora del patrimonio edificado, así como la regeneración urbana integrada de los tejidos consolidados al poseer multitud de áreas en la ciudad que necesitan de una regeneración completa, tanto a nivel del parque edificado, como a nivel social, económico y ambiental.

Las medidas propuestas para afrontar la regeneración de los entornos urbanos deteriorados desde los puntos de vista físico, socioeconómico y ambiental, se proponen las siguientes actuaciones:

- Desarrollar proyectos específicos para la rehabilitación integral (ambiental, social y económica) de los barrios Albaicín y Sacromonte, Santa Adela, Centro, Doctores, Norte y área de San Juan de Dios.
- Elaborar un plan de espacios urbanos públicos, que permita mejorar la gestión de los mismos, así como su recuperación y puesta en valor, teniendo en cuenta

medidas para la educación de la ciudadanía en la conservación de los espacios públicos, pedagogía del hábitat.

- Contar con un mapa arqueológico que ayude a investigar, identificar, datar y tutelar la basta riqueza patrimonial que se encuentra escondida en el subsuelo de la ciudad. Es vital contar con un protocolo de actuación práctico que facilite la conjugación de intereses del valor y rigor histórico de las excavaciones que se quieran acometer, de los hallazgos que afloren, de la conservación de dichos restos arqueológico y la reutilización del espacio.

9. DISEÑO DE NÚCLEOS URBANOS EXPERIMENTALES BASADOS EN LA INNOVACIÓN Y EFICIENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y EDIFICIOS, DONDE EXISTA UNA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA CON LAS EDIFICACIONES.

Se señalaba que entonces la estrategia para el crecimiento urbano de la ciudad está dirigida a recuperar, rehabilitar y reusar los edificios existentes, aunque existen unidades de suelo que son de carácter urbanizable y que aún no se han desarrollado debido a la "crisis económica" que ha paralizado el sector de la construcción de España. En este sentido, y a medida que ocurra la recuperación económica, se irá reactivando el sector de la construcción, desarrollando nuevos sectores urbanizables en la ciudad de Granada. Por este motivo se hace necesario establecer una serie de directrices para que los nuevos desarrollos urbanísticos, la recuperación de áreas industriales degradadas, o núcleos dispersos, sean más sostenibles y el crecimiento que promuevan provoque el menor impacto ambiental posible. Siendo las posibles áreas a las que incorporar las actuaciones propuestas en la presente acción, los nuevos desarrollos de suelo urbanizable previstos en la innovación del Plan General de Ordenación Urbana de 2009, en la que se incluyen como suelo urbanizable sectorizado bolsas de suelo de las áreas de los Rebites, Bobadilla, Carretera de Víznar y el Fargue.

Ante la necesidad de mejorar la calidad ambiental de la ciudad de Granada, y minimizar el impacto ambiental de los nuevos desarrollos urbanísticos, así como reducir el consumo de recursos naturales y mejorar la eficiencia en la gestión de los mismos, se propone la siguiente actuación:

Promover un proyecto experimental basado en la sostenibilidad urbana, para el diseño de nuevos núcleos urbanos o la regeneración total de áreas o núcleo degradados, que esté basado en las siguientes premisas:

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

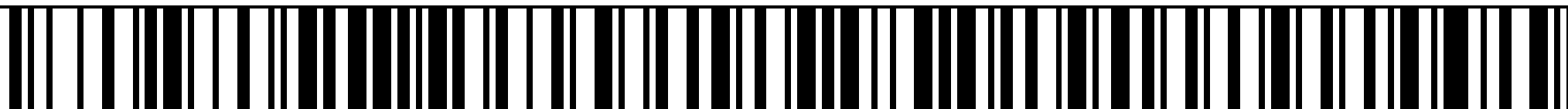
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



1. La sostenibilidad, mediante estímulo de técnicas constructivas que permita minimizar la huella de carbono, donde la eficiencia energética se implante a todos los niveles desde el diseño del núcleo urbano hasta la ejecución del mismo, teniendo en cuenta el análisis del clima urbano, el diseño constructivo, materiales y otras medidas no constructivas para minimizar la demanda energética de los edificios,
2. La innovación mediante la implantación de criterios de Smart city,
3. Incluyendo criterios de integración paisajística como pueden ser la utilización de materiales con colores acordes a los entornos, uso de techos verdes, jardines verticales e impulsando la permacultura.

También se planteaba estudiar proyectos urbanísticos innovadores vinculados con el desarrollo cultural siguiendo el modelo de la Fábrica de las Artes Roca Umbert de Granollers del Vallés (una antigua fábrica textil que se ha reconvertido en un gran centro cultural, artístico y tecnológico que ocupa una superficie de 20.000 m²).

10. PLAN DE CONSERVACIÓN DE LAS ZONAS VERDES Y LA BIODIVERSIDAD LOCAL.

Según cifras de la adaptación del PGOU de Granada a la Ley del Suelo de Andalucía, en el año 2009, el municipio contaba con 1.051.633 m2 de zonas verdes en la ciudad, aunque en este mismo documento se plantea la ampliación de los suelos destinados a zona verde en la ciudad hasta los 2.740.125 m2 de zonas verdes y espacios libres de carácter público, dando cumplimiento así al mínimo exigido por la Ley del Suelo de Andalucía que establece que el mínimo de zona verde por habitante debe ser superior a los 5 m2 por habitante.

Además de las zonas verdes hay que tener en cuenta los árboles, pues en la ciudad de Granada hay un total de 39.035 árboles inventariados, siendo el distrito con más árboles La Chana, con 8.559 ejemplares. En segundo lugar, se encuentra el distrito Norte con 5.964 ejemplares y en la cola el distrito Beiro con apenas 1.935 árboles.

Es importante destacar que Granada posee un altísimo patrimonio en jardines de carácter privado, con una gran extensión superficial, que de tenerse en cuenta cambiaría las cifras del indicador. A estas también hay que añadir la gran masa forestal de la Alhambra y Generalife, además del llano de la Perdiz, los cuales suman más de 300.000 metros cuadrados, permitiendo elevar la ratio a casi 6 metros cuadrados por habitante.

A estas áreas verdes hay que añadirle la importancia de las cuencas de los cuatro ríos que atraviesan la ciudad de Granada, siendo el Genil, Darro, Beiro y Monachil, cuyo mantenimiento es importante como nuevas posibles zonas verdes y para la conservación de la biodiversidad urbana.

Actualmente los principales problemas derivados de los cauces son el escaso o nula conservación de sus cauces y riberas, la mala calidad de las aguas, así como por la presencia de vertidos en el río Darro. Consecuencia directa de esta situación es la proliferación de insectos y olores durante la época estival.

Siendo estos problemas un hecho que ya en el Plan Estratégico de 2007 preocupaban a todos los granadinos/as, motivo por el cual se ha mantenido esta demanda en la Estrategia Granada 2020. Especial incidencia tiene en esta acción la definición, salvaguardia y recuperación del llamado paisaje histórico urbano.

En Memorandum de Viena de la UNESCO de 2005 y su posterior consolidación en la Recomendación en 2011 vincula la gestión sostenible de las ciudades históricas a la planificación y el tratamiento unificado de su patrimonio cultural (material o inmaterial). Cuestiones como la sostenibilidad y la integración de las diferentes tipologías patrimoniales se configuran como pilares claves de un concepto que aspira a aportar soluciones a la gestión cotidiana de las urbes históricas; entendiéndose por “conjunto histórico o tradicional” todo grupo de construcciones y de espacios, inclusive los lugares arqueológicos y paleontológicos, que constituyan un asentamiento humano y cuya cohesión y valor son reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, histórico, estético o sociocultural.

Los espacios públicos son áreas urbanas diseñadas para el disfrute y el tránsito de las personas que habitan una ciudad, por este motivo se hace necesario que los mismos estén pensados para garantizar la calidad de estos servicios a los ciudadanos y atiendan a las diferentes demandas sociales, por ello se contempla el desarrollo de las siguientes actuaciones:

- Realización de una mapa y diagnóstico de necesidades, estado de conservación y mantenimiento de los espacios públicos, zonas verdes y jardines existentes en Granada. En el que además se actualice el inventario de la arboleda urbana.
- Diseño de los nuevos jardines y áreas verdes teniendo en cuenta las diferentes necesidades mostradas en el diagnóstico, como pueden ser: áreas para mascotas,

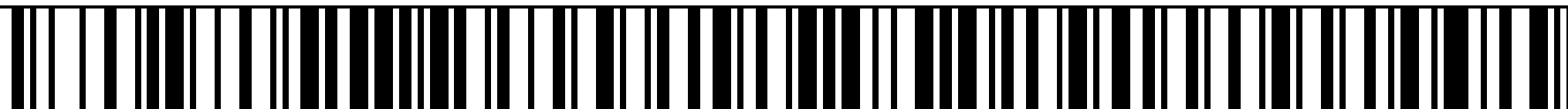
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



zonas infantiles, circuitos de salud, etc. Para el cual se deberá priorizar que las especies vegetales plantadas sean autóctonas y la demanda de agua sea baja.

- Elaborar un proyecto de regeneración, mantenimiento y protección de las cuencas de los ríos Genil, Darro, Beiro y Monachil, dando solución a los vertidos sobre el río Darro por parte de viviendas del Albaicín y Sacromonte.
- Puesta en valor mediante la realización de un proyecto de restauración paisajístico de las cuencas.
- Programa de educación ambiental destinado a concienciar a los granadinos sobre el mantenimiento de las zonas verdes y la biodiversidad local
- Confeccionar una Guía del Paisaje Histórico Urbano de Granada, concebida como un instrumento de apoyo a la planificación que ayude a proyectar a la ciudad hacia el futuro, haciéndola capaz de afrontar nuevos desafíos y de reinventarse a sí misma en torno a sus ríos y sus valores culturales y naturales para ofrecer soluciones sensibles y meditadas para su gestión sostenible. En definitiva, a tomar decisiones en cuatro áreas:
 1. Regenerar el medio ambiente urbano y periurbano,
 2. Adecuar las infraestructuras territoriales,
 3. Fomentar las actividades socioeconómicas sostenibles,
 4. Cualificar la integración del patrimonio cultural en el paisaje contemporáneo.

11. ESTUDIAR EL PAISAJE SONORO DE LA CIUDAD DE GRANADA.

Un paisaje sonoro es un sonido o una combinación de sonidos o las formas que surge de una inmersión en el medio ambiente. El estudio de paisaje sonoro es objeto de la ecología acústica. La idea de paisaje sonoro se refiere tanto a la física acústica medio ambiente, que consta de los sonidos naturales, incluidos los animales y las vocalizaciones, por ejemplo, los sonidos de clima y otros elementos naturales, y sonidos ambientales creados por los seres humanos, a través de la composición musical, diseño de sonido, y otros ordinario de las actividades humanas incluyendo la conversación, el trabajo, y los sonidos de origen mecánico derivadas de la utilización de la tecnología industrial.

La interrupción de estos resultados en entornos acústicos contaminación acústica.

Los paisajes sonoros están formados por sonidos que describen o dan sentido a un lugar, a un espacio en específico que puede ser una ciudad, una comunidad, una calle, una casa, etc. Estos sonidos a su vez se conforman o se nutren de las actividades que realizan los habitantes de dicho espacio. Estos sonidos suelen pasar desapercibidos para dichos habitantes ya que están acostumbrados a oírlos y no a escucharlos.

Mediante esta acción se pretende avanzar en la protección del entorno físico y el medio ambiente, estudiando la ecología urbana mediante el análisis del paisaje sonoro, como reflejo de la calidad ambiental y calidad de vida de los diferentes distritos de la ciudad. Las actuaciones propuestas para el desarrollo de la acción son:

- Desarrollo de un proyecto que estudie el paisaje sonoro de la ciudad de Granada y lo asocie a los diferentes distritos y barrios de la ciudad, creando un mapa con los sonidos de la ciudad y la posibilidad de utilizar las TIC's para conocer la ciudad a través de sus sonidos.

12. RECUPERACIÓN DE SUELOS PARA SU USO COMO ZONAS VERDES O HUERTOS URBANOS EN ESPACIOS RESIDENCIALES INACABADOS.

Se propone esta acción con la intención de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, así como la calidad ambiental de la ciudad, recuperando los suelos degradados y abandonados por la construcción para reconvertirlos en áreas verdes o huertos urbanos. Estos últimos además según estudios de la FAO, sobre agricultura urbana, son muy beneficiosos en muchos ámbitos, como son:

Aspectos medioambientales:

- Fomenta el reciclaje, especialmente de residuos orgánicos.
- Los espacios verdes reducen la huella de carbono en las ciudades y el efecto "isla de calor".
- Mejoran y vivifican el paisaje urbano, pudiéndose convertir incluso en una importante herramienta estética.
- Recuperan espacios degradados y en desuso.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

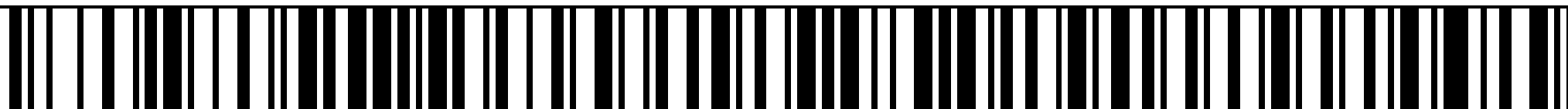
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Aspectos educativos:

- Recurso pedagógico para la educación y sensibilización ambiental y nutricional de niños y adultos.
- Fomenta la creatividad y la habilidad para enfrentarse a la resolución de problemas prácticos.
- Favorece el intercambio de conocimientos intergeneracional.

Aspectos sociales:

- Un huerto comunitario es un lugar de encuentro y convivencia muy útil para la socialización de los urbanitas, que fomenta el trabajo asociativo, la comunicación y la colaboración entre las personas.
- Suponen una relajante alternativa de ocio para luchar contra el estrés y el agitado ritmo de vida en las ciudades.
- Mejora de la salud y de la calidad de vida: promueven hábitos de vida saludable, como el consumo de alimentos ecológicos y la actividad física en el huerto.
- Beneficios terapéuticos y de integración social: es muy útil para el bienestar físico y mental de colectivos vulnerables como personas mayores o en riesgo de exclusión social.
- Además, la práctica de actividades participativas y al aire libre, permite a las personas con discapacidad intelectual superar muchos de sus complejos y les ayuda en su integración.

Con el objeto de mejorar la calidad ambiental de la ciudad de Granada y por tanto su calidad de vida, así como incrementar la superficie de área verde por habitante se proponen las siguientes actuaciones:

- Realizar un programa municipal de recuperación temporal o definitiva de suelos públicos, que iban a ser destinado para la construcción de viviendas y que podrían ser recuperados para crear zonas verdes que mejoren la calidad ambiental de los barrios, especialmente aquellos que disponen menos superficie de zona verde.

