

MO.4.



LA INFRAESTRUCTURA VERDE. UN CONDICIONANTE SUPERPUESTO A LA ORDENACIÓN.

La Infraestructura Verde forma parte fundamental del modelo territorial propuesto por este Avance.

La Infraestructura Verde se define como una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, diseñada y gestionada para la conservación de los ecosistemas y el mantenimiento de los servicios que nos proveen. Incluye espacios y otros elementos físicos 'verdes' en áreas terrestres (naturales, rurales y urbanas).

La Infraestructura Verde se concibe, por tanto, como una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada compuesta por un conjunto de áreas naturales y semi-naturales, elementos y espacios verdes rurales y urbanos, que en conjunto mejoran el estado de conservación de los ecosistemas y su resiliencia, contribuyen a la conservación de la biodiversidad y benefician a las poblaciones humanas mediante el mantenimiento y mejora de las funciones que generan los servicios de los ecosistemas. Para poder cumplir con sus funciones debe ser dinámica y adaptativa. Tiene, por tanto, un carácter multiescalar, multisectorial y multifuncional.

- Europea, de integración territorial con las iniciativas de infraestructura verde a escala continental.
- Peninsular, de coordinación, cooperación e integración territorial de las acciones emprendidas en materia de protección de la biodiversidad, servicios de los ecosistemas, conectividad y restauración ecológicas por parte de la Administración General del Estado y las comunidades autónomas.
- Regional y comarcal, con la conformación de redes ecológicas funcionales integradas por espacios protegidos, grandes reservorios de fauna y flora, ríos, llanuras de inundación, litoral, etc. y actuaciones dirigidas a la protección de hábitats, la restauración de espacios degradados y la restitución de la conectividad ecológica.

- Municipal y local, en la que cobran especial importancia elementos con alta potencialidad ecológica como setos, muros de piedra, bosques de galería, árboles aislados, determinados cultivos extensivos o pastizales, etc., que, junto a ríos y pequeños arroyos, cualquier otro tipo de masa de agua y vías pecuarias, constituyen corredores ecológicos por antonomasia y forman parte esencial de la Infraestructura Verde.
- Urbana y de barrio, en la que la infraestructura verde se apoya tanto en elementos naturales como seminaturales y artificiales como parques y jardines, calles y plazas arboladas, cementerios, tejados y fachadas verdes, estanques o áreas de juego y, en general, cualquier superficie permeable o susceptible de aumentar su permeabilidad y con potencialidad para mejorar la biocapacidad urbana.

La inversión en una Infraestructura Verde tiene también una lógica económica: optar por soluciones basadas en la naturaleza para, por ejemplo, mitigar los efectos negativos del cambio climático, es más rentable que sustituir esos servicios perdidos por soluciones tecnológicas.

Antecedentes y marco legislativo.

La Comisión Europea aprobó en 2013 la Comunicación 'Infraestructura Verde: mejora del capital natural de Europa', que señala la importancia de la Infraestructura Verde como una herramienta eficaz que aporta beneficios ecológicos, económicos y sociales mediante soluciones naturales, pues nos ayuda a comprender el valor de los beneficios que la naturaleza proporciona a la sociedad humana y a movilizar inversiones para sostenerlos y reforzarlos; asimismo, contribuye a evitar la dependencia de infraestructuras artificiales cuya construcción es costosa, y puede contribuir de manera significativa a la aplicación efectiva de las políticas públicas cuando algunos o todos sus objetivos pueden conseguirse, parcial o totalmente, mediante soluciones basadas en la naturaleza.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Insta además a los Estados miembros de la UE a desarrollar sus propias estrategias de Infraestructura Verde y a identificar y evaluar el estado de los ecosistemas y de sus servicios a escala nacional, lo que contribuirá a la determinación del valor económico de los servicios de los ecosistemas.

Por otra parte, el 'Plan de Acción en pro de la naturaleza, las personas y la economía', aprobado por la Comisión en 2017, proyecta 4 ámbitos prioritarios de actuación y 15 medidas, una de las cuales plantea "Ofrecer orientaciones para apoyar el despliegue de una Infraestructura Verde a fin de mejorar la conectividad de las zonas Natura 2000".



Los objetivos de la infraestructura Verde en Europa. Fuente: Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y restauración Ecológica.

Se fomenta así la construcción de una red ecológica coherente mediante el fortalecimiento de la infraestructura verde europea.

La Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, en su modificación por la Ley 33/2015, recoge estas nuevas orientaciones. Así, establece en su art.15 'Del Marco estratégico de la Infraestructura Verde y de la conectividad y restauración ecológicas':

- “1. Para garantizar la conectividad ecológica y la restauración del territorio español, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con la colaboración de las comunidades autónomas a través de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad, y de otros ministerios implicados, elaborará, en un plazo máximo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la presente ley, una Estrategia estatal de infraestructura verde, y de la conectividad y restauración ecológicas, que incorporará una cartografía adecuada que permita visualizar gráficamente la misma. Esta estrategia, previo informe del Consejo Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad, y de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, será aprobada mediante orden conjunta, a propuesta de los ministerios que hubieran participado en su elaboración y publicada en el "Boletín Oficial del Estado".
2. La Estrategia estatal de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológicas tendrá por objetivo marcar las directrices para la identificación y conservación de los elementos del territorio que componen la infraestructura verde del territorio español, terrestre y marino, y para que la planificación territorial y sectorial que realicen las Administraciones públicas permita y asegure la conectividad ecológica y la funcionalidad de los ecosistemas, la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático, la desfragmentación de áreas estratégicas para la conectividad y la restauración de ecosistemas degradados.
3. La Estrategia estatal de infraestructura verde tendrá en especial consideración, entre otros, los espacios protegidos, hábitats en peligro de desaparición y de especies en peligro de extinción, áreas de montaña, cursos fluviales, humedales, vías pecuarias, corrientes oceánicas, cañones submarinos, las rutas migratorias que faciliten la conectividad, y los sistemas de alto valor natural originados como consecuencia de la conectividad, y las buenas prácticas aplicadas por los diferentes sectores económicos, así como los hábitats prioritarios a restaurar, los terrenos afectados por los bancos de conservación de la naturaleza y los instrumentos utilizados por las administraciones competentes en la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje, hecho en Florencia el 20 de octubre del año 2000.
4. Basándose en las directrices de la Estrategia estatal, las comunidades autónomas desarrollarán, en un plazo máximo de tres años a contar desde la aprobación de dicha Estrategia estatal, sus propias estrategias, que incluirán, al menos, los objetivos contenidos en la estrategia estatal.”

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

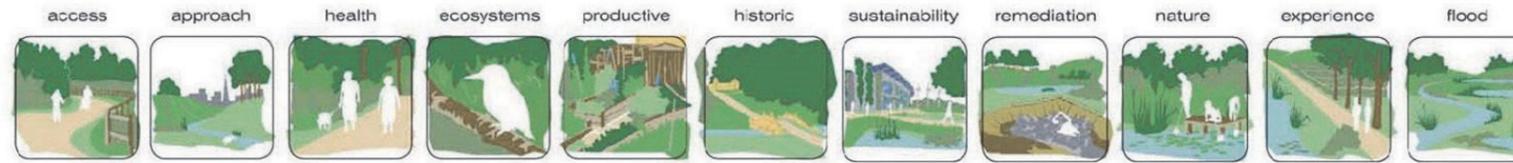
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

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

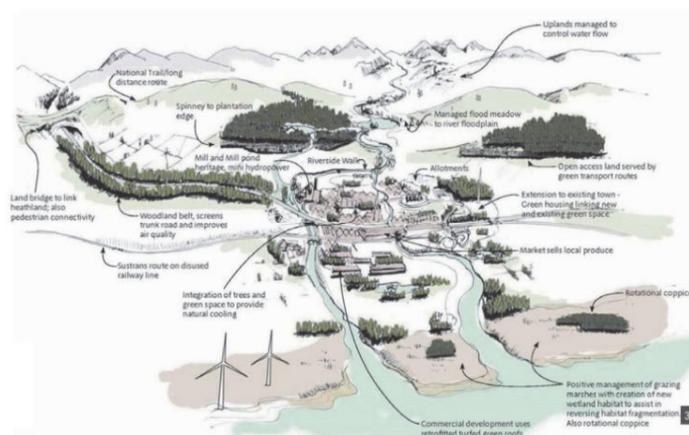
17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital





La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente: GreenArc Strategic Green Infrastructure Plan; LUC, Land Use Consultants)



La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente: GreenArc.

La Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas entró en vigor el 14 de julio de 2021 mediante la Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, y es el documento de planificación estratégica que regula la implantación y el desarrollo de la Infraestructura Verde en España, estableciendo un marco administrativo y técnico armonizado para el conjunto del territorio español, incluyendo las aguas marítimas bajo soberanía o

Para la comprensión, interpretación, desarrollo e implementación el ministerio competente en materia ambiental elabora las Bases científico-técnicas para la Estrategia estatal de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológicas¹, publicación que también ha servido de referencia en la definición de este Avance.

La Agenda Urbana española (Ministerio de Fomento, 2019) ya incluye, dentro del objetivo específico de "ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial", una línea de actuación específica para mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural (línea de actuación 1.3). Quedan recogidos los objetivos fundamentales de esta Estrategia nacional en la Agenda Urbana Española, marco de referencia para las áreas urbanas y rurales, que establece un abanico de políticas urbanas que pueden ser puestas en práctica por cualquier municipio del entorno rural o urbano y por cualquier ciudad, con independencia de su tamaño.

La Comunidad Autónoma de Andalucía, ha aprobado el Plan Director para la mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía que se aborda desde la perspectiva de una estrategia de Infraestructura verde y que establece como objetivo "Garantizar y, en la medida de lo posible mejorar de una forma integral, la conectividad ecológica en Andalucía, priorizando el diseño y desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza (Infraestructura Verde y restauración ecológica". Para ello, propone una serie de medidas y directrices, cuya aplicación se realizará a través de diferentes instrumentos estratégicos, de planificación y gestión, proceden tes de distintos ámbitos sectoriales. Asimismo, Andalucía está incorporando todos los aspectos relativos a la conservación, mejora y refuerzo de la Infraestructura Verde del territorio en la planificación de las áreas protegidas andaluzas (PORN, PRUG y Planes de Gestión de la Red Natura 2000).

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



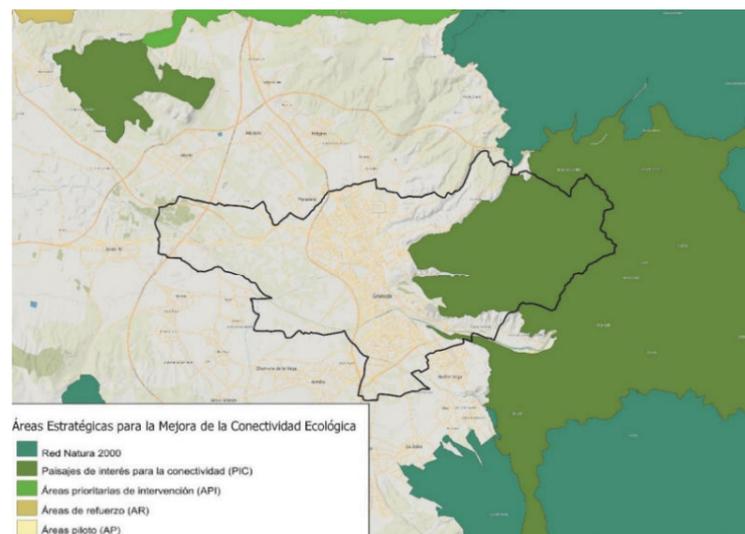


Imagen de las áreas estratégicas para la mejora de la conectividad ecológica en el término de Granada y su entorno.

En el marco de este Plan Director, en el término municipal de Granada, se encuentra el Área Prioritaria de Intervención (API) denominada Campiñas Occidentales de los Montes de Granada.

La función principal de esta API es reforzar la conexión ecológica en el sector central y oriental del corredor que conforman las sierras subbéticas, y entre esta y el eje penibético, que se articula a través de la Sierra de Campanario y las Cabras (LIC), Sierra Arana, Sierra de Huétor y, finalmente, Sierra Nevada. Participa por tanto de un nodo estratégico para la continuidad e integridad de los flujos ecológicos en el seno de la Cordillera Bética.

4.1. LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN EL SUELO RÚSTICO PROPUESTA EN EL AVANCE DEL PGOM. COMPONENTES Y FUNCIONES.

Según las "Bases científico-técnicas para la Estrategia estatal de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológicas", las áreas núcleo son elementos donde la

conservación de la biodiversidad tiene importancia prioritaria.

Además, teniendo en cuenta los usos y tradiciones humanas, como vector o nivel de biodiversidad, en el municipio existe una zona que merece su reconocimiento como elemento de la infraestructura verde granadina; la Vega de Granada. Este Avance propone considerar la Vega como área núcleo de la infraestructura verde por su valor natural, prácticas agrarias, conocimientos y su valor ecológico, que merecen la conservación de sus hábitats y usos de relevante importancia social, cultural, económica o científica en Granada

Son funciones de la Infraestructura Verde propuesta en el Avance, a efectos de la ordenación estructural-urbanística, las siguientes:

- a. La conservación de los ecosistemas y el refuerzo de sus funciones ecológicas y servicios ecosistémicos.
- b. Preservar los principales sistemas y elementos del patrimonio natural.
- c. Asegurar la conectividad ecológica y territorial necesaria para la mejora de la biodiversidad y de los ecosistemas y la calidad del paisaje.
- d. Favorecer la continuidad territorial y visual de los espacios abiertos y la calidad del paisaje.
- e. Evitar los procesos de implantación urbana en los suelos sometidos con valores naturales o con riesgos naturales e inducidos, de carácter significativo.
- f. Vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio, así como los espacios públicos y los hitos conformadores de la imagen e identidad urbana, mediante itinerarios que propicien la mejora de la calidad de vida y el conocimiento y disfrute de la cultura del territorio.

La Infraestructura Verde del Avance del Plan General de Ordenación Municipal de Granada está conformada por los siguientes sistemas y elementos:

1. Como áreas de servicios ecosistémicos se integran los siguientes sistemas que se adscriben al suelo rústico especialmente protegido propuesto en el Avance del Plan:
 - a) Suelo rústico de especial protección Parque Periurbano Dehesa del Generalife.
 - b) Suelo rústico propuesto de especial protección Valle del Darro

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



2. Como elementos que cumplen la función de corredores ecológicos

- a) Cauces de los ríos Beiro, Darro, Genil y Monachil.
- b) Vías pecuarias deslindadas o inventariadas.
- c) Determinadas acequias y/o caminos de uso público.

Se complementa la propuesta con una RED DE SENDEROS PARA LA ARTICULACIÓN METROPOLITANA. Una red de corredores o itinerarios rural-naturales como equipamiento a la necesidad social de recorridos o itinerarios saludables y seguros para el recreo y el ocio, incluso útiles para la movilidad metropolitana no motorizada, apoyados en los elementos que facilitan la conectividad ecológica antes descritos.

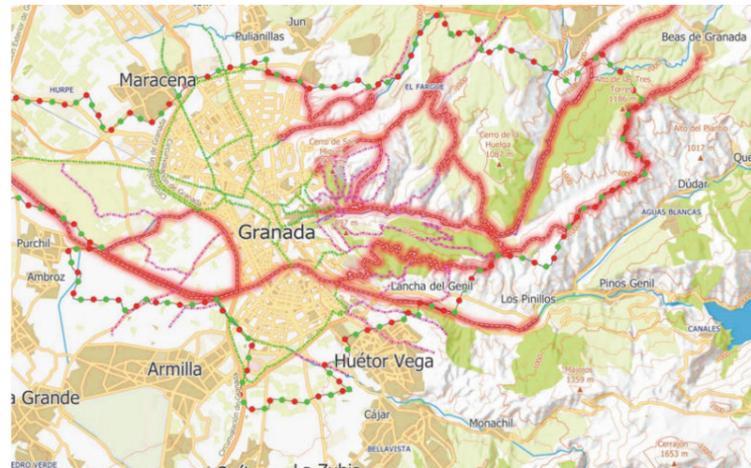


Imagen de la red de senderos para la articulación Metropolitana.

Esta red, de unos 122 kilómetros, integra rutas o circuitos rurales-naturales definiendo dos categorías:

- 76 kilómetros de primer orden, formados por elementos naturales existentes.
- 46 kilómetros de segundo orden, formados por elementos naturales que actúan como conectores de los anteriores.

Se destacan entre los objetivos de esta red:

- Fomento servicios ecológicos y funciones ecosistémicas:
 - Refugio de biodiversidad.
 - Cambio climático y Cambio global.
 - Captación GEI's.
 - Regulación temperaturas
 - Regulación de avenidas
- Necesidad de desarrollo de la Infraestructura verde y conectividad ecológica.
- Reconocimiento de elementos vertebradores territoriales: cauces, dominios y usos públicos.
- Atender la demanda creciente de espacios saludables y seguros para el recreo y ocio.
- Conexión entre zonas urbanas y naturales. Mejorar la conexión de la ciudad con espacios verdes públicos. Abrir las puertas ciudad-medio natural o rural, permitiendo que estos espacios penetren en la ciudad.
- Senderos interconexión cauces y subcuencas.
- Deporte y salud.
- Puesta en valor de elementos patrimoniales: monumentos, miradores, acequias o yacimientos de interés cultural.
- Recuperación de usos públicos.
- Mejorar la salud de la sociedad fomentando actividades saludables en entornos naturales.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



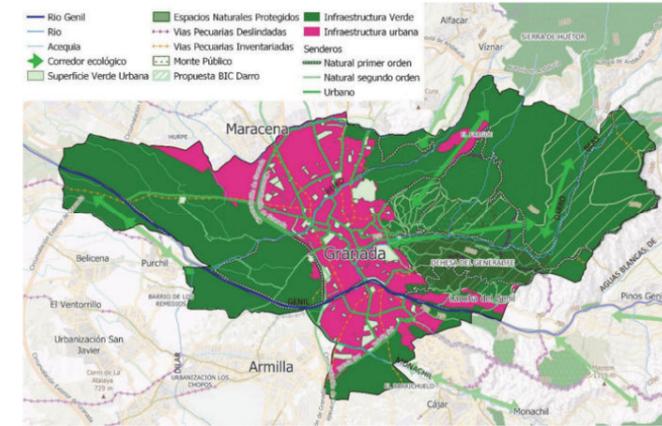
- Mejora de la calidad del aire.
- Fomentar instalaciones de servicios asociadas.

La existencia y trazado de esta red se apoya en:

- Ley de Aguas y Reglamento de DPH.
- Ley de VV.PP.
- Ley de EE.NN.PP. de Andalucía.
- Ley de Patrimonio de Andalucía.
- Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, por la que se aprueba la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas.
- Plan Director de Caminos Naturales de la Vega de Granada. Diputación.
- Convenio Europeo del Paisaje.

El desarrollo de esta red se implementará mediante:

- Reconocimiento de trazados.
- Señalización y balizamiento.
- Mantenimiento.
- Renaturalización de recorridos.
- Recuperación patrimonial.
- Actuaciones concretas para la seguridad o accesibilidad.
- Información, difusión y divulgación. Aspectos técnicos, deportivos o patrimoniales de los recorridos.
- Vigilancia.
- Regulación de usos y servicios vinculados: huertos familiares, kioscos, empresas ecoturismo, turismo activo, deporte y salud.
- Posibilidad de instalaciones de servicio temporales asociadas: kioscos, alquiler de bicis.
- Hitos y paneles de señalización: códigos QR o similar.
- Incorporación a estudio económico financiero del Plan.



Esquema de la red de senderos y su integración con la infraestructura verde.

Se proponen dos grandes zonas o corredores de senderos:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



CORREDORES ORIENTALES: VALLE DEL DARRO-DEHESA-MINA DE ORO

97,67 kilómetros

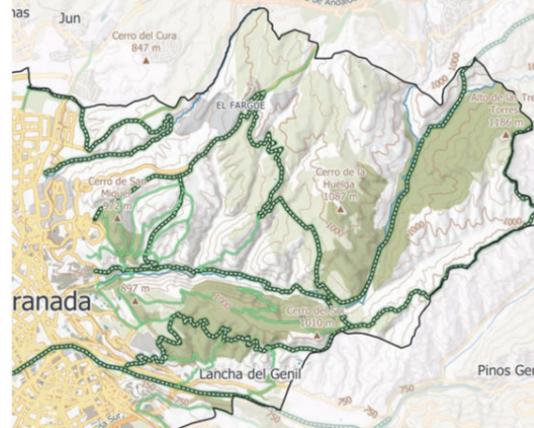
Objetivos

- Mejora conexiones Valle del Darro-Dehesa del Generalife-Lancha del Genil-Mina de Oro-Valle del Genil.
- Recuperación y naturalización cauce Beiro este, ajustando el recorrido del corredor oriental al nuevo trazado del cauce del Barranco de San Jerónimo derivado del Documento de Innovación del PP-N2 que finalmente se apruebe.
- Recuperación y naturalización cauce San Jerónimo (límite Jun y Pulianas).
- Conexión Beiro-San Jerónimo.
- Conexión Valle Darro con Fargue y Beas.
- Conexión y puesta en valor con las Minas de Oro de Lancha del Genil.

Antecedentes

- Cauces Beiro, Darro y Genil.
- Parque Periurbano Dehesa del Generalife, Llano de la Perdiz.
- Vías pecuarias, cauces y sus dominios públicos, caminos de uso público.
- Caminos, senderos, *trochas*, en desigual estado de conservación, mantenimiento y seguridad, que actualmente viene usando la población.

Descripción gráfica



Descripción

- Recuperación y puesta en valor de recorridos de primer orden para:
 - Vertebrar eje cauce Darro desde la ciudad hasta la presa acequia real de la Alhambra.
 - Circunvalar la Dehesa del Generalife (Llano de la Perdiz), conexión del río Darro con las Minas de Oro de Lancha del Genil, y desde este lugar, hacia el oeste, con el Cementerio de San José.
 - Conectar el cauce del Darro con la Abadía, Fargue y Beas.
 - Valle del Beiro.
- Recuperación y puesta en valor de recorridos de segundo orden que conecten elementos de primer orden y/o con los núcleos urbanos.
- Se apoyan en infraestructuras lineales de titularidad pública o de uso público: caminos, vías pecuarias, zonas de servidumbre hidráulica...
- Conectividad ambas márgenes del Darro en tramo Sacromonte-Fuente de la Bicha.
- Miradores.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



CORREDORES OCCIDENTALES: VEGA DE GRANADA

24,6 kilómetros

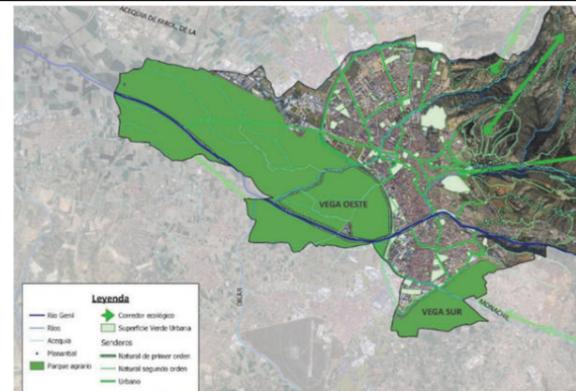
Objetivos

- Usar la Vega como espacio de esparcimiento, salud, conocimiento.
- Conexión metropolitana alternativa. Desplazamientos no motorizados con Santa Fe, Vegas del Genil, Cúllar Vega, Las Gabias, Churriana de la Vega, Armilla, Ogijares, Zubia, Cájar o Huétor Vega.
- Puesta en valor de actividades rústicas o rurales.
- Naturalización Beiro oeste y Monachil en suelo rústico.
- Posición equidistante metropolitana.
- Reapropiación colectiva del paisaje como bien común.
- Facilitar el comercio de cercanía y proximidad.
- Fortalecer las relaciones sociales.