Mediante esta actuación se pretende identificar los solares que se encuentran sin uso actual y que pueden ser recuperados como nuevas áreas verdes en la ciudad. En el caso del Albaicín dadas las complicaciones para realizar una actuación de este tipo, se plantea realizar esta transformación en los entornos de las murallas, contando para ello con la implicación de la Junta de Andalucía.

- Detectar solares o parcelas en la vega de la ciudad de Granada o en los diferentes distritos, que se encuentren sin uso alguno y que reúnan los requisitos necesarios para uso como huertos urbanos, para posteriormente desarrollar un proyecto de huerto urbano en aquellos espacios que cumplan las características anteriores.

13. SEGUIMIENTO DEL PLAN DE INSTALACIONES DEPORTIVAS Y EVALUACIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS NECESARIOS EN LOS BARRIOS PARA GARANTIZAR LA PRÁCTICA DEL DEPORTE BASE.

Según el actual Plan Director de Instalaciones Deportivas, la ciudad de Granada cuenta con un total de 361.862,37 metros cuadrados de suelo destinado a usos deportivos. A pesar de esta superficie el plan de infraestructuras deportivas hace referencia a la necesidad de incrementar el número de instalaciones deportivas para cumplir con los estándares de habitante por superficie deportiva, siendo las actuaciones necesarias las siguientes para cumplir las expectativas ante el crecimiento poblacional y la población flotante de la ciudad:

- Aumentar las pistas polideportivas cuantitativamente en 24.
- Aumentar las pistas de tenis cuantitativamente en 11.
- Aumentar en 10 las pistas de pádel.
- Construir tres pistas de pared.
- Necesidad de 5 pistas especiales.
- Eliminar la necesidad de pistas de petanca en zona centro.
- Necesidad de centros polideportivos en la ciudad.
- Construcción de pistas de atletismo.
- Aumentar las piscinas y pabellones.

Actualmente Granada se encuentra en la revisión de su Plan Director de Infraestructuras Deportivas, el cual servirá para diagnosticar y plantear las nuevas necesidades deportivas de la ciudad, motivo por el cual se plantea la siguiente actuación:

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

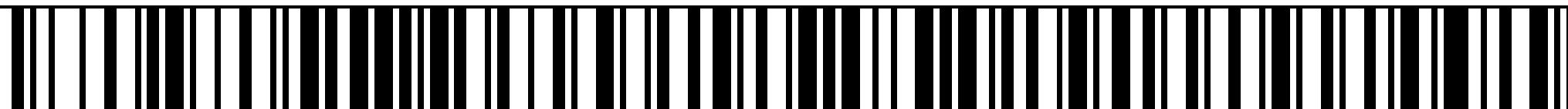
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- Crear un órgano consultivo deportivo municipal, en el cual participen los actores deportivos de la ciudad para aconsejar de la dirección deportiva.
- Realizar un seguimiento de plan director de instalaciones deportivas.
- Evaluar la ejecución del anterior plan y abordar la evaluación del nuevo.
- Promover la creación de un voluntariado deportivo que apoye el desarrollo de actividades deportivas.
- Planificar un programa deportivo de base que promueva acciones de integración social.

14. DESARROLLAR UN PLAN MUNICIPAL DE CALIDAD DEL AIRE Y RUIDO.

Granada es una de las ciudades españolas más afectadas por los niveles de contaminación del aire, con presencia de partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno (NO2) y dióxido de azufre (SO2). Siendo suficientemente conocidos en Granada, los diferentes problemas de contaminación atmosférica de la ciudad, derivados de la alta densidad de vehículos que cada día circulan desde el área metropolitana a la capital y viceversa, los cuales además de generar problemas de movilidad, están provocando un doble impacto atmosférico uno por ruidos y otro por la continua emisión de partículas en suspensión y gases que contaminan la atmosfera de la ciudad. A esta situación anterior hay que añadirle la inversión térmica que sufre la ciudad de Granada consecuencia de su posición y a las corrientes de los vientos, los cuales dificultan la limpieza de la atmosfera.

Con el objeto de mejorar la calidad atmosférica de la ciudad y abordar la actual problemática de calidad del aire, se plantea la realización de la siguiente actuación:

- Desarrollar un plan municipal de calidad del aire y ruido de la ciudad de Granada.
- Abordar junto con los municipios del área metropolitana y las administraciones implicadas un plan metropolitano de calidad del aire.

15. PLAN DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO.

Granada es la primera ciudad andaluza en firmar el pacto de alcaldes por la adaptación al cambio climático (Mayors Adapt), el 5 de marzo de 2015, el cual está destinado a trabajar en la implementación de medidas para adaptar la ciudad al cambio climático y minimizar los efectos negativos que este pueda provocar.

Con el objeto de mejorar la calidad ambiental de la ciudad y abordar la actual problemática derivada de los efectos del cambio climático, se plantea la realización de la siguiente actuación:

- Desarrollar un plan municipal de adaptación al cambio climático para la ciudad de Granada.

16. ACORDAR LA PROTECCIÓN DE LA VEGA COMO ELEMENTO PAISAJÍSTICO DE SINGULAR RELEVANCIA MEDIOAMBIENTAL.

Históricamente la Vega de Granada ha sido objeto de multitud de iniciativas encaminadas a su protección y puesta en valor, de hecho, en figuras de planificación como el Plan de Ordenación Territorial del Área Metropolitana de Granada (POTAUG), el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Granada, o el propio Plan General de Ordenación Urbana de Granada (PGOU), protegen a esta área declarándola como zona de especial protección por sus valores productivos. Teniendo en cuenta que estas protecciones asignadas por los instrumentos de planificación no han sido eficaces en la protección de la Vega, principalmente debido a que el entorno de la misma se encuentra configurado por territorios de diferentes municipios, los cuales en gran medida han hecho un uso de los terrenos de Vega diferente al productivo agrícola.

Ante esta realidad, la sociedad y diferentes administraciones han estado trabajando en la definición de mecanismos de protección y puesta en valor de la Vega Granadina. Ejemplo de ello han sido las iniciativas promovidas por agentes sociales como la Plataforma Salvemos la Vega, u otras de carácter más gubernamental como fueron la inclusión en el Plan Estratégico de la Ciudad de Granada 2007, un proyecto dirigido a realizar un plan de adecuación y protección de la Vega que permitiese su protección frente a la construcción urbanística y puesta en valor abriéndola a los ciudadanos. Asimismo, ante estas iniciativas, la Junta de Andalucía decidió en el año 2012 redactar un Plan Especial de Ordenación de la Vega de Granada, el cual aún está en desarrollo. Cualquier acción sobre la Vega deberá respetar el Pacto que el 19 de febrero de 2015 firmaron todas

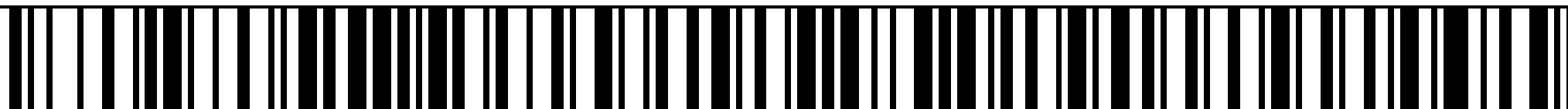
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



las fuerzas políticas locales y varios colectivos y que se fundamentaba en el presente decálogo:

1. Protección y adaptación normativa.
2. Dinamización de la agricultura y ganadería.
3. Los principales actores de la Vega son los agricultores y los trabajadores que viven en ella.
4. El ciclo integral del agua.
5. Programas educativos que fomenten la sensibilización, el conocimiento y la valoración de este espacio.
6. Ofrecer el consumo de productos de la vega en los comedores escolares y universitarios.
7. Actualizar el catálogo de bienes patrimoniales y recuperación de los mismos.
8. Un plan de señalización, mantenimiento y preservación de ríos, acequias y caminos.
9. Promover campañas informativas para que convierta en un elemento identitario de la ciudad.
10. Estudiar la apertura de una Oficina Técnica de la Vega.

Según la justificación anterior se hace necesario abordar la protección de la Vega de Granada como una acción estratégica, que permita conservar un recurso paisajístico y medio ambiental como es la Vega, para ello se proponen las siguientes actuaciones:

- Promover un acuerdo entre los diferentes municipios que conforman la vega, así como administraciones superiores, para proteger la Vega de una forma real y eficiente.
- Retomar la elaboración del Plan Especial de Ordenación de la Vega, en el cual se aborde su puesta en valor como espacio para el ocio y el disfrute de todos

los granadinos, haciendo hincapié en los elementos ambientales que le aportan relevancia y su paisaje.

- Implantar un programa de custodia del territorio que implique a todos los agentes sociales y económicos, así como a los ciudadanos en la protección y conservación de la vega.
 - Confeccionar un programa de formación y empleo para jóvenes agricultores.
 - Generar proyectos empresariales dentro de la economía social (cooperativas y sociedades laborales) con importantes incentivos y ayudas gubernamentales.
17. REDIMENSIONAR LA OFICINA DE LA AGENDA 21 LOCAL ELABORANDO UN NUEVO PLAN DE ACCIÓN.

La ciudad de Granada firmo en el año 2000 la carta de Aalborg, comprometiéndose a iniciar un trabajo para integrar en todas las políticas locales los principios de desarrollo sostenible, en este sentido comienza un proceso de implantación de Agenda 21 Local, el cual se ha mantenido durante 15 años, mediante diferentes planes de acción, por este motivo y con la intención de mantener esta importantísima herramienta de sostenibilidad urbana local, se plantea la siguiente actuación:

- Elaborar un nuevo plan de acción que mantenga la agenda 21 local y la conecte con los diferentes planes y estrategias de la ciudad.
18. ACTUALIZAR E IMPLEMENTAR EL PLAN DE EFICIENCIA ENERGÉTICA Y OPTIMIZACIÓN DEL USO DE ENERGÍAS RENOVABLES.

En el marco del Plan de Acción de Eficiencia Energética de Granada se hace necesario realizar las siguientes actuaciones:

- Realizar auditorías energéticas a los edificios y equipamientos municipales.
- Actualizar el plan de acción de eficiencia energética, para incorporar los datos obtenidos de las auditorías y plantear un nuevo escenario de reducción de gases de efecto invernadero.

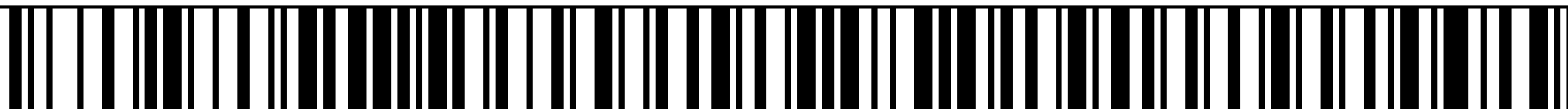
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- Incluir análisis del clima urbano y criterios de eficiencia energética en el desarrollo de nuevas áreas urbanas.
- Cambio progresivo de las luminarias públicas menos eficientes por otras más eficientes.
- Programa de actualización de las calderas de los centros públicos sustituyendo el consumo de los combustibles fósiles por otros alternativos como la biomasa.
- Fijar dispositivos inteligentes para el control del alumbrado público.

19. ACTUALIZACIÓN PROGRESIVA DE LAS REDES ELÉCTRICAS MUNICIPALES PARA MEJORAR SU EFICIENCIA.

Aunque desde un punto de vista municipal, el Ayuntamiento de Granada no es responsable de las redes eléctricas, sino que son los operadores eléctricos, en este sentido y aunque no exista una competencia en materia de redes eléctricas, se plantean las siguientes actuaciones:

- Acordar con los diferentes operadores eléctricos la renovación progresiva de las líneas eléctricas de la ciudad para implantar un sistema eléctrico inteligente basado en las *smartgrid*.

20. DIAGNOSIS DE LAS ENVOLVENTES TÉRMICAS DE EDIFICIOS PÚBLICOS Y ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA DE MEJORA.

Teniendo en cuenta la importancia de las envolventes térmicas de los edificios en el consumo energético, pues de ellas dependerá el aislante del edificio, que marcará las necesidades de calefacción y refrigeración del mismo. Se hace necesario plantear las siguientes actuaciones:

- Diagnosticar las envolventes térmicas de los edificios de titularidad pública, con el objetivo de conocer sus propiedades térmicas, así como las posibles mejoras para incrementar la calificación energética de los edificios.
- Establecer un programa de actuación que permita mejorar la calidad de las envolventes térmicas de los edificios públicos, permitiendo incrementar su eficiencia energética manteniendo la calidad de las fachas de los mismos.

- Establecer criterios de rehabilitación de edificios existentes basados en la mejora de la calificación energética.

21. IMPULSO DE LA CREACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES SALUDABLES PREFERENTEMENTE MEDIANTE UN PROGRAMA DE ACTUACIONES DIRIGIDAS A LA PEATONALIZACIÓN Y MEJORA DE LA MOVILIDAD DE LOS VIANDANTES.

Según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada, se hace indispensable trabajar en la mejora de la peatonalización de la ciudad mediante las siguientes actuaciones:

- Creación de una red de itinerarios peatonales saludables mediante programas de peatonalización de las calles y mejora de la movilidad de los viandantes y conecten toda la ciudad.
- Establecer conexiones peatonales con los municipios más cercanos del área metropolitana.
- Actualizar regularmente el Plan de Accesibilidad Municipal para ir avanzando en la remodelación de espacios públicos haciéndolos más cómodos y agradable para todos.

22. INTRODUCIR PROGRESIVAMENTE VEHÍCULOS EFICIENTES Y BAJOS EN CARBONO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

Para cumplir con los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como minimizar la contaminación ambiental tanto de partículas, como gases y ruidos, se propone la realización de las siguientes actuaciones:

- Introducir progresivamente vehículos más eficientes y bajos en carbono en el transporte público, a medida que se vayan renovando los vehículos.
- Adoptar la Directiva de vehículos limpios, siguiendo las recomendaciones del proyecto europeo "Clean Fleets" para la renovación paulatina del parque automovilístico municipal, incorporando vehículos más eficientes y menos contaminantes.

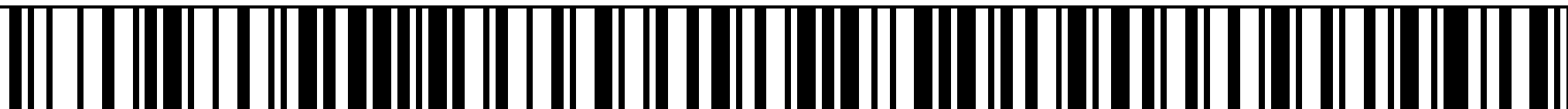
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- Favorecer el uso del vehículo eléctrico en la ciudad de Granada, mediante una estrategia que permita su implantación y evolución contemplando políticas de aparcamiento y puntos de recarga.

23. IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS PARA REDUCIR LA UTILIZACIÓN DEL VEHÍCULO PRIVADO.

Tal como se indica en el plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Granada, y con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, se propone el desarrollo de un plan para la minimización del vehículo privado en la ciudad, que contemple las siguientes actuaciones:

- Promoción de las plataformas de *carsharing* o vehículos de uso compartido.
- Incentivar el transporte a pie.
- Reducción de accesos al centro de la ciudad.
- Regulación del tráfico.
- Diseñar vías ciclistas urbanas a través de un plan de promoción de la bicicleta como medio de transporte.

24. DESARROLLO DE LAS CONEXIONES INTERMODALES E INTERCAMBIADORES EFICIENTES.

Teniendo en cuenta el peso metropolitano en la ciudad de Granada, así como las diferentes alternativas modales a la hora de realizar los desplazamientos, se hace necesario realizar las siguientes actuaciones:

- Integración de la red de transporte metropolitana con la urbana estableciendo intercambiadores que faciliten las conexiones entre el área metropolitana y la ciudad.
- Establecimiento del billete único cuando el metro entre en funcionamiento.
- Abordar las conexiones con el aeropuerto.

13.2. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO DE LA DIPUTACIÓN DE GRANADA: GRANADA METRÓPOLI.

Granada Metrópoli es un proyecto que engloba las dos Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) de la Diputación de Granada para un total de 18 municipios del anillo metropolitano de Granada: EDUSI 'Aglomeración Urbana de Granada' y EDUSI 'Metropolitano Suroeste'.

Las dos EDUSI que protagonizan Granada Metrópoli benefician a las más de 430.000 personas que viven en los distritos de La Chana y la Zona Norte de Granada capital, Albolote, Atarfe, Jun, Peligros, Pulianas, Cárjar, Cenes de la Vega, Huétor Vega, Gójar, La Zubia, Monachil y Ogíjares (Aglomeración Urbana de Granada); y en las poblaciones de Churriana de la Vega, Cúllar Vega, Santa Fe, Las Gabias y Vegas del Genil (Metropolitano Suroeste de Granada).

El objetivo de estas EDUSI, incluidas en el Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020, es el crecimiento sostenible e integrador del anillo metropolitano de Granada.

Para ello desarrollarán hasta 2023 más de 65 actuaciones repartidas en cuatro pilares básicos:

- Garantizar un mejor uso de las TIC
- Conseguir una economía más limpia y sostenible
- Contribuir a la conservación del medio ambiente y el patrimonio cultural
- Promover la igualdad, la salud y la inclusión social

Hasta 2023 se invertirán 31.250.000€ del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de la Unión Europea (que aporta el 80%, 25 millones) y la Diputación de Granada, que completa el 20% restante (6,25 millones) y gestiona ambos proyectos. Concretamente 18,7 millones corresponde a la EDUSI 'Aglomeración Urbana de Granada' y 12,5 millones a la EDUSI 'Metropolitano Suroeste'.

Las actuaciones que afectan a los Distritos Norte y La Chana de Granada capital se adscriben al objetivo temático 9: promover la inclusión social y luchar contra la pobreza, y en concreto a la línea de actuación 9.1: recuperación y rehabilitación de espacios abandonados para iniciativas de interés social o económico.

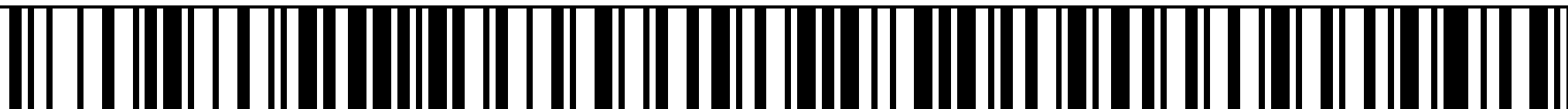
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Para ambos Distritos se proponen actuaciones que consisten, principalmente, en la recuperación y mejora de espacios públicos, mediante reurbanizaciones que mejoren la pavimentación, eliminen barreras arquitectónicas, amplíen aceras, transformen viarios en plataforma única, e introduzcan mejoras en alumbrado público y medidas de eficiencia energética y de modernización del mobiliario urbano.

• En el Distrito Norte:

- Mejoras y eliminación de barreras arquitectónicas en Parque28-F
- Eliminación de barreras arquitectónicas en barrio La Paz, acceso a la calle Pedro de Machuca,
- Renovación de acerados en la calle Javier de Burgos, y de los pavimentos en Casería de Aguirre
- Intervención y mejora del alumbrado público en la calle Julio MorenoDávila.
- Renovación de mobiliario urbano, bordillos y alcorques en calle Joaquina Eguaras,
- Eliminación de aguas en calle Tete Montoliu
- Reurbanización de las calles Bartolomé Roldán, Elcano, Juan de Austria, Pedro Gutiérrez, Pedro Terreros, Las Perdices, Plaza de la Provincia y Rodrigo de Escobedo.

El presupuesto estimado de las intervenciones asciende a1.391.970,24 €

• En La Chana:

- Remodelación de la Plaza de la Unidad
- Rotonda en Avda. de Andalucía confluencia con calles Sagrada Familia y José María Carulla con Estatua
- Renovación del alumbrado público en calles Alianza, Biznaga, Cabaña, Castaño, Cedro, Chana, Doctor Medina Olmos, Echegaray, Estrellas, Gabriel Aragón, Géminis, Geranio, Higuera, López Sancho, Pensamiento, Trébol, Tulipán, Virgen

de la Fuensanta, Virgen de la Paloma y Virgen del Monte, Plaza Alianza, Pasaje Gor y Paso de Zarabanda en Ctra. Antigua de Málaga

El presupuesto estimado de las intervenciones asciende a 984.796,45,00 €.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

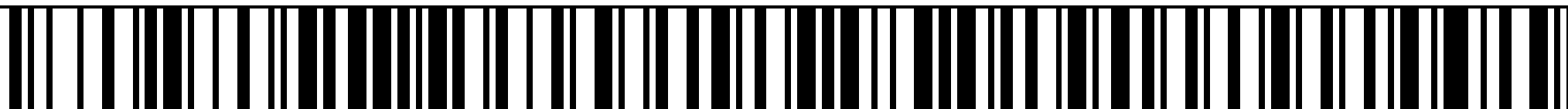
Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO

/VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



MI.14

CONDICIONANTES DERIVADOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VIGENTE.



Sobre el territorio local confluyen todos los niveles de la Administración, con sus correspondientes responsabilidades y competencias. Una de las prioridades de la planificación urbanística actual es la de establecer en el territorio una coordinación entre los diferentes niveles de la administración, ya sea de base territorial o sectorial, de tal manera que se asegure que el ejercicio de cada competencia sea, en sus aspectos territoriales, fruto de la interrelación e integración de objetivos comunes.

En el presente apartado se analizan las determinaciones de los tres documentos de la planificación territorial: el vigente Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada y el Plan Especial de Ordenación de la Vega de Granada.

14.1. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA de 29 de diciembre de 2006), es el instrumento mediante el cual se establecen los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general.

El Plan defiende una concepción integral del territorio, comprendiendo desde el suelo y el paisaje hasta la cultura, la economía y política, dado que es el territorio el que aporta relieves sociales. Su finalidad general es definir la organización física espacial para las funciones territoriales de Andalucía, adecuadas a sus necesidades y potencialidades actuales y diseñar una estrategia territorial andaluza global, para garantizar el fin de los desequilibrios internos y asegurar una adecuada conexión del territorio andaluz con el entorno europeo y el Magreb.

Para ello el Plan define el Modelo Territorial de Andalucía, que se constituye en la referencia básica de los objetivos de la política territorial andaluza, ofreciendo un esquema de la organización del territorio andaluz que responde a los objetivos y necesidades de la Comunidad, en cuanto un espacio común para su desarrollo equilibrado, solidario y sostenible.

• El Modelo Territorial.

El Modelo Territorial de Andalucía constata la plasmación de los objetivos de la política territorial andaluza, estimando un esbozo de la previsible organización del territorio andaluz que responda a sus objetivos y necesidades. Las estrategias territoriales y políticas específicas se entienden en la perspectiva de desarrollar y consolidar dicho Modelo, debiendo la actuación pública en su conjunto tenerlo en consideración en el diseño de sus políticas sectoriales para contribuir activamente a su consecución.

El modelo territorial se configura a partir de los siguientes componentes:

- El Sistema de Ciudades y las estructuras urbanas intermedias.
- Los Sistemas de Articulación Regional.
- El Sistema de Protección del Territorio.
- Los referentes territoriales para la integración exterior.
- La zonificación.

Así mismo el modelo territorial se organiza mediante diferentes niveles de desagregación espacial según las necesidades funcionales o específicas derivadas de sus propias características, así como de las opciones políticas contenidas en el propio Modelo Territorial. La zonificación, se articula en varios niveles:

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

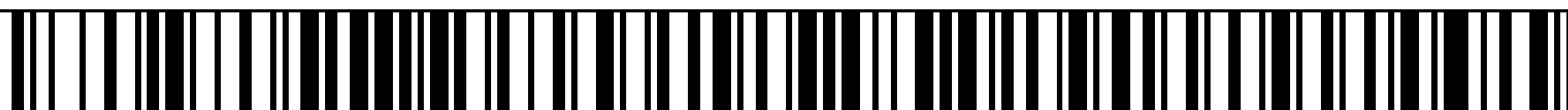
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- El Dominio Territorial se corresponde con las unidades geográficas más elementales, por lo que de manera muy básica permite la identificación de las características, problemas y oportunidades comunes, así como la concreción de determinadas estrategias de desarrollo. La aglomeración urbana de Granada se inserta en el dominio territorial denominado: Sierras y Valles Interiores.
- La Unidad Territorial se refiere a aquellos ámbitos que operan como marco para la aplicación particular de los objetivos estratégicos de ordenación territorial y de directrices para su propio desarrollo.

Granada se encuentra incluida en el escalón jerárquico superior del sistema de ciudades: Los Centros Regionales. Los objetivos que se establecen para ellos son la consolidación de un sistema polinuclear concebido como una red de ciudades metropolitanas y la mejora de la competitividad global del sistema, mediante la adecuada ordenación interna de cada Centro Regional.

A tal efecto la Norma 25 del POTA avanza el contenido para los Centros Regionales, entre los que podemos destacar:

1. Favorecer el desarrollo social y económico de los Centros Regionales.
2. Dotar a los Centros Regionales de equipamientos y servicios especializados de nivel regional/provincial.
3. Mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos.
4. Dotar con equipamientos y servicios especializados atendiendo a criterios de descentralización y especialización compartida a nivel regional:
 - Equipamientos especializados de primer nivel regionales (Hospitales de Especialidades, Servicios Sociales especializados, Centros Deportivos de alta competición).
 - Centros Universitarios y Centro de I+D.
 - Dotaciones especializadas de servicios y eventos relacionados con el ocio y el turismo.

5. Dotar a cada Centro Regional de Parques Tecnológicos o Medios de Innovación que queden integrados en la red andaluza de espacios de innovación.
6. Intervenir en la oferta de suelo para actividades productivas mediante la creación de parques empresariales con suelos altamente cualificados.
7. Promover turísticamente los Centros Regionales mediante estrategias conjuntas que pongan en valor sus recursos patrimoniales y de actividad urbana, así como la dotación de equipamientos y servicios turísticos especializados.

Como vemos, la potenciación de la competitividad de las ciudades integrantes de esta jerarquía urbana propuesta en el POTA se centra, fundamentalmente, en la dotación de un nivel de equipamientos y servicios ajustado a su escala y en la promoción de actividades económicas que impulsen el desarrollo de sectores emergentes (Turismo, Logística, Nuevas Tecnologías, etc.).

• **El modelo de ciudad inducido por el POTA.**

El núcleo central y más desarrollado de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en la medida que contiene las líneas de actuación necesarias para la consecución del Modelo Territorial de Andalucía son, sin duda, las **Estrategias de Desarrollo Territorial y Zonificación**, las cuales se agrupan en cuatro capítulos: Sistema de Ciudades, Sistemas de Articulación Regional, Sistema Regional de Protección del Territorio e Integración Exterior.

Especial relevancia adquieren las determinaciones establecidas sobre la **orientación y control de los procesos de urbanización y la calidad urbana** ya que van a tener una vital incidencia en los procesos de revisión del planeamiento general.

El POTA establece cuatro dimensiones básicas de orientación y control:

- En relación con las dinámicas de urbanización que comprometan o alteren el orden territorial regional, los procesos de urbanización a impulsar deben contribuir a reforzar un modelo territorial basado en la existencia de una matriz urbana, de un sistema de ciudades, equilibrado y coherente.
- En relación con las dinámicas de urbanización que repercuten en la pérdida de cohesión social, las medidas a impulsar tienen que ver con la exigencia de

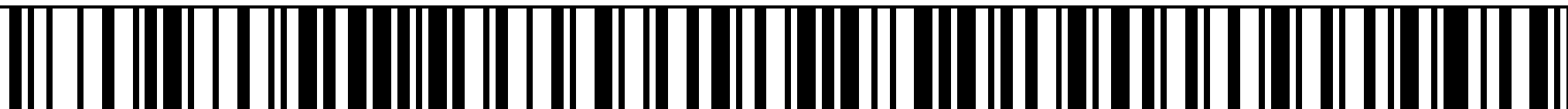
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



altos niveles de calidad en la formalización de los espacios urbanizados, y de dotaciones de servicios públicos, en cuanto marco físico de la vida cotidiana de todos los ciudadanos.

- En relación con la competitividad de las ciudades, las condiciones actuales de desarrollo de las actividades económicas sólo pueden sostenerse en un marco urbanístico de sólidas bases infraestructurales y de ordenación física adecuada.
- En relación con la sostenibilidad de los procesos de urbanización, la base ecológica de la ciudad debe ser considerada desde la perspectiva de su responsabilidad en el consumo global de recursos naturales y en la conservación del capital natural (agua, energía y materiales y espacios rurales y naturales) y en la creación de condiciones internas de adecuada habitabilidad y buena calidad ambiental.

Dentro de la regulación contemplada acerca de la orientación y control de los procesos de urbanización y de calidad urbana, **la determinación que, sin duda, va a repercutir de manera directa en la formulación de los modelos urbano-territoriales a prever desde las escalas de la planificación subregional y urbanística, es la recogida en la Norma 45 "Modelo de Ciudad"** no solamente por la profundidad y alcance de su contenido sustantivo- cuestión ésta que a continuación pasamos a desarrollar- sino porque, al tratarse de una determinación con el carácter de "Norma" implica, según el Artículo 2, que "vinculan directamente a las administraciones públicas, tanto en sus objetivos como en los instrumentos a aplicar, para los cuales se establecen criterios, plazos y orientaciones específicas para su aplicación".