Antecedentes

- Cauces Beiro, Monachil y Genil.
- Vega de Granada.
- Vías pecuarias, cauces y sus dominios públicos, caminos de uso público.
- Elementos patrimoniales de la Vega.

Descripción gráfica



Desarrollo

- Fomento acceso a una alimentación sostenible, local, justa y saludable.
- Promover el desarrollo de modelos viables de emprendimiento alrededor de la agricultura ecológica, agrosistemas, sistemas agroalimentarios sostenibles que se basan en principios como el reciclaje de nutrientes, la diversidad, las sinergias o la integración.
- Mantenimiento y recuperación red actual.
- Señalización y vigilancia.
- Puntos de recarga de vehículos eléctricos de la movilidad sostenible.
- Equipamientos de carácter comunitario vinculados al medio natural y rural.
- Desarrollo recorridos de segundo orden.
- Continuidad con recorridos urbanos.
- Se apoyan en infraestructuras lineales de titularidad pública o de uso público: caminos, vías pecuarias, zonas de servidumbre hidráulica...
- Circuito deportivo de casi 10 km de longitud:



Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Se identificarán de forma expresa en el apartado correspondiente de esta Memoria.

4.2. LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN LAS RELACIONES CAMPO-CIUDAD. LA CONTINUIDAD DE LA INFRESTRUCTURA VERDE EN EL MEDIO URBANO

La Infraestructura Verde del municipio no estaría completa si no se incluyeran aquellos elementos que garanticen la continuidad de la Infraestructura Verde en el suelo rústico como un condicionante superpuesto también en el suelo en situación básica de suelo urbanizado, ya que ésta resulta imprescindible para proporcionar una red de interconexión urbana con la naturaleza, áreas semi-naturales y espacios verdes, que brindan servicios ecosistémicos, que sustentan el bienestar humano y la calidad de vida. Y así:

- Conectar el entorno periurbano y el urbano.
- Crear una red continua que enlace los diferentes corredores ambientales estructurantes, así como los espacios libres urbanos tanto generales como locales.
- Servir de base a los equipamientos usados por los colectivos más vulnerables, para que puedan ser más accesibles mediante recorridos peatonales y de proximidad.

La Infraestructura Verde se entiende así, como parte fundamental del acceso de la población al medio rural y natural. Su vinculación con la ciudad se basa en la continuidad de los capilares procedentes del campo conectados con los viarios no motorizados y los ámbitos de distensión social reflejados por los espacios libres representativos y los equipamientos de ocio y cultura entendidos estos últimos como alveolos cívicos de lo urbano.

A tal efecto, la Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis, en su Principio 8 "Verde versus Asfalto", apremia a proyectar en el medio urbano «una red verde que se infiltre entre las diferentes matrices de la ciudad con un entramado de itinerarios peatonales de enlace». Al tiempo, reclama prestar una especial atención a las zonas de interfase urbano-rural promoviendo su permeabilidad para evitar la destrucción innecesaria de biodiversidad. Las ganancias que aportan las Infraestructuras Verdes en el medio urbano resultan especialmente importantes por su contribución a la salud y al bienestar de la ciudadanía.

La Infraestructura Verde Urbana estará constituida, fundamentalmente, por:

- La red de sistemas generales de espacios libres.
- Conectores Verdes asociados a usos urbanos. Se incluyen, entre otros, los espacios libres locales, y concretos tramos de la red viaria (Conectores Verdes Urbanos) que precisan ser objeto de re-naturalización para asegurar su función conectora.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



MO.5.

LOS SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES, DEMOVILIDAD Y DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS, ASÍ COMO DE LAS REDES BÁSICAS DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

En una primera aproximación a cualquier hecho urbano se puede identificar la existencia de una serie de elementos soporte que configuran la forma general de la ciudad. Estos elementos estructuran la caracterización del sistema de espacios públicos de la misma y constituyen las piezas esenciales de su sistema dotacional, asumiendo, al tiempo una funcionalidad básica como "ligantes urbanos" de las diferentes áreas urbano-territoriales que conforman el modelo propuesto.

Estos elementos configuradores de la forma general de la ciudad son los que se corresponden con aquellos que estructuran el hecho urbano, los que conforman las claves de la ordenación urbana, los que, en definitiva, construyen el espacio público y colectivo de la ciudad.

5.1. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.

En la categoría de sistemas generales de espacios libres y zonas verdes se incluyen aquellos espacios libres que, bien por su escala y significación en la trama urbana, bien por la integración de valores naturales a preservar, bien por su capacidad de conferir articulación y continuidad al sistema de espacios libres, conforman un conjunto de piezas de notable incidencia en la definición morfológica y estructural del hecho urbano.

En el Avance de este PGOM la aproximación a la ordenación del sistema general de espacios libres y zonas verdes se sustenta en tres principios básicos:



- 1º. Solvencia cuantitativa.** Los espacios libres y zonas verdes deben responder a necesidades funcionales cuantificables, dando estricto cumplimiento a lo previsto en la legislación vigente, que establece que el estándar de m²/habitante no podrá ser inferior al alcanzado por la Adaptación Parcial del PGOU, que entre el suelo urbano y el suelo urbanizable resulta un estándar de 9,18 m²/habitante (calculado para 256.800 habitantes y sin contar los previstos por el PGOU 2000, pero no obtenidos, en suelo no urbanizable).
- 2º. Singularidad posicional.** De otro lado, el sistema general de espacios libres y zonas verdes está constituido por piezas singulares del sistema urbano-territorial a los que el Avance del Plan les confía un importante papel en la ordenación estructural del modelo de ciudad. Por tanto, las pautas de ordenación para situar estas piezas deben ir más allá de un elemental criterio de oportunidad -haciéndolas coincidir con terrenos vacantes- al actuar como referentes estructural-paisajísticos del modelo urbano-territorial propuesto. Por ello, tiene una importancia trascendental que la estrategia de localización de los elementos determinantes del verde urbano promueva el reconocimiento de los invariantes geográficos y naturales que, en definitiva, conforman la raíz etimológica del soporte territorial en el que se asienta la ciudad (topografías relevantes, cursos de agua, zonas forestadas, etc.).
- 3º. Conectividad ecológica.** El sistema se concibe como una red ecológica destinada a vertebrar la ciudad y su territorio, generando lazos de continuidad entre lo urbano y lo rural. En conclusión, se trata de apostar por una nueva condición urbana naturalizada, más verde, más ecológica y conectiva, en cuyo proyecto -como ha quedado reflejado en el apartado en el que se describe la Infraestructura Verde- tendrán un rol protagonista las estructuras lineales, para aportar continuidad a los sistemas de la matriz ecológica territorial, en conexión con el medio urbano.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Imagen de Greenpeace, sobre la regla 3-30-300 relativa a los requisitos mínimos para las zonas verdes de las ciudades.

Esta red ecológica, además, juega un papel clave para el bienestar humano que va más allá de los beneficios tradicionalmente ligados a las zonas verdes entendidas como equipamientos complementarios a la vivienda (recreación, ocio): mejoran la calidad del aire y del agua, contribuyen a la salud tanto física como mental de los habitantes, reducen emisiones de CO2 y pueden actuar como pantallas acústicas, contribuyen a regular el microclima urbano, reducen el peligro de inundaciones y las necesidades energéticas, ayudando a la adaptación al cambio climático.

En conclusión, el diseño del sistema general de espacios libres y zonas verdes contemplado en el Avance PGOM de Granada tiene como argumento central conseguir una red verde continua, con la finalidad de vehicular las relaciones entre el medio urbano y el medio rural y, al tiempo, coadyuvar a construir las conectividades ecológicas,

Los espacios libres deben de cumplir la regla 3-30-300 relativa a como una ciudad verde ayuda a vivir mejor: de forma que cada persona pueda ver al menos 3 árboles desde su casa, tener 30% de cobertura vegetal en su barrio, y estar a 300 metros de un parque digno.

BENEFICIOS ADICIONALES DEL ESTILO DE VIDA VERDE

- RECUPERACIÓN ECONÓMICA Y CRECIMIENTO INCLUSIVO
- CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA
- EDUCACIÓN
- BIODIVERSIDAD
- AGUA
- COHESIÓN SOCIAL

ESTILO DE VIDA CÍVICO PARA MEJORAR LA SALUD Y EL BIENESTAR

Las plazas urbanas, los sitios históricos, los puntos panorámicos y los paseos ofrecen beneficios psicológicos similares a los espacios verdes.

Mejor rendimiento cognitivo, menor tensión-ansiedad, ira-hostilidad, fatiga y estrés. Más felicidad, apego al lugar y cohesión social.

Imagen de Greenpeace, sobre el beneficio de las ciudades más verdes para el bienestar y la salud de las personas.

Para ello, se considera necesario renaturalizar la ciudad de Granada, incorporando más naturaleza dentro de ella, para que ésta sea no sólo más sostenible, sino también más habitable, de tal manera que se produzca una convivencia pacífica entre ciudad y naturaleza. Asimismo, Granada debe de contar con una ratio de metros cuadrados de sistemas generales de espacios libres por habitante superior a 10 m²/hab., distribuidos, en la medida de lo posible de forma homogénea por la ciudad y los distritos que la componen.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Esta apuesta por incrementar la cantidad y calidad de las zonas verdes en la ciudad de Granada conllevará innumerables beneficios para el medioambiente y, en consecuencia, para la salud de los habitantes. En efecto, las zonas verdes: a.) mejoran las condiciones micro climáticas, ya que contribuyen a reducir la temperatura de sus alrededores, combatiendo las islas de calor; b.) contribuyen a mitigar las inundaciones, al incrementarse las superficies de zonas permeables y la posibilidad de retenerlas y c.) mejorar nuestra salud, no sólo mental sino cognitiva y física.

• **SGEL-01. PARQUE RIBERA DEL BEIRO.**

Se trata de un espacio libre situado en el Distrito Norte, con 11.903 m² de superficie, su ámbito oriental integra terrenos pertenecientes a la margen derecha de la ribera del río Beiro, ya previstos en parte en el plan vigente y que configuraban el borde suroriental del ámbito conocido como "La Azulejera".

El nuevo parque propuesto formaliza el borde meridional de Casería de Montijo, así como el límite septentrional del Campus de la Cartuja en el tramo comprendido entre el Centro de Investigación y el Instituto de Enseñanza Secundaria Aynadamar. Se proponen nuevos accesos, que complementan a los dos existentes (Paseo de Cartuja y Avenida Alcalde Mosén Rubí de Bracamonte); concretamente desde el Camino de Alfacar, por el oeste, desde de final de la calle Iñigo Manrique, por el norte de Casería de Montijo y a través de la calle profesor Vicente Callao, por el sur.