En relación con el contenido de las determinaciones relativas al Modelo de Ciudad destacamos las siguientes, dada su significativa incidencia en el planeamiento urbanístico y subregional:

1. El Plan considera necesario la **defensa de un sistema y un modelo de ciudad en su conjunto de acuerdo a la tradición mediterránea**, como depositarias activas de nuestra cultura en toda su diversidad.
2. De acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de **un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y suelo**. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad

mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.

3. El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de **ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones** de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.
4. **Para el caso de los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano**, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. **Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos**. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de la ciudad preexistente.
5. Como norma y con criterio general, **serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales** de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía los siguientes:
 - a. El grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior, **dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención en la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos**.
 - b. **La no alteración del modelo de asentamiento, resultando excepcional los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos**.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

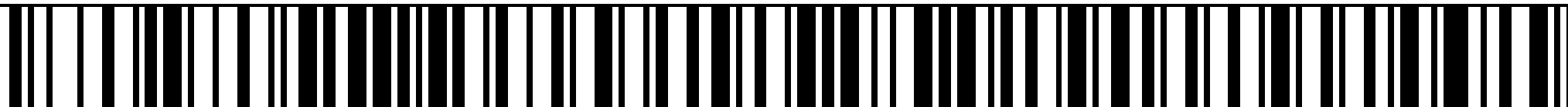
Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO

/VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- c. Un desarrollo urbanístico eficiente que permita **adecuar el ritmo de crecimiento a la efectiva implantación de las dotaciones y equipamientos básicos** (educativos, sanitarios, asistenciales, deportivos, culturales), los sistemas generales de espacios libres y el transporte público.
- d. La **disponibilidad y suficiencia de los recursos hídricos y energéticos** adecuados a las previsiones del desarrollo urbanístico establecido.

En el supuesto de existencia de planes de ordenación del territorio de ámbito subregional en vigor, los referidos criterios se enmarcarán en las determinaciones y contenidos de estos.

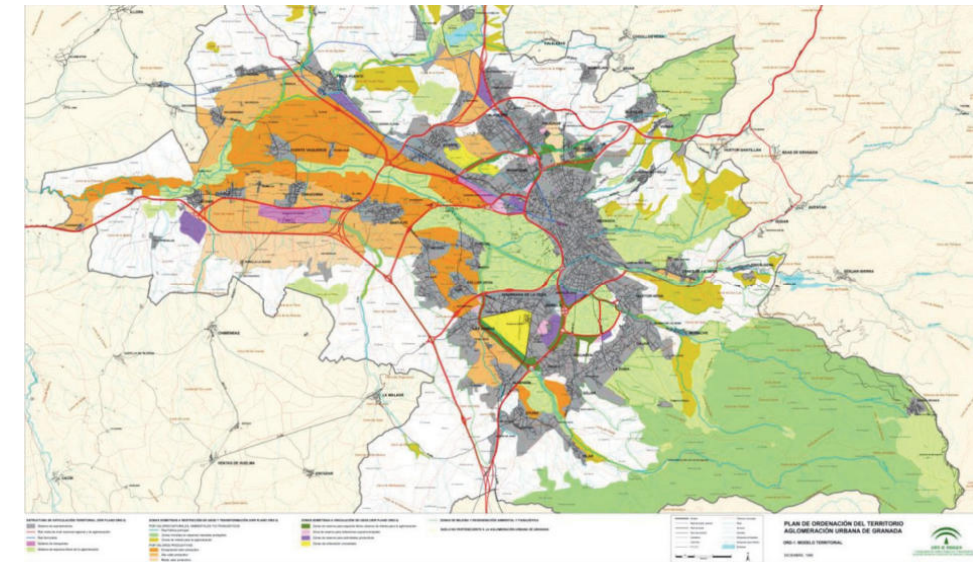
14.2. EL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

La Aglomeración Urbana de Granada es un ámbito tradicionalmente identificado con la comarca de la Vega de Granada, en el que sus principales características son la presencia de la histórica ciudad de Granada y la configuración de un espacio agrario de gran singularidad, ámbito al que se adscriben numerosas poblaciones menores con las que mantienen distintas relaciones funcionales. Todo este entramado conforma una unidad territorial, así reconocida por el POTA con el nombre de Centro Regional de Granada, que, aunque no se identifica al cien por cien con la delimitación física finalmente tenida en cuenta en el POTAUG, sí que llega a cubrir la práctica totalidad de sus dinámicas y funciones.

Por Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, que constituye, ante todo, el instrumento de planificación para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas y de las actividades de los particulares en su ámbito territorial de actuación. A su vez, tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio, por lo que, en consecuencia, requiere la definición de un marco de referencia que sirva para ajustar las distintas acciones sectoriales sobre el espacio.

Las propuestas del POTAUG se pueden sintetizar en la propuesta de Modelo Territorial, esquema básico sobre el que pivotan los planteamientos fundamentales del Plan.

El modelo territorial se compone, por un lado, de un conjunto de sistemas estructurantes. Estos son el sistema de asentamientos, la red viaria principal, la red ferroviaria, el sistema de transportes y el sistema de espacios libres de nivel metropolitano. Por otro lado, define y delimita zonas sometidas a restricciones de uso por diversos valores ecológicos, ambientales y/o paisajísticos (por ejemplo, vertiente norte de Sierra Elvira, Jesús del Valle o meandros del Genil en Láchar), donde no pueden faltar los declarados parques naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor por sus implicaciones en el ámbito de la aglomeración; zonas sometidas a vinculación de uso por razones esencialmente de accesibilidad y de disponibilidad de suelos (por ejemplo, el emplazamiento del Campus de la Salud o del Centro de Transportes) y zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística (por ejemplo, vertiente sur de Sierra Elvira o canteras del Cono de la Zubia).



El modelo territorial del POTAUG

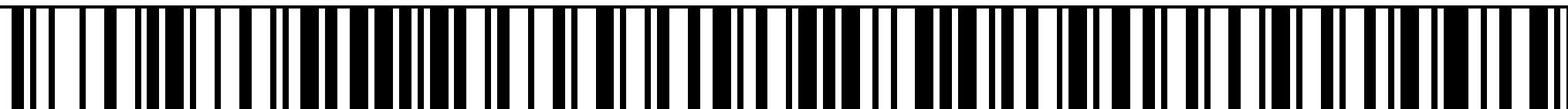
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Todas estas estructuras y zonificaciones se pormenorizan en planos específicos que ganan en precisión y se reflejan, a su vez, en el apartado de Normativa del Plan, bien como Normas, bien como Directrices o bien como Recomendaciones, según los casos. En definitiva, los objetivos fundamentales del POT AUG tratan de incidir sobre los problemas detectados con óptica territorial unitaria, por lo que **la formulación de las propuestas pretende obtener los siguientes resultados:**

- **Proteger las zonas de alto valor ecológico, ambiental y/o paisajístico.** A este respecto, es precisa la creación de una red de espacios de interés para la aglomeración por sus acreditados valores. Partiendo de la existencia de espacios protegidos de interés nacional (Sierra Nevada) y regional (Sierra de Huétor), el Plan de Ordenación del Territorio los asume y complementa con otros espacios valiosos (más de una veintena, aunque en su mayoría de pequeñas dimensiones) en correspondencia con su ámbito territorial y escala. Se pretende preservar a estas zonas delimitadas frente a procesos de transformación inadecuados, que no sólo podrían suponer perturbaciones en la normalmente frágil ecología y paisaje de estos reductos naturalísticos, sino que también afectarían al propio modelo territorial a que se aspira.
- **Regenerar ciertos espacios, tan numerosos (24) como dispersos por el ámbito, que se encuentran en procesos degradativos** y que, a veces, conllevan una merma de su potencial productivo, en unos casos, o riesgo físico, en otros. El señalamiento de estas zonas de mejora tiene por finalidad plantear y desarrollar políticas ambientales sobre las mismas que, entre otros efectos, conllevan revalorización social de estos espacios en el contexto de una aglomeración urbana. A esta actuación se añade otra encaminada a la restauración del drenaje superficial en múltiples cauces obstaculizados para un adecuado desagüe en caso de torrencialidad pluvial, por tanto, propicios a eventuales inundaciones, siendo más de 40 los seleccionados.
- **Garantizar niveles de complementariedad de los núcleos del sistema urbano de Granada y de competitividad del conjunto en relación a los sistemas regional y nacional.** Una buena organización territorial y la conjugación de voluntades por parte de las administraciones y los particulares que actúan en la aglomeración suponen un indudable avance en tal dirección.

- **Propiciar una mayor vinculación de los habitantes con su entorno y, a la vez, espacio económico, social, cultural y vivencial;** en definitiva, restablecer un vínculo territorial en buena parte perdido durante el proceso de expansión urbana. Para este cometido, es preciso formular los mecanismos que faciliten el contacto y uso del medio rural por parte de los habitantes, considerándose adecuado para este fin la concepción de un sistema metropolitano de espacios libres, conformado por casi una veintena de espacios extensivos y un número superior de espacios lineales (riberas fluviales, vías pecuarias y caminos rurales) que constituyen un total de ocho circuitos o itinerarios interrelacionados entre sí. Esta propuesta de sistema coadyuva, a su vez, con el objetivo de consolidar el sistema de asentamientos frente a políticas tendentes a la expansión urbanística, cuyas consecuencias en conjunto supondrían la total transformación del entorno de la aglomeración.
- **Satisfacer las necesidades de movilidad en la aglomeración,** para cuyo fin se apuesta por un sistema de transporte público de gran capacidad, un tranvía o metro ligero, que entre medio y largo plazo daría cobertura a la mayoría de los núcleos urbanos de la aglomeración. Pero la mejora de la movilidad se afronta asimismo con el replanteamiento completo del resto de los sistemas viario y ferroviario, así como del transporte público por carretera. Así, se establece una propuesta que implica la construcción y/o remodelación de cuatro tramos de la red viaria de nivel nacional-regional (destaca la nueva variante general de la aglomeración), once de la propia del ámbito de la aglomeración, múltiples actuaciones puntuales en la red local-supramunicipal, seis actuaciones coordinadas en la red ferroviaria (destaca el cambio de trazado de la línea de Moreda en su inicio), entre otras medidas que propone el Plan.
- **Preservar suelos estratégicos para la futura instalación de equipamientos supramunicipales, servicios e industrias de sectores innovadores y otros usos** que, por su interés general, deben beneficiarse de las nuevas rentas de situación (suelos de valor estratégico) que se generarán con las actuaciones en infraestructuras y otros elementos de organización territorial. A su vez, establecer mecanismos que preserven espacios de alto valor productivo agrícola (la vega en general) frente a su ocupación y transformación por usos banales o que no requieran ubicarse necesariamente en esa zona productiva para desarrollar su actividad.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

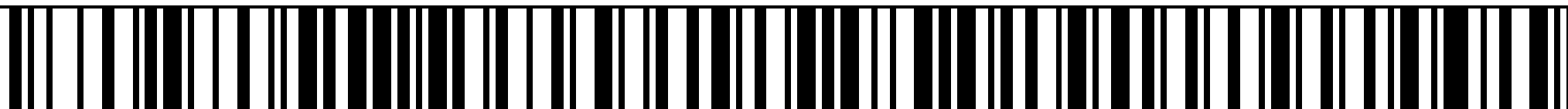
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Los mencionados objetivos múltiples del POT AUG pueden ser sintetizados en tres grandes líneas de actuación, que a la vez pueden considerarse como los retos a afrontar en su aplicación y gestión:

1. La mejora de la articulación.

El Plan de Ordenación del Territorio pretende fundamentar la articulación territorial de la aglomeración urbana en un conjunto de sistemas y redes cuyos componentes son en parte preexistentes y en parte propuestos.

A partir de los problemas y disfunciones relativos a la movilidad, las propuestas que se centran en el sistema viario van encaminadas a la mejora y compleción de las redes, sobre todo la más deficitaria en la aglomeración: la de funciones metropolitanas. No obstante, se incide en todos los niveles existentes puesto que su planificación global permitirá alcanzar grados de interrelación que favorezcan la compleja movilidad de la aglomeración de Granada en su conjunto. Por tanto, los objetivos marcados en la propuesta de red viaria de la aglomeración se justifican en las evidentes carencias que presentaba entonces el sistema, que debían ser corregidas, y en las potencialidades que ofrecía la disposición de los asentamientos, la viabilidad de las infraestructuras con mejores condiciones de funcionalidad y la configuración del resto de los sistemas de articulación territorial.

Asimismo, se destacaba el hecho de que la intervención sobre la red viaria de segundo y tercer nivel jerárquico, de aglomeración y local-supramunicipal, respectivamente, tenía como objetivos principales la adecuada interconexión de los asentamientos; es decir, apuesta por la mejora de la funcionalidad del sistema urbano y por el fomento de las relaciones entre los núcleos de la corona metropolitana, ambos aspectos considerados como deficientes. Del mismo modo, se planteaba la mejora y modernización del sistema ferroviario para adecuarlo a las demandas existentes y para propiciar su integración funcional con las actividades productivas de la aglomeración urbana.

Pero es la introducción de un transporte público sobre plataforma reservada tipo tranvía o similar y las adecuaciones de las líneas de autobuses interurbanos lo que se consideraba debía "revolucionar" la movilidad dentro de la aglomeración, pues contaría con los atributos de versatilidad, comodidad y competitividad, además de ser un transporte ecológico.

En definitiva, las opciones propuestas por el Plan para la satisfacción de la movilidad trataban de conciliar las distintas alternativas posibles técnica y funcionalmente, estableciendo una serie de actuaciones y estrategias interrelacionadas.

El último gran sistema estructurante es el de los espacios libres. La concepción y funcionalidad de los espacios libres interurbanos tiene diversas manifestaciones, pero se consideró que una de sus grandes bazas giraba en torno a su capacidad para organizar una aglomeración urbana como la granadina, desvertebrada tras un proceso acelerado de expansión.

Con el sistema de espacios libres se pretendía que muchos espacios y ciertos corredores formaran parte del circuito de desplazamientos cotidianos, favoreciendo una trama básica de espacios libres que dispusieran de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, se pretendía que con la declaración de los espacios constituyentes del sistema se propiciara el mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedaban al margen de transformaciones urbanísticas.

Un sistema de espacios libres de nivel metropolitano tiene una importante vertiente articuladora, pues su consideración conjunta pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema urbano. En efecto, en la aglomeración urbana de Granada, el sistema de espacios libres propuesto se convertía en un elemento estructurante de gran peso por la ubicación estratégica y las fuertes interrelaciones de sus espacios integrantes que, además de muy numerosos, abarcan una amplia extensión en el conjunto del ámbito de ordenación. Pero lo que es más significativo, gran parte del entramado tenía una fuerte integración con el resto de los elementos estructurantes, tanto los asentamientos (la gran mayoría de ellos contaban con espacios libres en contacto o en las inmediaciones), como las redes viarias y, en su caso, los medios de transporte público.

2. La mejora de la habitabilidad y de las condiciones ambientales.

El Plan propone mejorar la habitabilidad de la aglomeración en sentido funcional, social y medio ambiental, interviniendo sobre la movilidad y accesibilidad al incidir decisivamente sobre el sistema viario y los modos de transporte metropolitano; reservando suelos de localización estratégica para acoger dotaciones de nivel supramunicipal; incidiendo sobre el ciclo del agua (potabilización y saneamiento integrales; distribución garantizada

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

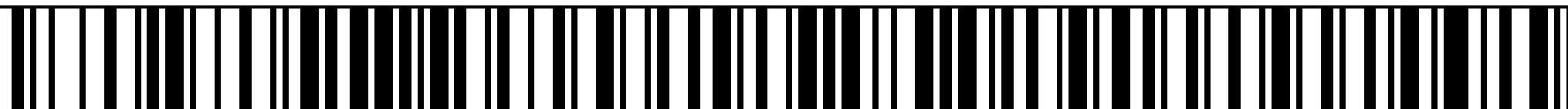
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



de los recursos hídricos); e interviniendo sobre el espacio rural con el fin de aproximarlos a los ciudadanos, revalorizándolo y regenerándolo donde se estimaba preciso y, en casos de fragilidad ecológica, protegiéndolo con los instrumentos de que disponía.

Se entiende desde el Plan que la mejora de la habitabilidad tiene su base en los anteriores sistemas estructurantes, por cuanto que una adecuada organización espacial facilita muchos de los objetivos esenciales de la calidad de vida. El sistema de comunicaciones y transportes, además de ser un elemento constitutivo de la estructura territorial, también es de los más influyentes en el nivel de calidad de vida de los ciudadanos, pues de la cantidad, trazado y características de los medios empleados depende la mayor o menor capacidad para satisfacer las demandas de movilidad de la ciudadanía en condiciones satisfactorias de fluidez y seguridad. Por otro lado, un sistema dotacional que se integre mejor en las redes de transporte y, más aún, en los itinerarios del transporte público de alta capacidad, puede satisfacer con mayor calidad las crecientes demandas de equipamientos y servicios sociales. Con esta finalidad, el Plan establece reservas de suelo destinadas a dotaciones que descentralicen las prestaciones de servicios y satisfagan las necesidades de la ciudadanía sin que tengan que desplazarse inevitablemente a la ciudad central de la aglomeración. Otro tanto ocurre con los sistemas hidráulicos y energéticos, donde se pretende introducir una mayor racionalidad en trazados y en la distribución de las respectivas redes. De ellas, las infraestructuras del ciclo del agua constituyen el entramado más complejo, más sensible, donde se considera que es más necesaria la intervención pública, y donde los resultados de una buena planificación y gestión son más relevantes socialmente. Los problemas que se arrastraban se convertirían en necesidad de actuación inaplazable por más tiempo, considerándose especialmente importante acometer la organización del ciclo del agua para el conjunto de la aglomeración.

En relación a la mejora de las condiciones ambientales, el Plan quiere afrontar este cometido protegiendo los espacios que considera de valor ecológico y ambiental, que son numerosos y abarcan una gran extensión en el ámbito. Y, por otra parte, proponiendo la regeneración de los que se encuentran degradados y se ubican en las inmediaciones de los núcleos de población, o incluso dentro del sistema de espacios libres. Respecto al primer caso, destacan las zonas correspondientes al Parque Nacional de Sierra Nevada y los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor, incurso en el ámbito de la aglomeración, por un lado, y otras zonas valoradas en el Plan, y que forman parte también del medio forestal del ámbito. A su vez, se incluyen otras zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración. Respecto al segundo caso, la regeneración de espacios marginales agrícolas o forestales, en algunos casos constitutivos del sistema de espacios libres, se considera que no solo se propiciará

su mejora ambiental y paisajística, sino que permitiría restablecer el vínculo de los habitantes de la aglomeración con el medio rural envolvente.

3. El apoyo a los recursos productivos territoriales y a las actividades económicas en general.

Desde el modelo territorial propuesto también se pretende apoyar los recursos productivos territoriales. En este sentido, se considera que un instrumento como este, de ordenación del territorio, puede contribuir con la optimización de los emplazamientos que acogerían en el futuro actividades que presumiblemente se habrían de implantar en el ámbito a tenor de las dinámicas socioeconómicas entonces existentes y su proyección hacia el futuro. Algunas de tales actividades ya se encontraban en fases incipientes de implantación.

En general, las líneas de intervención van dirigidas a la consolidación, renovación o implantación de actividades productivas ligadas a procesos metropolitanos, y se ocupan de identificar nuevas centralidades; de dispersar equipamientos especializados, de manera que no sean exclusivos del núcleo central; de construir una red viaria que facilite las comunicaciones tanto con el centro urbano del sistema como entre los propios centros secundarios; y de intervenir en la mejora del sistema productivo, sobre todo con el fomento de actividades industriales o terciarias tecnológicamente avanzadas e innovadoras. El Plan considera que la mejora en el transporte y el apoyo al sector logístico y de telecomunicaciones contribuirían, asimismo, a la consecución de externalidades positivas.

El Plan establece reservas de suelo para acoger, de un lado, actividades industriales en emplazamientos que se beneficiarían netamente de los grandes ejes de comunicación, sobre todo, de los previstos, tanto por carretera como por ferrocarril; de otro lado, las actividades vinculadas al Campus de la Salud y que se integran dentro del concepto de Parques Tecnológicos dedicados a I+D; y a su vez, también, las actividades administrativas y de oficinas que pueden beneficiarse de una cierta descentralización, en emplazamientos más accesibles, sin dejar de ocupar el lugar central de la aglomeración y, con ello, mantener altas rentas de situación.

Las actividades primarias, en concreto la agricultura de regadío, también tienen respaldo en el Plan. Justamente los suelos más productivos, los agrícolas de la Vega, constituyen la última gran trama zonal del modelo territorial. La necesidad, por motivos productivos, sociales, culturales, históricos e, incluso, ambientales y paisajísticos, de conservar en su mayor integridad la Vega, sin que por ello sea obstáculo irreductible para la organización

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

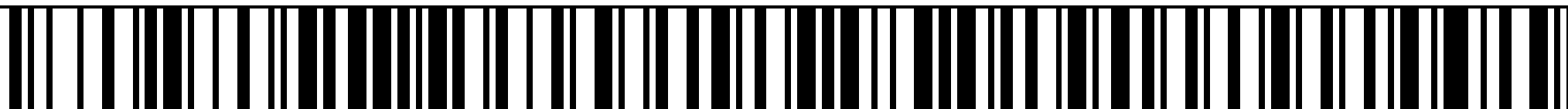
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



global del sistema urbano cuando se consideró preciso contar con este espacio, justificó una decidida intervención desde el Plan para evitar ocupaciones banales de espacio tan singular. Así, en el modelo territorial asume su cuota de relevancia la definición de zonas de excepcional valor productivo, para las que, en consecuencia, se proponen singulares condiciones de conservación.

Sobre el grado de ejecución de las determinaciones del POTAUG hay que advertir que cuanto menor es su grado de precisión, mayor ha sido su cumplimiento: los objetivos más que las actuaciones y, dentro de estos, los objetivos generales más que los concretos. Ello no hace sino ocultar una realidad: que las ambigüedades, las determinaciones más flexibles, tienen más recorrido en la planificación que las precisiones, máxime en ámbitos tan extensos y complejos como el presente. Ahora bien, se observa que en el cumplimiento de estas determinaciones hay como tres grandes bloques: lo urbanístico, lo infraestructural y lo ambiental-patrimonial.

GRADO DE CUMPLIMIENTO		Nº total de propuestas	Nº de propuestas cumplidas	% de propuestas TOTALES cumplidas
Objetivos				
Generales	5	5	100	100%
	I. Racionalizar el consumo de los recursos ambientales.	18	12	67
Bases, Objetivos y Estrategias				
	II. Adecuar la estructura territorial a la ciudad funcional.	18	11	61
	III. Promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos.	17	14	82
	IV. Garantizar la prestación adecuada de dotaciones y servicios.	18	12	67
	V. Potencia los recursos productivos territoriales.	18	16	89
Objetivos Concretos	I. 1. Modernización del sistema viario.	18	10	56
	I. 2. Modernización del sistema ferroviario.	9	4	44
	II. 1. Organización del transporte público supramunicipal.	18	10	56

	2. Infraestructuras del ciclo del agua.	13	8	62
	III. 1. Construcción del sistema de espacios libres.	18	12	67
	III. 2. Mejora y regeneración ambiental y paisajística.	4	1	25
	IV. Potenciación de los recursos productivos territoriales.	4	2	50
Actuaciones	I. 1. Modernización del sistema viario.	70	28	40
	I. 2. Modernización del sistema ferroviario.	7	2	29
	II. 1. Organización del transporte público supramunicipal.	6	3	50
	II. 2. Infraestructuras del ciclo del agua.	4	3	75
	III. 1. Construcción del sistema de espacios libres.	8	4	50
	III. 2. Mejora y regeneración ambiental y paisajística.	8	3	38
	IV. Potenciación de los recursos productivos territoriales.	2	1	50

Grado de cumplimiento del POTAUG a 2016. Fuente: Informe de valoración del grado de cumplimiento del Plan (Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, 2016)

Así, lo más estrictamente urbanístico se ha cumplido muy por encima de la media, confirmando: primero, es el aspecto al que los planes subregionales dedican mayor esfuerzo, o al menos en este caso, entroncando directamente con la planificación urbanística general, aunque a inferior escala de detalle (de hecho, puede aducirse que, entre las críticas recibidas por el POTAUG, se incluyen aquellas que estiman que guarda más analogías de lo adecuado o pertinente con un «plan urbanístico supramunicipal»); segundo, que es donde más exitosa se muestra la planificación territorial, habida cuenta de la larga tradición existente en la gestión urbanística; y tercero, que se trata de la cuestión a la que más atención prestan los servidores públicos encargados de su supervisión, toda vez que puede resultar la más comprometida.

Los aspectos infraestructurales han sido más irregularmente cumplidos y, en la mayoría de los casos, es donde se registran los mayores retrasos e incumplimientos de plazos, circunstancias que pueden motivarse en: uno, al requerir las inversiones más abultadas, no es

Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM). AVANCE / 346

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

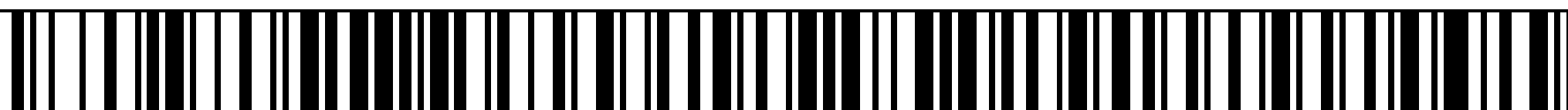
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Pag. 34 de 45



extraño que las obras se demoren hasta liberar las correspondientes partidas presupuestarias o, al menos, alcanzar un alto compromiso de ejecución, y todo ello dependiendo mucho de los ciclos económicos en los que se encuentre el país; dos, a diferencia de lo que sucede en el urbanismo, la circunstancia de tener muy repartidas sus competencias no favorece en absoluto su ejecutividad, dándose bastantes conflictos competenciales, cuando no políticos, hasta el inicio de la construcción; y tres, el dilatado plazo, en general, que requiere la construcción de una infraestructura, hace que esta se vea azotada por los vaivenes de las demandas ciudadanas, empresariales, públicas y hasta periodísticas, lo que no en pocas ocasiones ha supuesto su paralización, modificación e, incluso, descarte.

Por último, los aspectos más postergados de la planificación siguen siendo los ambientales y patrimoniales, toda vez que reiteradamente resultan subordinados a otros más inmediatamente productivos y rentables. Sólo así se explica que los objetivos de mejora y regeneración ambiental y paisajística se hayan cumplido en un escueto 25%, y sus actuaciones en un no menos escaso 38%, máxime si se tiene en cuenta que buena parte de estas intervenciones están vinculadas con actuaciones infraestructurales, como la prevención de riesgos naturales o urbanísticos, o como la constitución del Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración.

Hay que reseñar que el POTAUG ya ha experimentado una modificación (Resolución de 16 de diciembre de 2004, sobre la modificación del POTAUG), por la que básicamente se dividió la composición del sistema de asentamientos de la AUG en dos ámbitos, interior y exterior (según el Plano de Estructura de Articulación Territorial), de forma que en el exterior podían crearse nuevos núcleos a diferencia de la zona interior, donde se mantenía la norma que prohíbe esa posibilidad.

Han pasado más de veinte años de la entrada en vigor del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, y no son pocas las voces que demandan una revisión del mismo, habida cuenta de las transformaciones sobrevenidas desde entonces; transformaciones que se han hecho patentes en los resultados obtenidos de su seguimiento y evaluación periódicos. El último de estos informes sostiene la necesidad de revisar el POTAUG, circunstancia que ha sido refrendada por el Parlamento de Andalucía en febrero de 2018.

La necesidad de esta revisión del POTAUG se justifica en:

1. Las variables socioeconómicas han tenido cambios de cierta entidad. En cuanto a la delimitación jurídico-administrativa del ámbito, ya no son 32 municipios sino 33, desde la segregación de Valderrubio respecto a Pinos Puente; el ámbito del POTAUG

no coincide con el que establece el POTA para el Centro Regional de Granada que alberga 42 municipios; según el Nomenclátor de Andalucía ya no hay 73 núcleos, sino 75, fruto de la aparición de 3 nuevos núcleos y la fusión de 1. Demográficamente, el sistema metropolitano granadino prácticamente ha dejado de ejercer de reclamo para la población del resto provincial; el excesivo peso de la ciudad central, Granada capital, uno de los principales problemas en 1999, se ha compensado moderadamente; la población de los núcleos cabecera de municipio está retrocediendo ante sus núcleos secundarios y su diseminado; a la entrada en vigor del POTAUG no había ningún municipio (a excepción de Granada capital) que superase los 15.000 habitantes, pero actualmente varios superan este umbral; casi todos los municipios crecen, menos Granada y Pinos Puente, que decrecen, en tanto que Santa Fe y Fuente Vaqueros se estancan. Sin embargo, en estos aspectos demográficos y de distribución poblacional por el ámbito las previsiones del POTAUG han errado en dos tercios de los municipios, ya que 13 han crecido por encima de sus previsiones y 6 por debajo, acercándose la cifra total para la aglomeración más al cálculo inferior de su horquilla que al superior.