De otra parte, se propone un puente mirador sobre el río Beiro que cumple una doble función; de una parte, resuelve la diferencia de cota existente entre la Casería de Montijo y el Campus de la Cartuja y, de otra, pone en relación la calle Puerta de los Guzmanes, a la altura de las instalaciones deportivas del colegio María Cristina, con la prolongación septentrional de la calle Profesor Clavera. Este elemento, de gran relevancia para la movilidad sostenible, resuelve la conectividad entre el Distrito Norte con el Campus Universitario de Cartuja.

• **SGEL-02 PARQUE DEL BARRANCO DE SAN JERÓNIMO.**

Espacio libre de 184.157 m² de superficie, localizado en la parte nororiental del término municipal e incluido en el Distrito Norte. En el referido espacio libre, se pueden distinguir los siguientes subámbitos, en base a las clases de suelo al que se encuentra adscrito y a las funciones que desempeña.

- El primero de ellos, se desarrolla desde el barrio del Parque Nueva Granada hasta futura rotonda prevista por la actuación de transformación urbanística ATU- NU-04: PP-N2.

San Jerónimo, a la altura del camino de los Yeseros.

Los terrenos destinados al referido sistema general de espacios libres cumplen una triple misión:

- a. Resuelven la transición ambiental y paisajísticamente cualificada con el municipio vecino de Jun.
- b. Integran la margen izquierda del Barranco de San Jerónimo.
- c. Sirven de punto de unión entre los barrios residenciales de "Parque Nueva Granada" y "Rey Badys".

Parte de este suelo (SGEL-02 y SGEL-03) estaban adscritos al desarrollo del suelo urbanizable del Plan Vigente (PP-N1 "Cartuja Norte") para su obtención. Sin embargo, en la actualidad, ninguno de estos suelos se encuentra en proceso de obtención y pendientes de urbanización.

En el interior de este ámbito se ubica un depósito de agua perteneciente a la red de abastecimiento de agua potable de Granada y su área metropolitana, que se considera por este Avance sistema general de infraestructuras SGIF-A-11.

- El segundo de los subámbitos se corresponde con un sistema general de espacios libres definido por el planeamiento vigente en el suelo rústico, tras una modificación con respecto a lo previsto inicialmente por el PGOU 2000, ya que inicialmente se proponía en dicha zona la implantación del depósito referido en el apartado anterior, y que se ha visto afectado, además, por el trazado de la Vía de la aglomeración de Granada VAU 6. Por ello, en el modelo de ordenación previsto en el Avance, se mantiene su clasificación estando en la actualidad pendiente de obtención y de urbanización.

Se trata de un espacio libre que cumple una doble funcionalidad, por una parte, integra los márgenes del Barranco de San Jerónimo y, por otra, resuelve la transición entre la actuación de transformación urbanística en ejecución ATU-NU-04: PP-N2. San Jerónimo (antiguo PP-N2 del PGOU que se revisa) y la carretera autonómica A-4006.

- El tercer ámbito lo conforma el espacio lineal que resta entre la carretera A-4006 y el borde del término municipal.

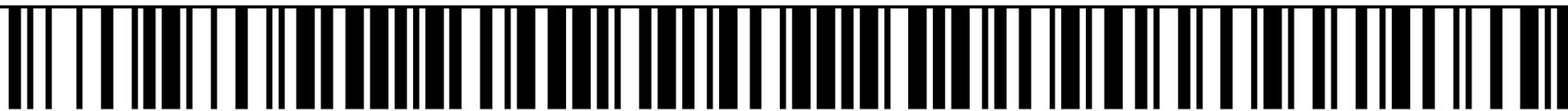
Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Pues bien, el Avance del nuevo PGOM, asume para la conformación de su modelo de ordenación los sistemas generales previstos por el Plan Vigente en este ámbito territorial, si bien, propone pequeños ajustes en la superficie de los mismos, con la finalidad de conformar un corredor ecológico asociado al barranco de San Jerónimo que contribuirá a aportar continuidad a los sistemas que configuran la matriz territorial.

• **SGEL-03. PARQUE DEL BARRANQUILLO.**

Espacio libre, localizado en el del Distrito Norte con una superficie de 78.556 m². Formaliza el borde septentrional del desarrollo del sector del plan vigente del 2000 "PP-N. Borde Norte". En la actualidad no se encuentra urbanizado. Comprende:

- De una parte, los terrenos ya urbanizados correspondientes al SGEL-04 del Plan General de 2000.
- Y de otra, los suelos pertenecientes al SGEL-05 del Plan que se revisa, también urbanizados. Es preciso señalar que el ámbito noroccidental del referido sistema general forma parte del parque lineal Cerrillo de Maracena. Este parque, integra el paso de las vías del Tranvía Metropolitano de Granada hasta alcanzar la carreta GR-30 (Bailén-Motril). El Avance del nuevo PGOM propone la ampliación occidental de este espacio abierto hasta la Avenida de Maracena, aprovechando los suelos que se liberan tras el desmantelamiento que se propone de la línea férrea de Moreda, como se describirá más adelante.

Dicho ámbito se ubica estratégicamente al final del Bulevar Federico García Lorca, también clasificado como sistema general lineal de espacios libres, configurando el remate final de dicho recorrido.

En consecuencia, el Avance del nuevo PGOM, integra en la definición de su modelo de ordenación los referidos sistemas generales, por disponer de buena accesibilidad desde la ronda de circunvalación del municipio de Granada (GR-30), por su vinculación con el parque lineal que se propone como consecuencia de la retirada de la línea férrea de Moreda, por su conectividad y con el Bulevar Federico García Lorca, así como, por su contribución con las conectividades ecológicas definitorias de su infraestructura verde.

• **SGEL-04. PARQUE DE LA LAGUNA.**

Espacio libre localizado en el Distrito Chana, en la margen izquierda de la carretera GR-30 (Bailén Motril). Los terrenos se corresponden con unos suelos comprendidos entre el límite oriental del del ATU-NU-07: PP-16. Fatinafar II y el trazado de la GR-30.

Cuentan con una superficie de aproximadamente de 50.918 m² (de los cuales 31.716 m² se hallan obtenidos por desarrollo del plan vigente) y el resto afecto al dominio público de carreteras. Su posición y accesibilidad desde los principales canales de comunicación le atribuyen cualidades para convertirse en un nodo de referencia que contribuya a recualificar este ámbito espacial caracterizado por albergar usos de actividades económicas, actuando como defensa ambiental ante el predominio de funciones industriales que se desarrollan en este ámbito territorial del municipio de Granada; así como, proporcionar a la ciudad de un espacio de generosas dimensiones.

Este parque cumplirá con una triple función:

- a) Función hidráulica, garantizando el almacenamiento de las aguas pluviales procedentes de las escorrentías y contribuyendo a la disminución del riesgo de inundación de otras zonas de la ciudad localizadas a costas inferiores, así como al drenaje sostenible.
- b) Función ecológica, al albergar especies autóctonas de la zona, proteger el ecosistema donde se desarrolla y convertirse en un espacio de contacto de la población granadina con la naturaleza.
- c) Función social al coadyuvar al esparcimiento, relación y desarrollo de actividades lúdicas de la ciudadanía, dotándolo de unas características formales y paisajísticas singulares y diferentes al resto de zonas verdes circundantes.

Se encuentra incluido en la actuación "Granada Respira".



Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



- **SGEL-05 PARQUE DE LA VEGA**

Espacio libre de morfología lineal localizado en el Distrito Ronda. Se trata de una secuencia de espacios abiertos que, por su proximidad con la Vega de Granada, puede desempeñar funciones de conectividad con este mosaico agropecuario, caracterizado por su valor natural y ecológico. Asimismo, resuelve el contacto de la ciudad con la ronda de circunvalación del municipio de Granada en el tramo comprendido entre el equipamiento deportivo (Alhambra Sport Club) y Centro de Enseñanza Secundaria (Ramón y Cajal).

Cuentan con una superficie de aproximadamente 133.463 m²s, integra el Parque existente de las Alquerías (70.550 m²), así como, el resto de los terrenos (SGEL-07 y SGEL-14 del plan vigente) que se encuentran obtenidos, pero no urbanizados. Es preciso destacar que los suelos incluidos en el previsto sistema general albergan el tramo urbano descubierto del río Beiro; oportunidad irrenunciable para establecer lazos de unión entre lo urbano y lo natural.

El Avance del PGOM, propone que, para la compleción de la urbanización de los suelos pertenecientes al sistema general ya obtenido, pero no urbanizado, se apueste por un diseño que parta de una concepción mixta, urbana y forestal, con la implantación de una red de senderos e importantes masas arbóreas que coadyuven a incrementar la biodiversidad de esta zona urbana altamente favorecida por la proximidad de la Vega de Granada y donde podrán refugiarse determinadas especies, fundamentalmente avícolas.

El SGEL-14 del plan vigente, con una superficie de 43.850 m² se encuentra incluido en la actuación "Granada Respira",

- **SGEL-06. PARQUE LINEAL SOBRE CORREDOR FERROVIARIO DE MOREDA**

Se trata de unos suelos que se obtienen tras la desafectación de los terrenos procedentes del desmantelamiento de la línea ferroviaria de Moreda Granada en el tramo comprendido entre la estación de Andaluces y las instalaciones de las cocheras del Metro de Granada.

La vocación de este parque lineal es asegurar la continuidad del espacio público como garantía de articulación entre los Distritos Beiro y Chana, así como, resolver la transición de los diferentes escenarios que van sucediéndose a lo largo de su trazado en el hecho urbano existente, en la actualidad cercenada por el trazado del referido corredor ferroviario.

Se pueden distinguir dos ámbitos en función de la configuración que adopta este sistema general de espacios libres en el modelo de ordenación:

- El primero de ellos, de 71.820 m² de superficie, de los cuales 21.061 m² son existentes. se encuentra comprendido entre la carretera Bailén Motril y la Avenida de Andalucía, a la altura del instituto de enseñanza secundaria Virgen de las Nieves. En la conformación de este parque lineal intervienen los espacios libres existentes adyacentes a los suelos por donde discurría el antiguo trazado ferroviario de Moreda; configurando un parque lineal con una latitud que fluctúa entre 50 y 75 metros, dependiendo del tramo considerado. Destaca la nueva Plaza de Europa, que fruto del desmantelamiento de la línea de Moreda se va a convertir en un espacio libre elemento referencial a caballo entre los Distritos Beiro y Chana.
- El segundo, de 10.139 m² de superficie, entre la Avenida de Andalucía y el nuevo parque del ferrocarril, a la altura de la estación de andaluces. Adopta una configuración tipo Bulevar, configurado por las calles Melero y Sierra, y sus prolongaciones septentrional y meridional. Se encuentra incluido en su totalidad en el Distrito Chana y va a resolver la conectividad y articulación entre las tramas residenciales adyacentes, así como con la antigua carretera de Málaga.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital

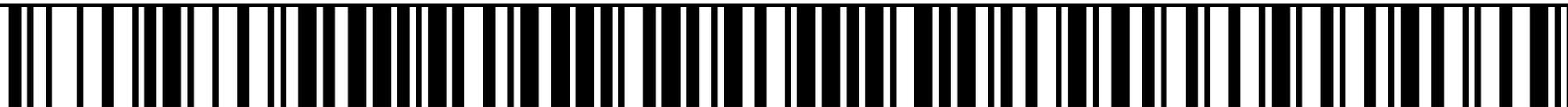




Imagen orientativa del ensayo proyectual de la ordenación del sistema general de espacios libres SGEL-06. Parque lineal sobre antiguo corredor ferroviario de Moreda

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



- **SGEL-7. PARQUE LINEAL DEL FERROCARRIL**

El soterramiento de la línea de alta velocidad a su llegada a Granada, los terrenos correspondientes al actual corredor ferroviario Granada-Bobadilla en el tramo comprendido entre la autovía A-92 G y la actual estación de trenes, permitiría la conformación de un parque de carácter lineal de 95.271 m², en el que se distinguirán los siguientes espacios:

- El primero de ellos comprendido entre los dos canales de comunicación viarias (la A-92 G y la GR-30), de morfología lineal resolverá la transición entre los suelos de actividades económicas localizados en este ámbito de término municipal de Granada (Polígono Industrial Carretera de Córdoba I y Fatinafar I y II) y la futura actuación de transformación urbanística prevista en las instalaciones de la antigua azucarera de San Isidro.

Es preciso destacar que este espacio libre se encuentra atravesado en su ámbito más occidental por la Acequia Gorda, que a su paso por el término municipal de Granada discurre sensiblemente paralelo al trazado de la GR-3418 (antiguo camino de Purchil), poniendo en relación el nuevo sistema general de espacios libres con el Río Beiro a la altura de las instalaciones de Puleva.

El segundo se desarrolla entre la circunvalación (GR-30) y la prolongación de la calle Alondra. Se caracteriza por su predominante morfología lineal, con una latitud aproximada de 70 metros, que se reduce a 50 metros en el espacio comprendido entre la calle Pampaneira y la prolongación de la calle Alondra. Este parque lineal aprovecha para su configuración, los sistemas generales de espacios libres previstos en el PGOU del 2000 en los suelos urbanizables adyacentes y desarrollados en la actualidad (Ferrocarril Oeste I, II y Ferrocarril Chana). Este futuro parque lineal va a desempeñar una función fundamental en el Distrito Chana, al convertirse en elemento articulador de dos tramas urbanas que el actual trazado del corredor ferroviario Granada -Bobadilla ha mantenido disociadas, con conexiones puntuales para el tráfico motorizado a través de pasos subterráneos, así como pasos elevados peatonales sobre el dogal ferroviario. Asimismo, estos suelos tienen aptitudes para convertirse en una de las alternativas posibles para albergar las instalaciones del nuevo recintoferial.

- Y, el tercero, una vez superado el puente sobre el Camino de Ronda e inmerso en el Distrito Beiro, se adentra en los terrenos de Andaluces.

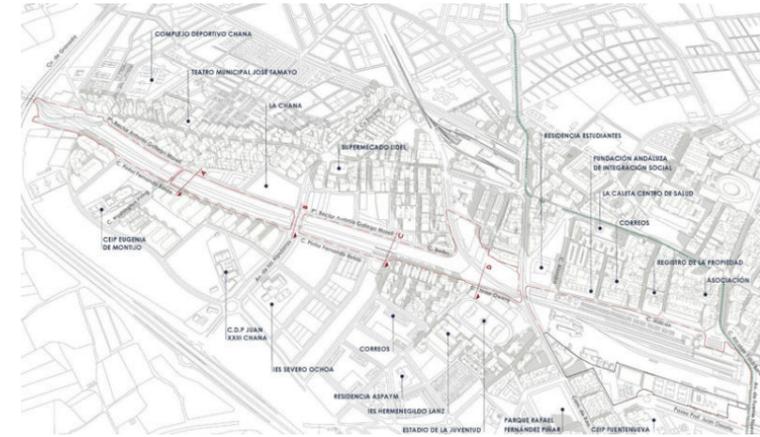


Imagen del estado actual del ámbito de intervención.

- **SGEL-08. BULEVAR FEDERICO GARCÍA LORCA**

Aprovechando la transformación de los suelos del nuevo Centro de Transporte de Mercancías aparece la oportunidad de la posible integración paisajística y cualificación ambiental del referido canal de comunicaciones viarias entre el enlace con la Carretera de Málaga y la rotonda de articulación con la Avenida de Andalucía; dotándolo de una singular caracterización en la red de espacios libres de superficie aproximada 85.376 m², mediante un adecuado diseño, tratamiento, forestación y ajardinamiento de estos filamentos intersticiales del tramo de su trazado con mayor incidencia en la conformación del acceso a la ciudad.

Se trata de un espacio libre propuesto por el PGOU 2000 urbanizado y obtenido tras su desarrollo, con una superficie total de 84.251 m².

Dicho Bulevar se conforma como un espacio lineal que conecta todos los suelos de nuevo crecimiento de uso residencial ubicados en los márgenes de la Avenida Federico García Lorca conectando la antigua ciudad consolidada con la actual hasta terminar en el nuevo SGEL-03 Parque el Barranquillo según denominación del presente documento, dando servicio por su condición longitudinal a una gran cantidad de población.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



En un tramo de su trazado, discurre por su lateral el metro, habiéndose descontado la superficie correspondiente a la plataforma de éste por no considerarse adecuada su inclusión.

- **SGEL-09 PARQUE GARCÍA LORCA**

Se trata de unos terrenos que formaban parte de la Huerta de San Vicente, por ello en su diseño se intentó respetar las huertas y acequias existentes. Situado en el Distrito de Ronda, tiene una extensión aproximada de 69.113 m²; delimitado por la calle Arabial, Virgen Blanca, el Camino de Purchil y la Ronda de Circunvalación. Alberga espacios para el esparcimiento (el paseo de los Tilos y el de la Alameda), este último, coadyuva a frenar el impacto acústico de la autovía que formaliza su borde occidental, un importante bosque de ribera, el jardín de las rosas, así como la casa museo de Federico García Lorca.

- **SGEL-10. PARQUE TICO MEDINA**

Espacio libre situado mayoritariamente en el Distrito Zaidín, segregado por el curso fluvial del Río Genil. Se pueden distinguir dos ámbitos, el primero de ellos (SGEL-08 del PGOU del 2000), comprendido entre la glorieta de Neptuno y la margen derecha del río Genil, cuenta con una superficie aproximada de 16.037 m²s y, el segundo (SGEL-09 del PGOU que se revisa), resuelve el contacto entre el borde occidental del sector PP-S-1 "Carretera de Armilla" y la GR-30 y posee una superficie de 77.226 m²s.

Se trata de unos terrenos cuya obtención se adscribió al desarrollo del sector del plan vigente PP-S-1. En la actualidad se encuentran obtenidos y urbanizados.

Disponen de buena accesibilidad desde los principales distribuidores de comunicación.

Los terrenos pertenecientes a este sistema general situados al norte del río Genil, ponen en relación el referido curso fluvial con el Parque García Lorca. Mientras que los localizados al sur, cuentan con un valor añadido, al ser nexo de unión entre los ríos Genil y Monachil, de ahí su enorme importancia a la hora de resolver la conectividad ecológica entre ambos cursos fluviales.

- **SGEL-11. PARQUE PTS.**

Espacio libre de 138.700 m² de superficie situado en el Distrito de Zaidín, concretamente en la margen derecha del río Monachil.

El plan vigente lo adscribió al desarrollo del suelo urbanizable PP-T2 para su obtención. En la actualidad, se encuentra obtenido y urbanizado.

La vinculación de este espacio con la Vega de Granada se consigue, de una parte, a través del río Monachil; por ello, este espacio libre tiene vocación para convertirse en nexo de unión

entre lo urbano y lo natural y, de otra parte, mediante la Carretera de la Zubia. Este viario incorpora en su configuración un espacio reservado para modos de transporte no motorizados (bicicletas y peatones) que fortalece las relaciones de la ciudadanía con el medio natural.

Parque de la Salud, se resuelve el contacto y la integración de la carretera autonómica A-365 (Distribuidor Sur), principal acceso a Sierra Nevada, que bordea el extremo sur de la ciudad de Granada.

- **SGEL-12. PARQUE GARCÍA ARRABAL**

El Parque García Arrabal, con una extensión de 23.968 m², está ubicado en la calle Torre de la Pólvara. Además de ser un lugar de esparcimiento, y relación de los granadinos residentes en el Distrito de Zaidín, resuelve la integración paisajística de la A-395 y sirve de nexo de unión entre el Parque del Monachil y el del Serrallo.

- **SGEL-13. PARQUE DEL SERRALLO.**

Situado en el Distrito Genil, en el borde sur del barrio de Cervantes, resolviendo el contacto de la ciudad con la Ronda Sur. Cuenta con una superficie de 31.925 m². Se encontraba adscrito para su obtención al suelo urbanizable PP-T2 del plan general que se revisa, de cara a su obtención. En la actualidad se encuentra completamente urbanizado.

Se relaciona con el Parque del Río Monachil, a través del Parque García Arrabal (SGEL-13), localizado en la urbanización Mirasierra, y la conectividad con el medio rural se produce al sur del Camino de Caicena, aprovechando el paso subterráneo de la Cartera A-395.

A estos hay que añadir una serie de elementos básicos en la configuración del modelo de ordenación constituidos por una secuencia de bulevares tanto con directriz radial como circunvalar, que resuelven la conexión interzonal entre diferentes áreas de la ciudad, de geometría reconocible, de marcado carácter lineal, articulados mediante rotondas eficientemente dimensionadas, que albergan plataformas verdes, con una importante función conectiva, que acompañan en su recorrido al sistema viario estructurante. Igualmente existen numerosos espacios verdes a modo de parques interurbanos que se incluyen en la trama urbana. Todo ello suma una superficie que se añade a los sistemas generales ya descritos con un total de 1.273.919 m².

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



En base a lo expuesto, la suma de los sistemas generales de espacios libres existentes y propuestos del nuevo PGOM asciende a 2.413.742 m², resultando un estándar en el entorno de 10 m² de suelo por habitante, dando cumplimiento a lo establecido en el apartado 3 del artículo 82 del Reglamento de General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