2. En cuanto a la dedicación económica, se aprecia que, tras el boom urbanístico, los porcentajes de los respectivos sectores retornan a los valores de la entrada en vigor del POTAUG (11% de población activa en el sector primario, 15% en el secundario y 74% en el terciario); si bien Granada sigue acaparando buena parte de los contratos, empresas y establecimientos, sin apenas apreciarse la pretendida deslocalización planteada en el POTAUG más que en algunos municipios que muestran cierta especialización debido a una dilatada dedicación, la existencia de algunas sinergias y economías de escala, o a una activa política de atracción de los servicios que no han podido radicarse en Granada capital por falta de espacio.
3. Respecto a la prestación de servicios urbanos, se aprecia que las mejoras realizadas en la red de agua potable, electricidad, residuos y viales han resuelto muchos de los problemas de entonces, garantizando el suministro, extendiendo la prestación del servicio y logrando una jerarquía viaria de la que carecía la aglomeración. Sin embargo, precisamente la mejora de la red viaria ha conllevado que actualmente la dependencia del vehículo privado sigue siendo particularmente alta, habiendo incluso crecido en detrimento del transporte a pie o en bicicleta, muy al contrario de lo que está sucediendo en otras aglomeraciones urbanas andaluzas, lo que apareja puntuales problemas de tráfico intenso y de contaminación. En cambio, el transporte público urbano y, sobre todo, metropolitano, ha experimentado una sustancial mejora tanto en la racionalización de los recorridos, como en el número de expediciones en los distintos itinerarios, como en la calidad de los equipamientos. Atención especial merece

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

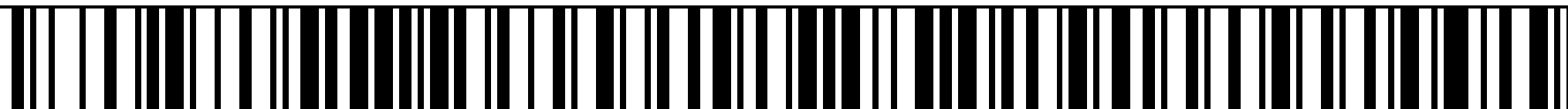
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



el caso del Metropolitano de Granada, cuyo nivel de uso ha resultado por encima de las previsiones más optimistas cuando se planteó en el POTAUG. Se verifica, asimismo, que la ratio de servicios por habitante se ha mejorado considerablemente, si bien se aprecia un importante crecimiento en la privatización de estos servicios y una alta concentración de los mismos en Granada capital cuando se refiere a los aspectos más especializados de cada uno.

4. El planeamiento urbanístico municipal sí que ha acusado importantes cambios, ya que casi todos los municipios han aprobado su planeamiento adaptado a la LOUA con posterioridad a la entrada en vigor del POTAUG y, en consecuencia, asumen las determinaciones de éste; y eso que hasta 18 de los 32 municipios ya tenían previamente plan urbanístico aprobado, lo que quiere decir que han tenido que realizar el esfuerzo de adaptarse al plan subregional. Así, en líneas generales, la clasificación del suelo ha seguido el esquema marcado por el POTAUG. No obstante, cabría hacer las siguientes precisiones en cuanto al suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.

- En el desarrollo del suelo urbano, aunque no es de incumbencia del POTAUG, se aprecia un alto grado de no consolidación, que en algunos casos podría alcanzar hasta una cuarta parte del suelo urbano.
- En el suelo urbanizable puede llegarse a entrever como la actual dotación está sobredimensionada respecto a la demanda, llegándose a ofrecer hasta cerca de un tercio del suelo actualmente urbano, y eso que se han emprendido algunas desclasificaciones importantes.
- En el suelo no urbanizable es donde se estima que los problemas son más manifiestos y acuciantes, pues han aparecido en él numerosas edificaciones, incluso en suelo no urbanizable especialmente protegido. Al margen de la clasificación del suelo, se ha argüido desde distintas instancias y colectivos, que algunos de los elementos catalogados por el POTAUG no se han incorporado al planeamiento urbanístico municipal y que los sistemas generales de espacios libres de incidencia supramunicipal, aunque se han consignado correctamente, no se han desarrollado; algo semejante a lo sucedido con las zonas de reserva.

5. Del análisis de la evolución de los usos del suelo se desprende que el ámbito del sistema metropolitano de Granada identificado en el citado Plan sigue siendo un espacio de marcado carácter agrícola (48%), con zonas forestales de primerísimo orden (35%), en el que los usos artificiales cobran cada día mayor relevancia. Así, los usos artificiales

han crecido un 18%, trayéndolo mayoritariamente del uso agrícola, que ahora se destinan a infraestructuras y usos urbanos principalmente.

El incremento de las infraestructuras (calculado en cerca de un millón de metros cuadrados por municipio, de media), se debe a la modernización de las infraestructuras de comunicación del ámbito y al papel de nodo que este ejerce respecto a la alta Andalucía. El exponencial crecimiento generado por el uso urbano desde 1999 (aproximadamente de tres millones de metros cuadrados), pone de manifiesto que se está ante una zona en clara expansión. Sin embargo, según los resultados estadísticos, cerca de un 20% de las parcelas clasificadas como urbanas no están edificadas.

Tabla 51. Usos porcentuales de la AUG a fecha de 1999. Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento de 1999.

Tipo de suelo	URBANO				URBANIZABLE				TOTAL				
	IND	IND2	% del SUELO	% del USO	IND	IND2	% del SUELO	% del USO	IND	IND2	% del SUELO	% del USO	
RESIDENCIAL	6.967.81	60.424.031	10,84%	17,79%	89,20%	2.940.99	29.829.875	75,02%	32,24%	33,43%	9.908.80	89.424.907	72,74%
INDUSTRIAL	627.27	8.272.297	10,08%	47,74%	8,72%	865.71	8.027.076	32,15%	52,28%	7,27%	1.732.94	17.299.376	14,05%
TERCIARIO	81.26	8.272.297	10,08%	88,56%	1,84%	243.19	468.728	1,76%	37,24%	3,37%	129.82	1.298.772	1,08%
EQUIPAMIENTO	805.86	8.029.921	7,56%	95,42%	4,93%	56.88	569.824	1,39%	8,39%	0,49%	862.88	8.428.742	5,39%
ZONAS VERDES	439.82	4.398.137	5,36%	89,42%	3,58%	183.77	1.837.742	4,74%	30,58%	1,58%	633.59	6.335.539	5,15%
TRANSPORTE	185.61	1.856.127	2,26%	100,00%	1,51%			0,00%	0,00%	0,00%	185.61	1.856.127	1,51%
INFRAESTRUCTURAS UR	7.27	79.717	0,09%	100,00%	0,06%			0,00%	0,00%	0,00%	7.27	79.717	0,06%
TOTAL	8.208.58	62.485.740	100,00%		66,79%	4.086,83	40.888.287	100,00%		33,21%	12.297,80	122.874.627	

Tabla 53. Usos porcentuales de la AUG a fecha de 2016. Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento de 2016.

Tipo de suelo	URBANO				URBANIZABLE				TOTAL				
	IND	IND2	% del SUELO	% del USO	IND	IND2	% del SUELO	% del USO	IND	IND2	% del SUELO	% del USO	
RESIDENCIAL	7.096.37	71.498.031	79,37%	74,26%	35,11%	7.493,57	74.953.641	75,27%	35,74%	39,06%	14.589,94	146.190.699	76,06%
INDUSTRIAL	1.278,37	12.783.733	14,08%	63,12%	35,56%	746,79	7.467.888	21,33%	36,88%	5,04%	2.025,16	20.251.620	16,10%
TERCIARIO	136,61	1.366.697	1,50%	79,17%	3,69%	35,95	359.512	1,03%	20,83%	0,29%	122,96	1.229.629	1,37%
TURISTICO	132,97	1.329.643	1,49%	100,00%	3,69%	0,00	0	0,00%	0,00%	0,00%	132,97	1.329.643	1,06%
OTROS	347,06	3.470.642	3,82%	60,49%	2,79%	226,68	2.266.900	6,48%	39,51%	1,80%	573,75	5.737.542	4,54%
TOTAL	8.681,52	80.815.147	100,00%		72,18%	3.501,89	35.069.887	100,00%		27,82%	12.323,52	123.621.170	100,00%

Evolución de los usos del suelo 1999-2016. Fuente: Informe de valoración del grado de cumplimiento del Plan (Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo 2016)

A grandes rasgos, desde 1999, la aglomeración ha crecido, sobre todo, en usos residenciales (+11 millones de m2) y algo menos en usos industriales (+4 millones de m2). Ello ha contribuido a que el suelo urbanizable, el previsto por el planeamiento para crecer, se ha mermado considerablemente en las revisiones del planeamiento urbanístico. No obstante, el suelo urbanizable destinado a uso residencial sigue siendo particularmente alto con cerca de 25 millones de m2, y una estimación de viviendas de 85.278, y todo ello pese a que el 17% de las viviendas construidas estaban vacías, acaparando Granada prácticamente la mitad de las mismas. Al margen de estos usos, cabe destacar que el promedio de espacios libres por habitante se ha incrementado ligeramente (hasta algo más de 11,2 m2/habitante), si bien aún se está lejos de los 14,6 m2/habitantes que se tenían previstos en desarrollo de todo el suelo urbanizable. Por último, mencionar que, en relación a la capacidad comercial, aunque las variaciones

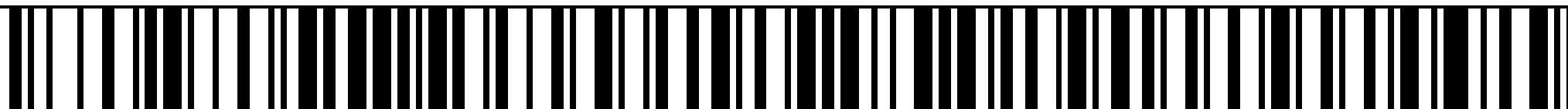
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



superficiales no podrían tacharse de espectaculares, su crecimiento, y sobre todo su localización, ha tenido gran repercusión, pues han ido más allá de las previsiones del POT AUG, afectando a la movilidad y accesibilidad del ámbito, lo que ha requerido la implementación de medidas coyunturales.

6. Desde el punto de vista ambiental la conclusión es que el POT AUG no sólo queda en un cierto limbo en cuanto a la prevención ambiental, sino que incluso **queda superado por la regulación ambiental actualmente vigente en Andalucía y todo el contexto comunitario**. Así, habría que actualizar la legislación sobre espacios naturales protegidos, pues se han incorporado nuevos espacios RENPA y Red Natura 2000. Además, se han aprobado y/o actualizado algunos instrumentos para la planificación y gestión ambiental de los recursos naturales, como PORN, PRUG y PDS. A su vez, habría que adaptar la legislación forestal a las determinaciones de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y la Ley 8/2003 de Flora y Fauna silvestres de Andalucía; así como la legislación de aguas a la Ley 9/2010 de Aguas para Andalucía, además de actualizar el Plan de Abastecimiento y Saneamiento Integral de la Vega de Granada en línea con su última reestructuración y las intervenciones previstas y ejecutadas. Habría que incorporar asimismo las determinaciones legales en cuanto a la contaminación atmosférica, acústica, lumínica y de suelos contaminados, todas las determinaciones en cuanto a residuos, así como los posibles efectos sobre la salud de unos y otros aspectos. Y, en definitiva, sería preciso revisar los procedimientos y determinaciones que sobre la protección y prevención ambiental establece la GICA y sus posteriores modificaciones.
7. Sobre la detección de conflictos o situaciones singulares suscitadas en la aplicación de la normativa del Plan, **se aprecian ciertos desajustes menores entre el sistema de asentamientos grafiado en el POT AUG y en el planeamiento general municipal**; se ha roto o alterado significativamente la jerarquía del sistema de asentamientos desde el momento en el que ahora hay dos municipios que superan el umbral de los 20.000 habitantes (Armillá y Maracena); las restricciones a la ampliación del suelo afectado al sistema de asentamientos no cuenta con las restricciones establecidas por el POT A respecto; **el sistema de comunicaciones y transportes tiene serias modificaciones al no haber sido tenido en cuenta en su integridad por las variantes que el Ministerio de Fomento ha desarrollado sobre el ámbito**; algunos plazos establecidos para la red de infraestructuras urbanas no se han cumplido; algunas protecciones del suelo no urbanizable han sido mal transcritas al planeamiento general, y por último, algunos bienes que debieran ser catalogados por sus valores históricos o culturales no han sido contemplados o se han traspuesto indebidamente a los respectivos planeamientos urbanísticos, produciendo desajustes que confunden al administrado.

14.3. EL "NON NATO" PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA VEGA DE GRANADA.

El Plan Especial de Ordenación de la Vega de Granada (PEVG), aprobado inicialmente, es un instrumento de planeamiento supramunicipal, que tiene por objeto la conservación, protección y mejora del medio rural, y en concreto, del espacio agrícola que da el soporte y singularidad a la Vega de Granada, así como la conservación, protección y mejora de su medio ambiente, su paisaje y su patrimonio. Todo ello dentro de las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POT AUG); Plan que localiza en este espacio gran parte de los elementos que componen su Sistema de Espacios Libres Metropolitanos, cuya finalidad es el fomento del uso público de la Vega por parte de la ciudadanía.

De la descripción de la situación actual de la Vega de Granada se concluye que se trata de un territorio bastante unitario. Todo él pertenece a la Aglomeración Urbana de Granada, así como a la misma comarca agraria, **dos elementos que serán claves en su configuración: un fuerte carácter urbano y a la vez agroganadero**. Así, del equilibrio entre ambos factores, y de su articulación con el entorno forestal que la circunda, dependerá buena parte de sus bondades, pero también de sus conflictos.