Todos estos elementos del sistema generales de espacios libres forman parte de la Infraestructura Verde del medio urbano, en continuidad, mediante conectores o corredores ambientales, entre ellos y con los elementos de la Infraestructura Verde en suelo rústico, ayudando a aportar numerosos servicios ecosistémicos de tipo cultural (ocio, salud, bienestar, aspectos sociales, etc.) y de regulación (regulación térmica, purificación del aire, control de la erosión, etc.). Porque para que los espacios verdes urbanos sean ecológicamente funcionales se ha de asumir una perspectiva territorial y sistémica en su planificación, que tenga en cuenta e integre los procesos y flujos ecológicos que tienen lugar en el territorio. Por este motivo, la concepción y el diseño del sistema de Infraestructura Verde de Granada está condicionados por el marco territorial en el que se inscribe la ciudad, y tiene en cuenta las particulares condiciones bióticas, hidrogeológicas, etc. más allá incluso del propio municipio de Granada.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Código	Denominación	Clasificación	Superficie en m2	Existente / Propuesto	Gestión	Estado
SGEL-01	PARQUE RIBERA DEL BEIRO	SUELO RÚSTICO	11.903	PROPUESTO	OBTENIDO PARCIALMENTE	NO URBANIZADO
SGEL-02	PARQUE DEL BARRANCO DE SAN JERÓNIMO	SUELO URBANO	184.157	PROPUESTO	OBTENIDO PARCIALMENTE	NO URBANIZADO
SGEL-03	PARQUE DEL BARRANQUILLO	SUELO URBANO	78.556	EXISTENTE	OBTENIDO	NO URBANIZADO
SGEL-04	PARQUE DE LA LAGUNA	SUELO RÚSTICO	50.918	PROPUESTO	OBTENIDO PARCIALMENTE	NO URBANIZADO
SGEL-05	PARQUE DE LA VEGA	SUELO URBANO	133.463	PROPUESTO	OBTENIDO	URBANIZADO PARCIALMENTE
SGEL-06	PARQUE LINEAL SOBRE EL ANTIGUO CORREDOR FERROVIARIO DE MOREDA	SUELO URBANO	81.711	PROPUESTO	OBTENIDO PARCIALMENTE	URBANIZADO PARCIALMENTE
SGEL-07	PARQUE LINEAL DEL FERROCARRIL	SUELO URBANO	95.271	PROPUESTO	OBTENIDO PARCIALMENTE	URBANIZADO PARCIALMENTE
SGEL-08	BULEVAR FEDERICO GARCIA LORCA	SUELO URBANO	84.251	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-09	PARQUE GARCÍA LORCA	SUELO URBANO	69.113	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-10	PARQUE TICO MEDINA	SUELO URBANO	93.263	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-11	PARQUE PTS	SUELO URBANO	138.700	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-12	PARQUE GARCIA ARRABAL	SUELO URBANO	23.968	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-13	PARQUE DEL SERRALLO	SUELO URBANO	31.925	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-14	PARQUE ALMANJAYAR	SUELO URBANO	32.229	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-15	PARQUE 28 DE FEBRERO	SUELO URBANO	17.780	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-16	PARQUE ALMUNIA	SUELO URBANO	31.841	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-17	PARQUE DE LA VIRGENCICA	SUELO URBANO	15.366	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-18	BULEVAR JOAQUINA EGUARAS	SUELO URBANO	53.012	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-19	PARQUE DE LOS JARDINES DEL TRIUNFO	SUELO URBANO	16.775	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-20	PARQUE DE LA MURALLA DE LA ALBERZANA	SUELO URBANO	34.561	PROPUESTO	OBTENIDO	NO URBANIZADO
SGEL-21	PARQUE CÁRMENES DE SAN MIGUEL	SUELO URBANO	11.693	EXISTENTE	OBTENIDO	NO URBANIZADO
SGEL-22	PARQUE RAFAEL FERNÁNDEZ PIÑAR	SUELO URBANO	9.289	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-23	JARDINES PASEO DEL SALÓN Y PASEO DE LA BOMBA	SUELO URBANO	35.011	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-24	PASEO DEL VIOLÓN	SUELO URBANO	29.148	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-25	PARQUE EQUIPADO PASEO FUENTE DE LA BICHA	SUELO URBANO	34.649	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-26	PARQUE DE CARLOS CANO	SUELO URBANO	16.508	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-27	PARQUE CRUZ DE LAGOS	SUELO URBANO	12.541	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-28	PARQUE DE LA ALHAMBRA	SUELO URBANO	676.010	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-29	PARQUE CERRO DE SAN MIGUEL	SUELO URBANO	67.010	PROPUESTO	OBTENIDO	NO URBANIZADO
SGEL-30	BULEVAR CARLOS V	SUELO URBANO	19.996	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-31	PARQUE GLORIA FUERTES	SUELO URBANO	20.845	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-32	MANTENIMIENTO DE LA VEGA	SUELO RÚSTICO	166.485	PROPUESTO	NO OBTENIDO	NO URBANIZADO
SGEL-33	CUARTO REAL DE SANTO DOMINGO	SUELO URBANO	9.232	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
SGEL-34	BULEVAR CASERÍA DE AGUIRRE	SUELO URBANO	26.562	EXISTENTE	OBTENIDO	URBANIZADO
TOTAL			2.413.742			

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

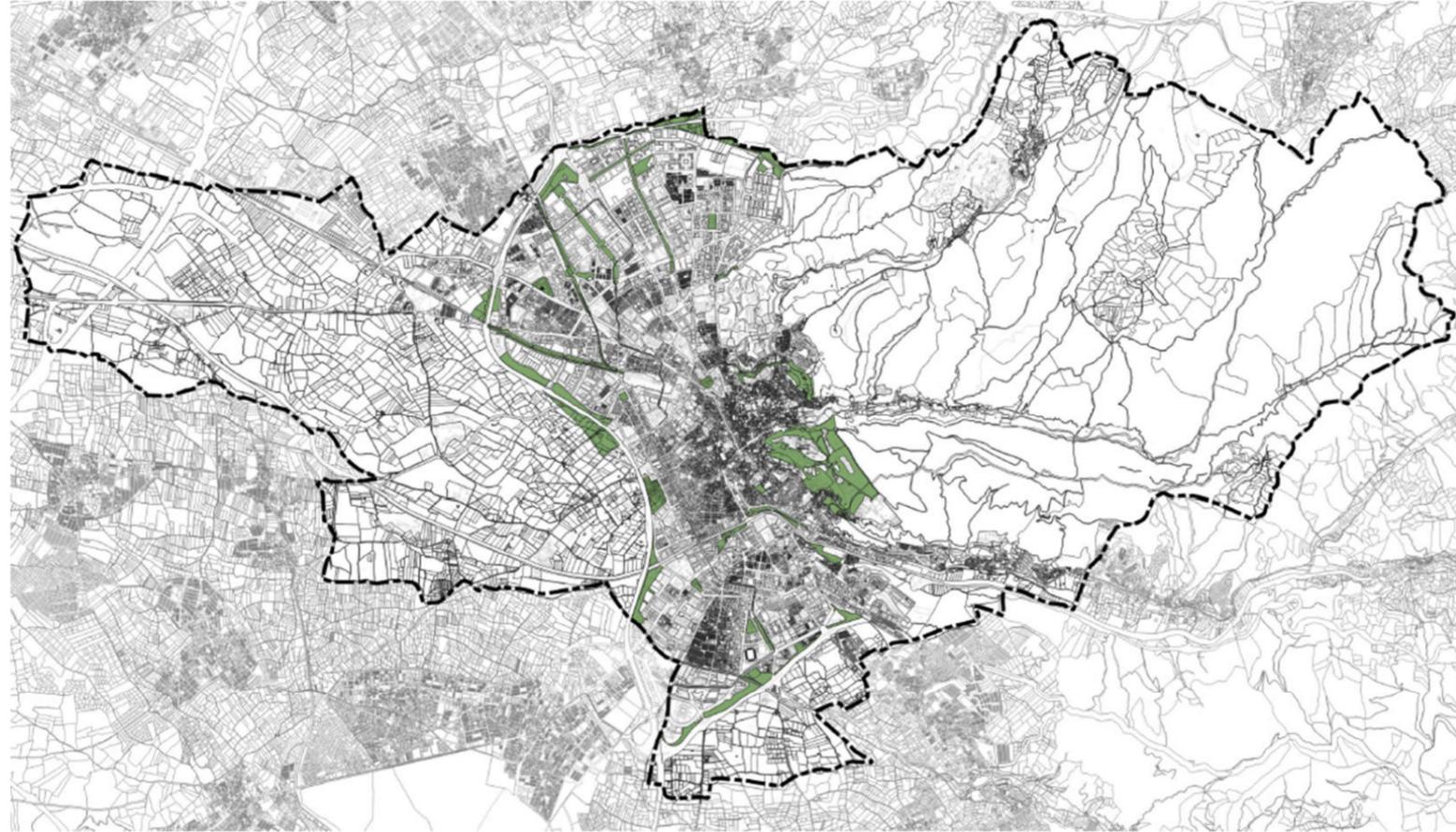
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

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

17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Sistemas Generales de Espacios Libres

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



5.2. SISTEMAS GENERALES PARA LA MOVILIDAD.

Las redes de comunicación que garantizan la movilidad de las personas y mercancías se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. En el caso de Granada los sistemas generales para la movilidad presentan varios componentes básicos: el sistema viario, los modos ferroviarios, la red básica para la implementación de modos de transportes no motorizados, complementada a su vez con el sistema vía pecuario y los corredores fluviales que se proponen.

5.2.1. EL SISTEMA VIARIO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En el Avance del PGOM el sistema viario se concibe desde una doble consideración:

- Como sistema distribuidor de flujos, es decir, adecuando su definición geométrica a las previsiones de desplazamiento y a la futura distribución espacial de los flujos.
- Como definición morfológica, huyendo de adoptar criterios de carácter sectorial indiferentes a las condiciones específicas del entorno en el que cada vía transcurre. La incidencia en la forma urbana resultante que resulta del trazado viario ha de ser una condición insoslayable en su proyecto e ideación.

Es necesario aclarar que cuando nos referimos al sistema viario, estamos aludiendo no sólo al espacio destinado a la circulación de vehículos y su estacionamiento -así como a sus elementos funcionales- sino también, a la circulación peatonal y áreas estanciales, cuya función principal es facilitar la relación y el intercambio social de los ciudadanos, y a las plataformas reservadas para algún modo o tipo específico de transporte, tales como sistemas de transporte colectivo de capacidad intermedia, carriles bus, carriles bici, etc.

Con ello, se reconoce la condición del sistema viario como espacio multifuncional. El reto que surge es encontrar el equilibrio adecuado, en cada caso, entre los diferentes usuarios de la vía pública, así como entre éstos y el entorno próximo.

La jerarquización planteada en el Avance es fruto de la aplicación -a los distintos tramos de la red de calles- de un conjunto de criterios de valoración, tales como:

- **Su condición funcional.** La red viaria en la ciudad desempeña dos funciones básicas: (a) como canal de transporte sirve al tráfico rodado-enfatizando la importancia del transporte colectivo de superficie- y al tráfico no motorizado (peatonal y bicicleta); (b) como soporte de actividades facilita el acceso a los edificios -tanto para el peatón como para el vehículo- así como el

estacionamiento, con especial relieve de la carga y descarga de mercancías. Al mismo tiempo, la red viaria comunica partes del territorio, que dependiendo de su proximidad determinan el ámbito de influencia de las vías: interurbano/metropolitano, urbano, o zonal.

- **Características de diseño.** Otros elementos de diferenciación de los rangos o niveles de la red viaria son los parámetros utilizados en su diseño, tales como velocidad de circulación, distancias y tipo de nudos, condicionados por la composición y características del tipo tráfico que circula por ellos. En todo caso, el sistema viario no debe ser proyectado con un criterio meramente funcionalista, sino que deben definirse acciones viarias con capacidad estancial y ambiental, al objeto de aumentar el papel de paseo y relación urbana de la red de calles urbanas.
- **Composición del tráfico y actividades asociadas.** Los usos desarrollados en los márgenes del viario le confieren una impronta determinada, que lleva aparejada una específica forma de utilización. Las decisiones sobre localización de actividades deben adecuarse a las funciones a desarrollar por los diferentes elementos de la red de calles a proyectar (canalización de tráfico de paso, canalización de transporte público, capacidad estancial del espacio de la calle, etc.) teniendo en cuenta que cuanto mayor es la presencia de actividades urbanas en los márgenes de una calle más importante será la demanda de accesibilidad, lo cual obliga a considerar la prevalencia de su carácter intermodal desde el protagonismo de los modos no motorizados (fundamentalmente peatonal) y una dotación de transporte público a distancias razonables.

Atendiendo a los criterios anteriores, el sistema general viario de Granada se categoriza en dos niveles:

1. Nivel territorial, o de articulación exterior.

Constituido por las vías que aseguran la comunicación rodada de la ciudad con el territorio circundante, en itinerarios supramunicipales. Constituido por el conjunto de carreteras competencia del Estado o de la Junta de Andalucía. Son las siguientes:

Viario territorial exterior, que organiza las conexiones de la ciudad y del conjunto del área metropolitana con el resto de la Comunidad Autónoma y del Estado. En la red principal destacan:

- A-44 (Variante exterior de Granada. Sierra Nevada-Costa Tropical).
- A-92 (Andalucía Occidental - Andalucía Oriental)

Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM). AVANCE / 81

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Pag. 21 de 50



- A-81 (Badajoz - Granada por Córdoba).

Viario metropolitano, esquema de movilidad del Área Metropolitana de Granada que facilita la comunicación entre los diferentes asentamientos residenciales, equipamientos y espacios productivos:

- A-92G que conecta Granada con el Aeropuerto Federico García Lorca.
- GR-30 (Circunvalación de Granada)
- Distribuidor Norte (A-4006)
- GR-43 (Acceso a Granada desde la N-432).
- La Ronda Sur (A-395)

En todos estos grandes elementos infraestructurales se apuesta por incluir medidas de movilidad sostenible y mejorar la conciliación con el tejido urbano adyacente, sin alterar su función como canalizadora de flujos. Es decir, fomentar el diálogo entre ciudad, movilidad y grandes infraestructuras.

Se están planteando nuevas propuestas de infraestructuras viarias en el ámbito de la Aglomeración Urbana de Granada que tienen incidencia en el término municipal.

Estas propuestas son las siguientes:

- Acceso segunda circunvalación de Granada por Churrana.
- Ronda Noroeste.
- Ronda Suroeste.
- Colector Sur.
- La denominada Ronda Este.

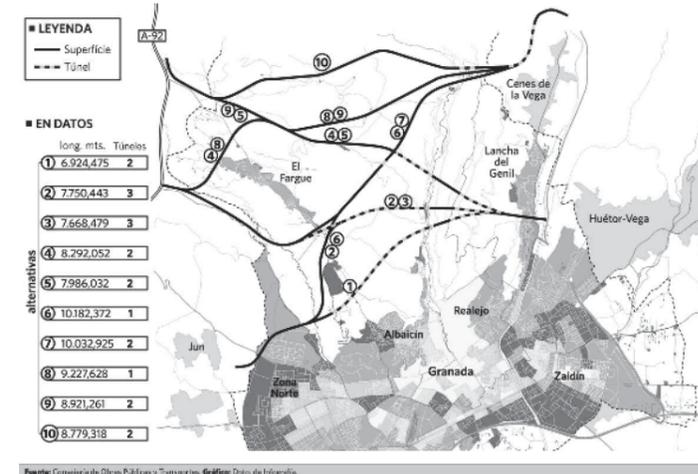
Así mismo, el Documento completo del PGOM, valorará la línea estratégica sobre movilidad sostenible y movilidad activa, así como las medidas establecidas por el Plan de Infraestructuras y Movilidad de Andalucía. PITMA 2030, en el municipio de Granada.

2. Red viaria de nivel urbano.

En el sistema propuesto para la ciudad de Granada, la red viaria urbana está formada por dos sistemas superpuestos en los que calles y avenidas se articulan, y canalizan la circulación rodada y peatonal de la ciudad, conectando también la red viaria de rango territorial con el interior. De esta forma, la red viaria urbana se entiende como el conjunto de espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar la circulación de personas

y vehículos.

Una de las premisas para llevar a cabo la reorganización de la accesibilidad al interior de la ciudad de Granada, ha sido marcar el patrón para los flujos desde la red viaria exterior, que ha sido establecido desde el viario territorial hacia el viario principal urbano, conectando con el viario de penetración tangencial a los bordes de las distintas Áreas Funcionales identificadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible realizado con horizonte 2025, protegiendo de la presión las áreas centrales y de especial tratamiento de la ciudad.



Fuente: Consejería de Obras, P.Ú. y Transportes. Gráficas: Datos de Infografía.

Los condicionantes asumidos para establecer un nuevo modelo de jerarquía viaria para la ciudad de Granada son:

- La priorización de los movimientos centrífugos en los flujos motorizados de paso, hacia los primarios urbanos y hacer que se articulen con los viarios de alta capacidad como la circunvalación (A-44), que, inevitablemente debe asumir funciones de carácter urbano recogiendo y distribuyendo tráfico entre distritos. De esta forma, la asignación de un rango superior de jerarquía puede imponer ciertas restricciones a la permeabilidad transversal, ya que la importancia de su continuidad puede entrar en conflicto con estas propuestas de continuidad transversal.

Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM). AVANCE / 82

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Pag. 22 de 50



- b) Una correcta localización de los tramos donde se pueda garantizar la continuidad transversal, la permeabilidad de flujos y conectividad de una red coherente con los sistemas generales de los espacios públicos, plazas, equipamientos de ciudad, etc., a los efectos de que la malla urbana quede enlazada con criterios de sostenibilidad aplicable a todas las escalas, ciudad y barrio.
- c) Una redefinición de los conceptos formales y funcionales para el sistema viario, al haberse orientado hacia la coexistencia entre diferentes redes de transporte sobre un mismo soporte físico de la escala urbana.
- d) Introducción de prioridades para los residentes, servicios, el transporte público colectivo, los itinerarios para peatones y ciclistas, etc. todo ellos reutilizando el viario existente para que, además, sean asumidos como ejes de actividad productiva y, por tanto, como ejes de centralidad de barrio.
- e) La asignación de la jerarquía de calles con prioridad inversa, es decir, partiendo de la asignación de rangos principales de la red para los modos “no motorizados” y transporte público, donde la cuota del automóvil es adecuada a su demanda real.
- f) Introducir unas nuevas reglas de diseño que posibiliten la coexistencia y la eficacia de todos los modos en un mismo lugar. Estos patrones de diseño deben ser explicitados en el Plan de Ordenación Urbana.

En base a estas consideraciones la red viaria urbana de Granada se organiza en dos grupos:

2.1. Red Urbana Básica.

Las funciones principales de este primer nivel urbano son el transporte, la distribución y la accesibilidad motorizada urbana. La red básica se organiza desde el viario de conexión territorial, la red urbana principal, la red secundaria de carácter colector-distribuidor y red de ejes especializados de aproximación al barrio. Dentro del viario existente se define la siguiente clasificación tipológica:

- Viario Principal Urbano: Formado por el viario especializado en viajes de medio y largo recorrido a través de la ciudad. Es un viario de mayor capacidad, diseñado para mayores velocidades de circulación. Para garantizar la conectividad y la fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público, deben disponer, siempre que sea posible,

de al menos dos carriles por sentido y una gestión eficaz del tráfico, sin mermar la capacidad de circular de los peatones. La velocidad máxima permitida será de 50 km/h. El conjunto de calles con esta funcionalidad configura la red principal de la ciudad.

- Viario Secundario Urbano: Sirve para canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal y con destino local, o bien de salida de los barrios procedentes del viario local con destino al principal. Estas vías juegan un papel fundamental dentro del entramado urbano, pues del correcto funcionamiento de las mismas dependerán los niveles de congestión del viario urbano. Son vías donde se producen agrupaciones de tráficos procedentes de distintas zonas, es decir asumen cierta función colectora, aunque deben incorporar una carga peatonal significativa.
- Viario de aproximación al Barrio “Eje especializado aproximación al Barrio”: Vías 30. Es un modelo de vía que debe servir para amortiguar la presión y gradar la inserción de tráficos en el interior de los barrios. A una escala de red básica actuaría como viario de acceso especializado, primando el acceso de residentes y evitando, en lo posible, cualquier posibilidad de tráfico de paso, mediante la reordenación de accesos. Su finalidad sería la de articular la distribución de los tráficos con destino en estos barrios y de salida de los mismos, hacia viarios de mayor capacidad como norma general viarios secundarios, con prioridad para el transporte público. Son vías de carácter urbano en las que priman la especialización de accesos y usos asociados a la trama viaria, se introducen como vías 30 de red básica. Normalmente se ubican en la periferia de los barrios y funciona como delimitadores de estos.

2.2. Red Urbana Barrial

En estas vías se debe priorizar la figura de los peatones y adecuar ésta a la presencia de vehículos. También debe de ser en ellas donde se instalen la mayor parte de los aparcamientos (regulados y de residentes) y las zonas destinadas a carga y descarga. En comparación con las vías de la red principal, las calles de la red local tienen una intensidad de tráfico inferior y el límite de velocidad será de 30 km/h, excepto en las zonas semipeatonales, y en el viario interior de los barrios, donde es recomendable que no se superen los 20 km/h. Su función principal es el acceso a los usos situados en sus márgenes cuyas funciones prioritarias son: la residencial, el paseo, compras... La red de proximidad se clasifica a su vez en:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital





- **Calles 20.** Aseguran el acceso a los usos y funciones de los edificios e instalaciones. El diseño físico de estos elementos debe garantizar un carácter de espacio público estancial, permitiéndose juegos y paseo en toda la superficie de la calle.
- **Calles 10.** Consolidan las funciones peatonales y estanciales facilitando las relaciones comerciales, patrimoniales, turísticas y sociales. El diseño físico de estos elementos debe garantizar la ausencia de vehículos salvo en casos excepcionales y regulados con permisos especiales.

La propuesta de jerarquización viaria tiene como objetivo limitar el tráfico de paso, la nueva célula organizativa de la movilidad como elemento conformador de un espacio público multifuncional, cívico y ciudadano. Y que en nuestro caso son las distintas Áreas Funcionales delimitadas en el PMUS Horizonte 2025.

En cada una de las Áreas Funcionales el tráfico interior se restringe al demandado por el residente por lo que, además de disminuir sustantivamente la intensidad de los flujos, la velocidad del desplazamiento motorizado se acomoda a la del peatón. Su adopción coadyuvará a disponer un muy importante espacio de las calles para uso no motorizado, preferentemente peatonal (se calcula que podrían liberarse entre un 50-70% del espacio de las calles eliminando tan solo un 15-20% del tráfico de vehículos no residentes), y facultará, complementariamente, la incorporación de mejoras en los parámetros de urbanización del espacio público que inviertan sus actuales tasas de impermeabilización.

Esta nueva organización representa, por tanto, una táctica innovadora, transversal e integradora de ordenación urbana que tiene por objeto recuperar el espacio público para las personas, reducir el transporte motorizado, promover los estilos de vida activos, lograr que las ciudades sean más ecológicas y mitigar los efectos del cambio climático. De esta forma, muchos tejidos urbanos de Granada podrán alcanzar los ratios de verde por habitante recomendados por la Organización Mundial de la Salud (10 m² de suelo/habitante), Este nuevo modelo de movilidad, además, prioriza el enfoque de la salud reduciendo de manera significativa las exposiciones perjudiciales a las que nos somete el modelo actual, reduciendo los niveles medios anuales de contaminación atmosférica (las Agencias de Salud Pública y de Ecología Urbana de Barcelona lo cifran en un 24%), y de ruido del tráfico. Pero además, se produciría un considerable descenso en el consumo de energía (las citadas agencias estiman que el consumo actual de energía destinada a movilidad se reduciría por cuatro).

Las mejoras que conseguirá su implantación en las unidades residenciales serán las siguientes:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



- Facilitar los recorridos del peatón en la aproximación a los equipamientos y centros de atracción de la movilidad. Informar de los tiempos andando a los equipamientos y centros de atracción.
- Evitar los puntos conflictivos entre el automóvil y el peatón.
- Implantar soluciones de plataforma única y movilidad en coexistencia para calles de usos mixtos y ejes de barrio con potencial comercial.
- Rediseñar la gestión semafórica desde la prioridad peatonal.

Pero, sobre todo, la ventaja de esta nueva organización propuesta es que para su primera implantación se requiere solo señalar los bucles de acceso, y las entradas a las calles residenciales con señales normalizadas del tipo S-28, indicadoras de zonas de residentes prohibido a otros conductores. Más tarde, por supuesto, se debe adecuar el espacio público.

La nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética dispone que es obligatorio disponer zonas de bajas emisiones en las ciudades de más de 50.000 habitantes antes de 2023. En ambos casos se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento a determinados tipos de vehículos, con el objetivo de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente. Con ello se consigue, además: pacificar el tráfico, favorecer las relaciones peatonales al tiempo que se recupera espacio público que resulta ser innecesario para la gestión de la movilidad motorizada. Las restricciones al tráfico no van a afectar a la accesibilidad de los residentes y los vehículos autorizados.