Como el PEVG no aborda la situación urbanística, se centra en la agroganadera, y aquí se desvela que en la Vega de Granada hay tres modelos de explotación: el mecanizado- químico o de mercado, el orgánico-territorial o tradicional, y el intermedio, que funciona como el tradicional, pero que orienta su producción hacia el modelo mercantil. Cada uno late de una manera diferente, pero todos depende prácticamente de los mismos recursos, entre los que destaca el agua y su gestión, tradicionalmente servida a través de un complejo sistema de acequias. Este reparto del agua proveniente de las sierras circundantes, con la influencia de otros factores, hace que la Vega se pueda dividir en Vega Tradicional Alta, Vega Tradicional Baja y Vega Nueva.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

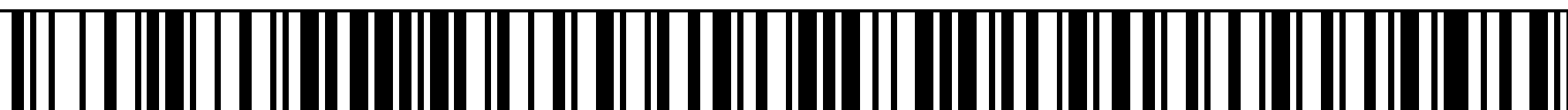
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

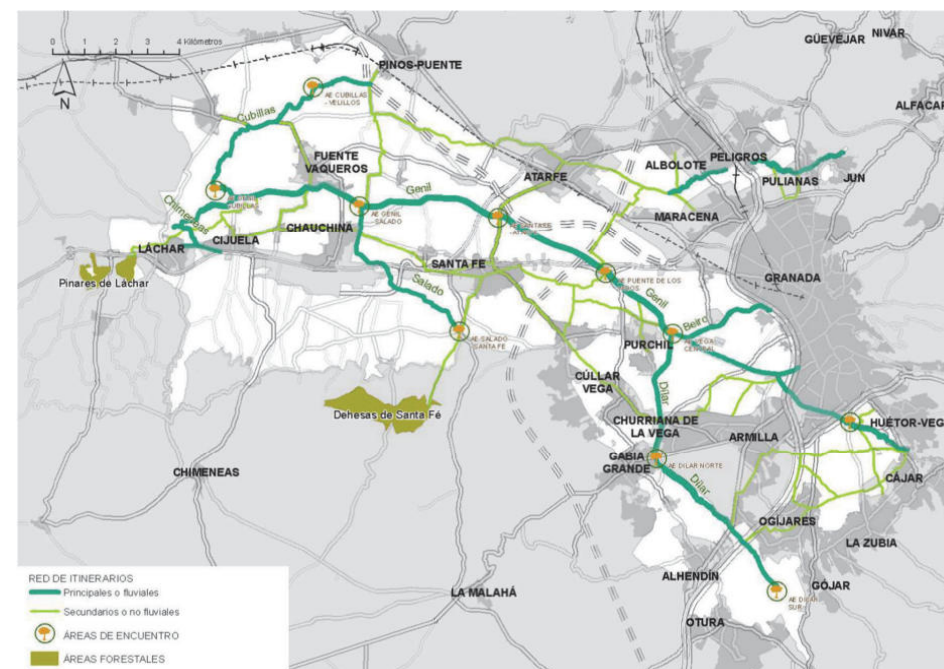
17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Las propuestas más importantes que se plantean en el PVVG son:

- En cuanto a la **mejora de la movilidad y accesibilidad en la Vega**, el principal problema era que ésta no se hiciese exclusivamente a costa de los dominios públicos y sus zonas de afección adscritas, **para lo que se propone mejorar la red de caminos rurales existentes y las conexiones con las demás infraestructuras viales.**
- Para **dinamizar el modelo de uso público** que se pretende fomentar, el principal hándicap es disponer de una red de espacios que permita escoger y desplazarse por distintas partes de la Vega, para lo que se plantea **constituir toda una malla de itinerarios y áreas de encuentro sobre todos aquellos espacios que no tuvieran una dedicación privativa, deslindando cauces, vías pecuarias, etc. E implementando la red ciclista, los montes públicos, etc.**
- Para propiciar la **conservación, protección y mejora ambiental y paisajística**, de unos espacios bastante constreñidos y amenazados por la presión urbanística, agroganadera y de las infraestructuras, se ha planteado la **constitución de corredores ecológicos y formaciones naturales que incrementasen la biodiversidad ambiental y paisajística de la Vega**, y ello apoyándose en los espacios residuales y de borde de estos elementos (parques periurbanos, zonas no cultivadas, taludes y nodos de vías, etc.); y recuperando espacios tradicionalmente valiosos (riberas fluviales, de acequias, etc.).
- Para la **recuperación del patrimonio cultural, amenazado de ruina** por su desuso o inapropiado aprovechamiento, se propone reconvertirlo a prácticas que resulten actualmente rentables, pero que fuesen capaces de hacer destacar el valor de sus elementos naturales y culturales más característicos. Usos terciarios, básicamente.
- Finalmente, para **resolver el cierre de los ciclos de los recursos**, ejemplificado en la falta de depuración de buena parte de las aguas residuales y la eliminación de los distintos residuos agroganaderos, se propugna que todo ellos deban tener una salida sostenible y, a poder ser, **fundamentada en la reutilización.**



Propuesta de modelo de uso público propuesto por el PEVG.

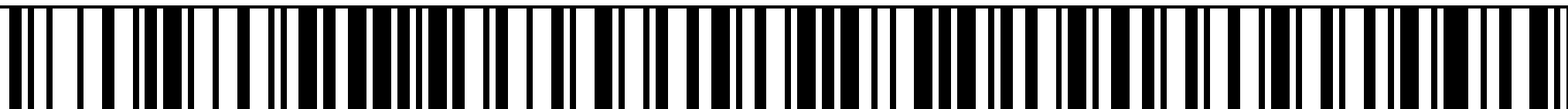
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



MI.15

EL ÁREA METROPOLITANA Y VEGA DE GRANADA EN EL CATÁLOGO DE PAISAJE DE LA PROVINCIA DE GRANADA.



La Estrategia de Paisaje de Andalucía, aprobada por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía establece una serie de objetivos y líneas de intervención para el afianzamiento y desarrollo de las políticas públicas de paisaje en el seno de la administración regional. Entre las propuestas de actuación de la Estrategia se establece la elaboración de los catálogos de paisaje como instrumentos para la participación social y la formulación de objetivos de calidad paisajística para ámbito subregionales y provinciales. De otra parte, la reciente Ley de Impulso de la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía establece en su artículo 38 que los Catálogos de Paisaje son documentos de carácter descriptivo, analítico y prospectivo que identifican los paisajes, analizan sus características y las fuerzas y presiones que los transforman, identifican sus valores y estado de conservación, y proponen los objetivos de calidad paisajística. Y constituyen la base técnica de apoyo para la redacción de las estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas dirigidas a la protección, gestión y ordenación de los paisajes, así como para la elaboración de los instrumentos de ordenación territorial y de ordenación urbanística general y del Plan de Ordenación Urbana.

La provincia de Granada cuenta con el Catálogo de Paisaje desde el año 2014 realizado por la secretaria general de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, y el Centro de Estudios de Paisaje y Territorio. En el mismo se dedica un apartado específico al área metropolitana y vega de Granada.

15.1. ENCUADRE PAISAJÍSTICO.

El ámbito se encuadra dentro de la depresión de Granada, en el epicentro de la provincia. La conforman el río Genil y su amplia vega, formada por una sucesión de parcelas de regadíos y masas de choperas de alto valor agro-productivo. En este ámbito se instala la capital provincial en el extremo este y su área metropolitana y las sierras medias circundantes (Sierra de Huétor, Sierra Arana, Sierra del Pozuelo, Meseta de las Albuñuelas) que cierran el conjunto en su extremo este y sur.

La parte central del conjunto forma parte de las depresiones intrabéticas de Granada, junto a la de Guadix, Baza y Huéscar. Es recorrido en toda su extensión por el río Genil y su vega, que lo atraviesa de este a oeste, junto con sus afluentes más importantes, Dílar, Beiro, Darro, Bermejo, Salado, etc. y el Cubillas y su embalse al norte del ámbito.

Esta unidad morfológica plana contacta suavemente por un lado con las lomas de campiña del piedemonte de la Sierra de Obeilar, al norte del ámbito, y por el otro, con la Meseta de Albuñuelas al sur. Sin embargo, este contacto es fuertemente contrastado con las alineaciones que franquean la unidad al este, ya que contrastan fuertemente con las alineaciones montañosas que cierran el conjunto al este.

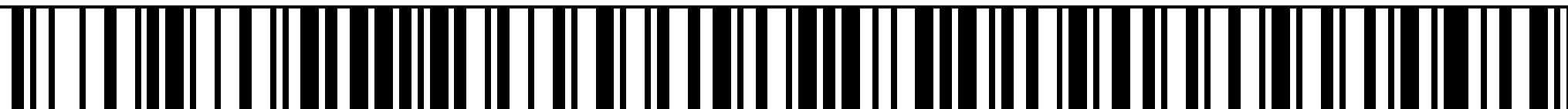
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



En general, el ámbito posee cumbres que alcanzan los 1.600 metros de media, y pertenecen a las Sierras de Huétor (Cerro de la Cruz, Calabozo, Cerro de los Pollos) y Peñón de la Mata (Arana). Alejadas de estas alineaciones encontramos el Monteivés (869 m) o Sierra Elvira (1099 m), que, aunque sean de altura inferior, son elevaciones aisladas y destacan sobre la topografía plana de la depresión de Granada.

Albergando la capital provincial en el extremo oriental, la unidad constituye una red de asentamientos de distinto tamaño y con una distribución noroeste-sureste, que forma la denominada área metropolitana de Granada, tales como Armilla, Santa Fe, Las Gabias, Vegas del Genil, La Zubia, etc. que se sitúan en torno a las principales vías de comunicación (A-44 y A-92).

Desde el **Atlas de los Paisajes de España**, Granada y su entorno se enmarca en los tipos de paisaje de topografía plana, que ocuparía el 70% de su territorio, rodeado al este por alineaciones montañosas más o menos altas y que significa el 30%. Ocupando el centro de una depresión más amplia, se encuentra el tipo Vegas del Guadalquivir, Genil y Guadalete, en este caso la del río Genil, que se caracteriza por ser una gran llanura aluvial de carácter agrario con una estructura interna abierta. La Vega queda enmarcada al norte y al sur por dos segmentos de la "Hoya y depresión bético alicantina", correspondiente a la campiña del norte de Granada y con formas alomadas y al extremo sur de la depresión. En contraposición a esta fisiografía plana y suave, la unidad se encuentra flanqueada por completo al este por unas alineaciones montañosas que cierran el conjunto de forma brusca, junto a una pequeña parte de la Sierra del Pozuelo, del tipo "Sierras Béticas", al norte de la unidad. Se trata de la Sierra de Huétor y su conjunto de sierras de mediana altitud y de formas complejas calificadas como "Macizos montañosos béticos", y la vertiente sur de Sierra Arana, perteneciente a los "Macizos montañosos y altas sierras subbéticos-prebéticos".

Por su parte, el **Mapa de los paisajes de Andalucía** es más genérico en las tipologías de los paisajes en este ámbito, distinguiendo sólo los "valles, vegas y marismas interiores" de las "serranías de montaña media". Como "valles, vegas y marismas interiores" y ocupando el 62.23% del territorio, agrupa en un mismo tipo a la depresión y vega de Granada, las campiñas de los piedemontes del norte, a la llanura aluvial del sector central y a la parte de la meseta de las Albuñuelas, situada en el sur del ámbito. Esta área paisajística contrasta fuertemente con las "serranías de montaña media", que ocupan el 37.76% y dibujan un arco noreste-sureste en el ámbito que rodea a la ciudad de Granada y su depresión. Se tratan de sobre todo la Sierra de Arana, los Montes Orientales al norte, una estribación de las Sierras de Tejada-Almijara y una pequeña porción de las vertientes occidentales de Sierra Nevada.



La vega y su telón de fondo montañoso. Foto: M. Carmona y L. Porcel

En esta área de paisaje se pueden encontrar los siguientes tipos paisajísticos a escala subregional (T2) y comarcal (T3):

- T2_2 Alta montaña silíceo de modelado periglacial y cumbres calizas supraforestales
 - T3_2 Alta montaña caliza oro mediterránea
- T2_3. Macizos montañosos y vertientes supramediterráneas de dominante forestal
 - T3_1 Macizos montañosos silíceos supramediterráneos
 - T3_2 Macizos montañosos calizos supramediterráneos
- T2_4. Sierras y colinas con coberturas agrícolas y vegetación natural
 - T3_1 Sierras y colinas mesomediterráneas con predominio del olivar
 - T3_2 Colinas y lomas mesomediterráneas de herbáceos y leñosos en seco con espacios de vegetación natural
 - T3_3 Laderas montañosas mesomediterráneas de dominante natural con cultivos de secano
- T2_6 Alineaciones montañosas litorales y sublitorales
 - T3_1 Sierras litorales y sublitorales de dominante caliza y vocación forestal
- T2_7 Depresión y vega de Granada
 - T3_1 Colinas y lomas en materiales detríticos con cultivos de secanos mixtos
 - T3_2 Vegas interiores con mosaicos de regadíos.

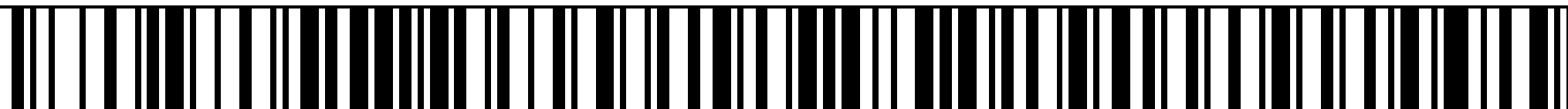
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



15.2. ESTABLECIMIENTO DEL CARÁCTER PAISAJÍSTICO DEL ÁREA.

Desde el punto de vista de sus fundamentos naturales, la ciudad de Granada y su entorno metropolitano se concreta en una llanura aluvial de clima mediterráneo continental, flanqueada en sus bordes norte, sur y oeste por relieves suaves y alomados, y, por el este, por el macizo de Sierra Nevada y las sierras de Huétor y Alfaguara. En la llanura aluvial propiamente dicha, cubeta sedimentaria durante el Cuaternario, dominan los materiales blandos (arenas, limos, arcillas, gravas y cantos), con una topografía totalmente plana, pero con unas condiciones escénicas muy variadas, desde paisajes agrarios de grandes parcelas abiertas, hasta paisajes sumamente fragmentados visualmente por los choperales o, más recientemente, por las infraestructuras y los nuevos crecimientos residenciales e industriales.

En cuanto a los bordes norte, sur y oeste, se trata de paisajes levemente inclinados y alomados. Los materiales dominantes son conglomerados, arenas, arcillas, calcarenitas y calizas, es decir, materiales más consolidados que los de la llanura aluvial, configurándose un relieve de colinas y ondulaciones con algunos resaltes calcáreos como Sierra Elvira o Montevives. Estos bordes son un lugar preferente de asentamientos, especialmente en el límite con la vega, y en ellos la diferencia de cota con la llanura aluvial propicia vistas panorámicas de gran amplitud cortadas por telones escénicos, entre los cuales destaca la omnipresente mole de Sierra Nevada.

Por el este, el contacto con Sierra Nevada es resuelto mediante una serie de glacis, conos de deyección y valles que ascienden rápidamente hasta las lomas y las altas cumbres del macizo. Finalmente, en el flanco noreste, la evolución geológica ha respondido al proceso de formación y levantamiento de las zonas externas de las béticas, cuya litología predominante es carbonatada. De este modo, las sierras de Huétor y Alfaguara son formaciones calizas deshabitadas en su interior, pero habitadas en su piedemonte. Al recorrerlas a través de la A-92 se nos presentan como un conjunto de suaves elevaciones cubiertas de coníferas y bosque mediterráneo, sin ningún asentamiento hasta Huétor Santillán, ya en el piedemonte. Es un paisaje uniforme y desolado, que en ocasiones evoca latitudes más nórdicas.

A lo largo de una compleja historia, se había formado sobre este medio físico un mosaico de paisajes agrarios que configuraban un orden inteligible y estructurado. Si tomamos el Genil como punto de partida, en el mismo centro de la llanura aluvial se desplegaba, y aún se despliega, la masa verde oscura de los choperales del antiguo Soto de Roma; en las cercanías de Granada y aguas arriba de la ciudad se extendía un paisaje de huertas; rodeando el paisaje de choperales y huertas se extendía la vega propiamente dicha, donde se combinan la gran diversidad de aprovechamientos con la diafanidad resultante del dominio de las parcelas abiertas; finalmente, en las primeras pendientes de secano el olivar y sus grandes cortijadas

dominaban el carácter del paisaje. Estos paisajes agrarios, algunos de ellos de gran dinamismo, eran vertebrados por un conjunto de elementos más estables: la trama parcelaria, los cursos fluviales, las canalizaciones y la trama de antiguos asentamientos rurales, a la que se añadía la ciudad de Granada, a caballo entre las salidas de los valles Darro y Genil. Esta interpretación, aun siendo válida, ha de ser renovada, como consecuencia de la explosión metropolitana.

De este modo, el carácter del paisaje actual resulta de la implantación de un conglomerado urbano sobre un mosaico de paisajes agrarios y un conjunto de redes y tramas que lo vertebran.

Partiendo de esa premisa **pueden distinguirse los siguientes paisajes en la aglomeración urbana de Granada.**

1. **La ciudad de Granada, en el fondo de la vega, ocupando primitivamente las colinas situadas a la salida de los valles Darro y Genil.** Con el tiempo el emplazamiento primitivo ha sido desbordado y el carácter del paisaje sigue marcado hoy por la dualidad entre ciudad baja y ciudad alta (Cartuja, Albaicín, Realejo...), la primera con hitos urbanos y espacios públicos muy variados, y la segunda con el hito principal de la Alhambra, núcleo simbólico del conjunto de la ciudad. Al este de la ciudad, los valles del Darro y el Genil son otro elemento de dualidad: el primero apenas ha sido urbanizado, mientras que en el segundo se ha formado una conurbación que llega hasta Cenes de la Vega.
2. **El paisaje metropolitano entre la ciudad y la segunda circunvalación.** De sur a norte, encontramos en primer lugar los núcleos de borde al sur y sureste de la ciudad de Granada, formando una "V" entre Huétor Vega y Gabia la Grande. Esa zona tuvo históricamente una especial densidad de poblamiento. Si a ello se añade su cercanía a la capital, no es de extrañar que haya absorbido un gran volumen de demanda residencial, formándose una conurbación que los une casi sin solución de continuidad. El carácter aquí consiste en una combinación de antiguos núcleos rurales, paisajes residenciales de nuevo cuño y, en medio, las bolsas de paisaje agrario abierto que han persistido, entre la que destaca la que se extiende entre La Zubia y la ciudad de Granada.

Al oeste de la misma, encontramos un paisaje metropolitano algo distinto, en torno a núcleos emplazados en la llanura aluvial, muy cercanos entre sí. La conurbación entre Granada, Armilla y Churriana de la Vega es ya un hecho; sin embargo, los núcleos que forman el municipio de Vegas del Genil (Ambroz, Belicena y Purchil) aún no se han conurbado, a pesar de haber experimentado también un crecimiento residencial notable.

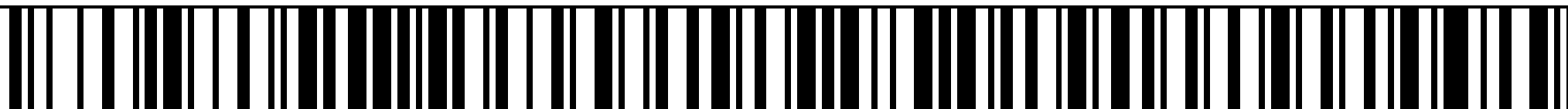
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Es pues un paisaje formado por núcleos aún separados entre sí por paisajes agrarios intersticiales. Al norte de la ciudad, entre Jun y Atarfe se encadenan núcleos situados en el contacto entre la vega y el secano, de tradición olivarera. Han absorbido demanda residencial, pero especialmente polígonos industriales. Además, el carácter está marcado por una especial densidad de autovías: aquí se cruzan la A-92 con la Sierra Nevada-Sierra Tropical, y además de aquí parte la segunda circunvalación. Es pues un paisaje donde se alterna la campiña olivarera y las parcelas abiertas con grandes telones escénicos formados por las infraestructuras viarias o los grandes polígonos industriales.

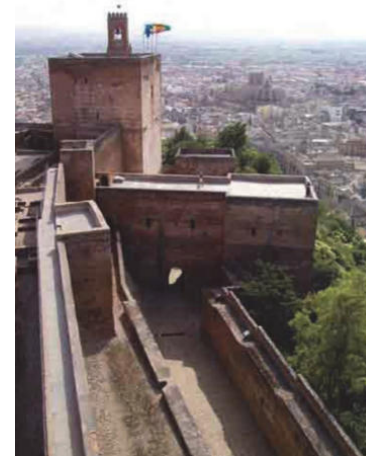
3. **Los paisajes agrarios occidentales:** al oeste de la segunda circunvalación la intensidad del paisaje metropolitano se mitiga, manifestándose sobre todo a través de grandes infraestructuras como la A-92 y el aeropuerto. En el borde norte Sierra Elvira impone su presencia y hace su aparición la campiña olivarera. En torno a Santa Fe y Fuente Vaqueros sigue dominando el verde oscuro de los choperales, y los secaderos de tabaco aparecen a cada momento. En el borde sur los regadíos del Cacín son el fundamento de un paisaje de gran cromatismo y diversidad de aprovechamientos, en torno a los núcleos de colonización.
4. **El piedemonte de las Sierras de Huétor y Alfaguara:** Entre Huétor Santillán y Cogollos Vega, los pequeños asentamientos rurales y las vegas aterrazadas que los rodeaban se han visto también sometidos al influjo metropolitano, acogiendo núcleos residenciales cuyo tamaño, en algunos casos, puede ser sensiblemente mayor que el del núcleo rural original. Se ha formado pues una singular hibridación entre terrazas, sierra caliza, campiña olivarera y urbanizaciones residenciales donde la vivienda unifamiliar con piscina se ha convertido en la tipología dominante.

15.3. LOS VALORES Y RECURSOS PAISAJÍSTICOS DEL ÁREA IDENTIFICADOS.

De carácter escénico, estéticos o sensoriales:

- La amplitud escénica de la Vega de Granada, que favorece, incluso desde puntos de poca altura, las vistas panorámicas de gran amplitud, sólo interrumpidas por los relieves que cierran la depresión.
- La fuerza y omnipresencia escénica de Sierra Nevada, favorecida por la amplitud escénica de la Vega de Granada.

- La diversidad de fenofases y texturas que resulta de la actual situación de policultivo en la Vega de Granada, favoreciendo una imagen paisajística atractiva y variada dentro de la vega y a lo largo del año.
- Las políticas públicas han ido creando en los últimos años miradores e itinerarios que aumentan el acceso visual y el disfrute de los valores paisajísticos de la Vega de Granada.
- El potencial escénico de la imagen panorámica formada por la vega, la ciudad y la sierra, que ha inspirado numerosas representaciones paisajísticas a lo largo del tiempo.
- Los miradores históricos de la ciudad de Granada, tales como San Nicolás y San Cristóbal, que han fijado una parte muy significativa del imaginario paisajístico de la ciudad de Granada.
- La relevancia de la Alhambra, en especial de la Torre de la Vela, en el paisaje urbano de Granada, prolongándose así en el tiempo la intención monumental original de la ciudad palatina de hacer visible la autoridad de los sultanes nazaríes.



Torre de la Vela. La Alhambra.

De carácter natural y ecológicos:

- El conjunto del patrimonio natural de la Sierra de Huétor, del cual cabe destacar las geoformas kársticas, los arenales dolomíticos, las formaciones de bosque mediterráneo en las que se combinan el quejigar y el encinar, los hábitats rupícolas, la diversidad faunística y los numerosos endemismos botánicos.
- Los cursos fluviales, que, articulados por el río Genil, son un elemento esencial del carácter del paisaje, tanto en la ciudad como en la Vega.
- El agua se ha erigido desde siempre como un importantísimo factor configurador de buena parte del paisaje, no sólo como agente modelador del relieve, sino como

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

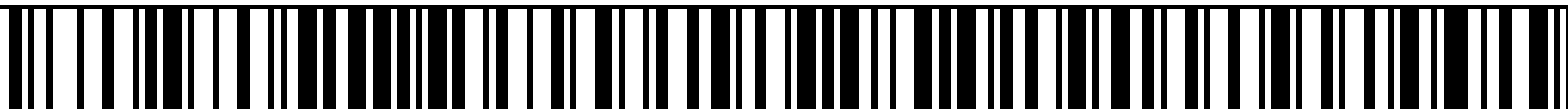
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



responsable de la presencia de suelos fértiles, vegetación hidrófila, cultivos regados y la configuración de un original sistema de distribución.

- La diversidad de geoformas que caracteriza a la Vega de Granada y sus bordes, entre las que cabe destacar la llanura aluvial, los conos de deyección, las sierras calizas, las formas alomadas y los valles de montaña.
- La gran capacidad agrológica de los suelos de la Vega de Granada, clave esencial para comprender el proceso de construcción histórica de su paisaje.
- La importancia de las masas forestales en el paisaje urbano de la ciudad de Granada, en especial en torno al río Darro.



Valle del Darro

De carácter histórico y patrimoniales

- La diversidad de paisajes agrarios en la Vega y sus bordes (choperas, paisaje de huertas, paisaje de parcelas abiertas y áreas orientadas al olivar), heredera de una larga historia de aprovechamiento del medio, aporta diversidad y legibilidad al carácter del paisaje de la Vega de Granada.

- La densidad y diversidad del patrimonio industrial de la Vega de Granada, que se ha ido convirtiendo en un atributo muy significativo de su carácter paisajístico: fábricas textiles, ingenios azucareros, molinos harineros, secaderos de tabaco y otros.
- La relevancia, en la Vega de Granada y sus bordes, del patrimonio arqueológico anterior al período nazarí, que incluye asentamientos abandonados de gran relevancia, tales como Ilurco y Madinat Ilbira.
- La red de canalizaciones formada durante la época andalusí y reutilizada en los siglos posteriores, orientada tanto al regadío como al abastecimiento de la población.
- La singularidad del patrimonio minero cercano a la ciudad de Granada, generado por la tradición de extracción aurífera en el Conglomerado Alhambra.
- En el caso de La Alhambra y el Albaicín, su carácter secundario dentro de la dinámica urbana de los dos últimos siglos ha propiciado que cada uno desarrolle su propia personalidad paisajística, si bien con un hilo conductor: la reutilización de la impronta andalusí.
- La coexistencia entre improntas paisajísticas de épocas diversas en la ciudad baja, lo que genera una marcada experiencia de profundidad temporal del paisaje urbano.
- Los centros históricos de los núcleos rurales, así como las estructuras territoriales generadas en torno a ellos (torres de alquería y otros edificios castrales, red de caminos) son la expresión de una densa y compleja red de asentamientos, consolidada durante el período nazarí y reutilizada tras la conquista.

De carácter simbólico e identitarios:

- La Vega de Granada tiene su propia tradición interpretativa y creativa, especialmente literaria, en la que autores de épocas diversas han ido ponderando y describiendo su gran feracidad y sus valores escénicos.
- La creciente conciencia del valor patrimonial de la Vega de Granada, de la que es expresión la relevancia creciente de plataformas y movimientos de defensa de este paisaje.

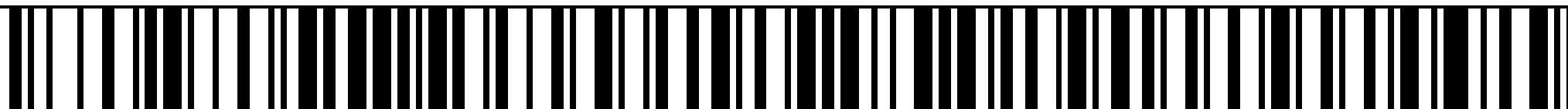
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



- La ciudad de Granada es una de las pocas en las cuales se ha ido acuñando, a través de las representaciones culturales, dos tipos de imágenes de conjunto: desde el exterior, especialmente desde la Vega, con la Alhambra como hito esencial y Sierra Nevada como telón escénico; y las imágenes desde dentro de la ciudad alta, entre las que destacan las vistas en dirección suroeste desde la parte más elevada de la Albaicín, incluyendo la Alhambra, la ciudad baja y la propia vega como fondo escénico.
- Las potentes tradiciones interpretativas y creativas, tanto literarias como iconográficas, desarrolladas en torno a la Alhambra desde el período nazarí hasta nuestros días.
- El alto nivel de patrimonialización, tanto institucional como social de ciertos elementos del patrimonio arquitectónico, notoriamente la Alhambra.

Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

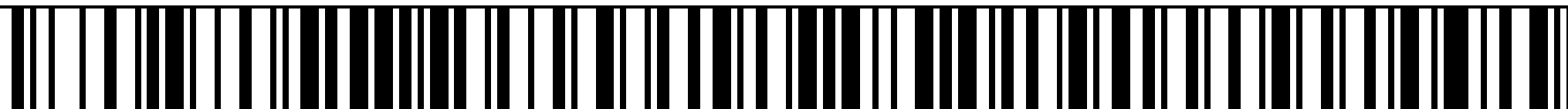
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital





TERRITORIO CIUDAD SLP



2023

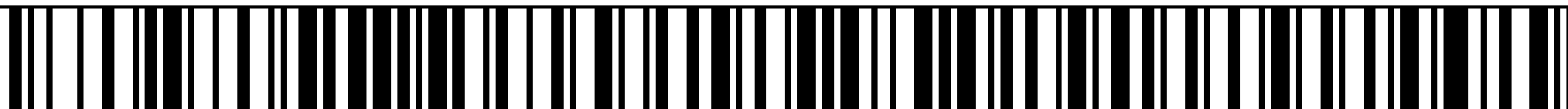
Código seguro de verificación: **FSFOPMDQB6R509R1ERE3**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:43:07

Contiene 1 firma digital



Pag. 45 de 45