En la actualidad, el Ayuntamiento de Granada está trabajando para poner en marcha de forma progresiva una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con una superficie de 357 hectáreas, donde se priorizarán los desplazamientos a pie, los sistemas de movilidad personal y el uso del transporte público, y ello con el objetivo de reducir la contaminación y hacer de Granada, una ciudad libre de emisiones contaminantes y más saludable para vivir.

La ZBE queda enmarcada dentro de los siguientes límites:

- Límite Sur: Eje Paseo del Violón – Paseo de los Basiliós – Carretera de la Sierra.
- Límite Este: Eje Camino de la Silla del Moro – Sacromonte – Albaicín.
- Límite Norte: Eje Camino de la Ermita – Calle Fajalauza – Pagés – Capitán Moreno.
- Límite Oeste: Eje Gran Capitán – Pedro Antonio de Alarcón.

Engloba una población estimada de 58.245 habitantes.

Según el proyecto, tendrá la “finalidad de mitigar las principales problemáticas relacionados con la contaminación asociados a elevados niveles de emisión de partículas (PM), óxidos de nitrógeno (NO2) y ozono (O3), cuyos niveles son reiteradamente elevados como consecuencia de las circunstancias climatológica existentes, las características orográficas intrínsecas, la estabilidad atmosférica, las bajas precipitaciones y la proximidad del continente africano. Además, trata de lograr una mejora en la seguridad vial y fluidez del tráfico, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, los modos de movilidad activa con el fin de alcanzar la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, para hacerlos equilibradamente compatibles con la garantía de la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente y la integridad del patrimonio histórico, así como la ordenación de la distribución urbanas de mercancías.

Para el control de la zona se prevén “18 puntos de control mediante cámaras de lectura de matrículas, capaces de identificar la etiqueta ambiental de los vehículos”. Estarán repartidas por todo el perímetro y garantizarán, según los sentidos actuales de la circulación de las calles, el control de todos los posibles accesos.

Para la regulación de los aparcamientos de residentes habrá distintas zonas dentro de la ZBE y los vehículos de los residentes estarán identificados por una pegatina y un número que le asignará su zona de residencia, que serán cuatro distintas.

- Zona 1: delimitada por la Carrera del Darro, Plaza Nueva, Reyes Católicos, Gran Vía, Avenida de Madrid, Carretera de Murcia, Camino Viejo del Fargue y Sacromonte.
- Zona 2: delimitada por Puente Blanco, Acera del Darro, Puerta Real, Reyes Católicos, Plaza Nueva, Carrera del Darro, Cuesta del Rey Chico, Paseo de la Silla del Moro, Paseo de la Sabica, Avenida Santa María de la Alhambra, Paseo de las Palmas (parcialmente), Cuesta Molinos, Puente Verde y Paseo de los Basiliós.
- Zona 3: delimitada por Recogidas, Puerta Real, Acera del Darro, Paseo del Violón, rotonda del helicóptero y Camino de Ronda.
- Zona 4: delimitada por Camino de Ronda, Plaza Einstein, Avenida Fuentenueva, Severo Ochoa, Avenida de la Constitución, Gran Vía, Reyes Católicos, Puerta Real y Recogidas.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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

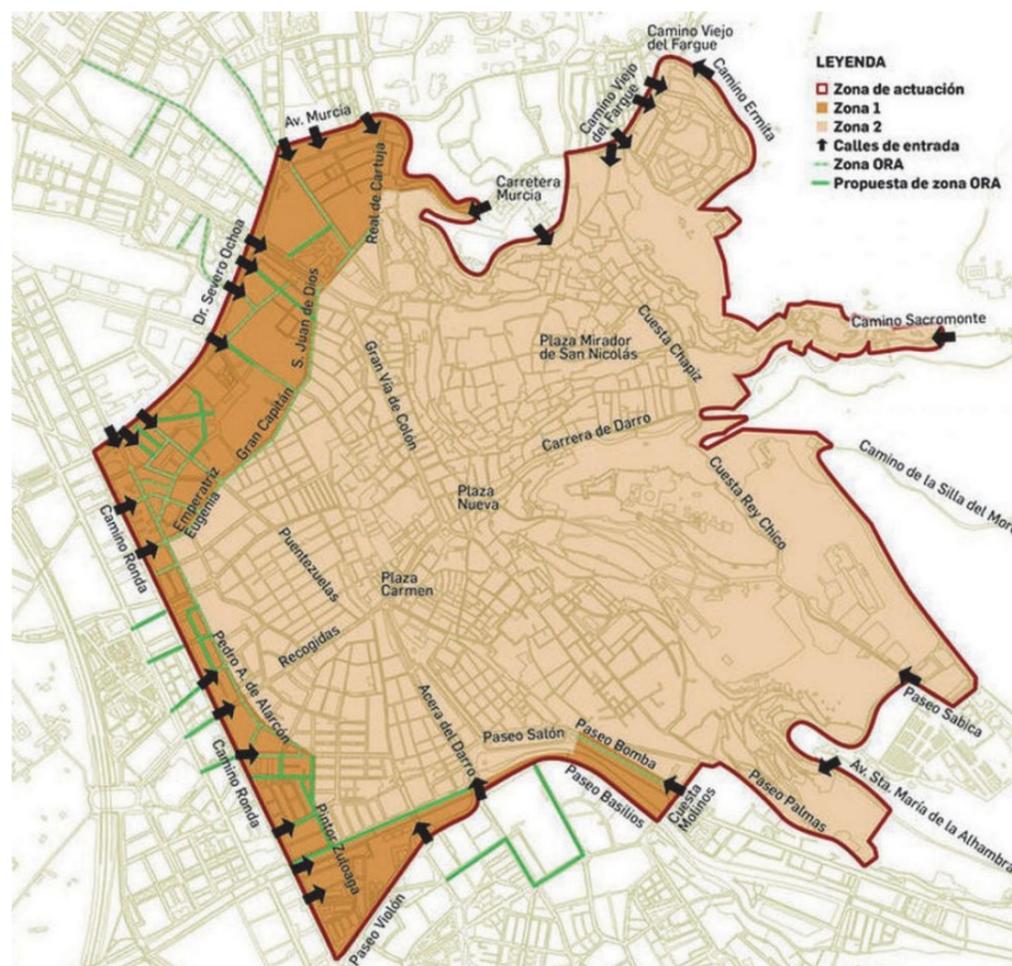
GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO

/VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM). AVANCE / 86

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



5.2.2. LOS MODOS FERROVIARIOS. EL TREN Y EL METRO.

A. LAS PROPUESTAS PARA EL FERROCARRIL EN GRANADA.

Las propuestas que se planteen para el ferrocarril en Granada desde el Avance del Plan parten de las premisas que se describen a continuación, basadas en:

- El Protocolo para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Granada suscrito en 2008 por el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Granada, y ADIF.
- El Estudio Informativo del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada. Integración urbana del tramo la Chana- Estación de la línea Bobadilla-Granada y la nueva estación de Granada, redactado por el Ministerio de Fomento en diciembre de 2010 y en el cual se incluye el diseño de la estación AVE de Granada realizado por el arquitecto Rafael Moneo.
- La modificación del Protocolo para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Granada del año 2012, acordada por el Ayuntamiento de Granada y el Ministerio de Fomento, planteando una nueva solución que mantenía el corredor de Moreda-Granada en su posición actual, y que permitiese la conexión con la línea de Bobadilla-Granada mediante la construcción de una nueva variante en túnel desde la A-44, y bajo la Avenida de las Alpujarras y la Placeta de Marte, hasta una nueva estación soterrada a la altura de la Plaza de Europa.
- Las propuestas de la Junta de Andalucía a los Fondo Next Generation, para la provincia de Granada:
 - La conexión ferroviaria entre Almería y Granada, habida cuenta que con la llegada de la alta velocidad se han reducido de manera significativa las conexiones de media distancia que unían el medio rural y las comarcas, y esto es especialmente significativo en Andalucía Oriental. Por ello considera que para articular esa zona de la comunidad autónoma y conectarla con la parte occidental es necesario mejorar la comunicación ferroviaria entre Almería y Granada, ya que la falta de electrificación no se adapta a las necesidades actuales. Forma parte del Corredor Mediterráneo, en el que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana propone la conversión de la vía única de ancho ibérico existente en vía única electrificada de ancho internacional.

- La mejora de la conexión Almería-Granada-Bobadilla, a la que se considera necesaria para articular Andalucía Oriental y conectarla con la zona occidental. Se trata de mejorar el trazado y el diseño y electrificar esa conexión, ya que se considera que el tramo Granada-Bobadilla supone actualmente un cuello de botella del Corredor Mediterráneo.
- El enlace entre la capital y Motril, cuyo puerto es el único del Estado que no dispone de conexión ferroviaria. Esta actuación podría proporcionar una ruta alternativa a los tráficos ferroviarios de Andalucía junto con el Corredor Mediterráneo. El corredor Granada-Motril, además, permitiría al Puerto de Motril transitar mercancías a través de la Red Básica de mercancías que se consolide finalmente desde Granada, bien hacia el oeste en Bobadilla con el tramo Algeciras-Córdoba o bien hacia el norte en Linares-Baeza con el tramo Córdoba-Manzanares de la misma línea dirección hacia Madrid.
- Los proyectos y estudios, ya redactados o incluso en ejecución, que afectan al esquema ferroviario de Granada. Premisas:
 1. Nuevo trazado en variante de la Línea Moreda Granada, que permita el desmantelamiento de la línea actual desde los polígonos industriales de Asegra y Juncaril hasta Granada, y unificar los pasillos ferroviarios de acceso a la ciudad en el de la línea Bobadilla- Granada, lo que permite eliminar la cicatriz originada por dicha variante, y no solo en la ciudad de Granada, sino también en otros municipios de la Aglomeración Urbana.
 2. Resolver la ruptura de la ciudad que supone el actual trazado del ferrocarril en el tramo Chana-Estación de los Andaluces, por el que ahora entraría también la línea de Moreda.
 3. Habilitar la entrada ferroviaria, ahora ya unificadas la Línea de Moreda y la de Bobadilla, a la proyectada Área Logística de Granada, en el entorno de Mercagranada, para potenciar el tráfico de mercancías por vía ferroviaria. De esta forma, este nodo logístico podría actuar como distribuidor central de la zona oriental de Andalucía en el diseño de la Red Transeuropea de Transporte.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



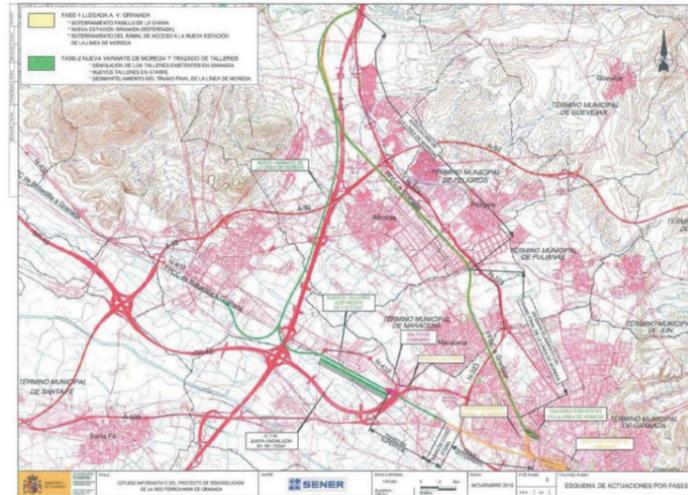


Imagen del nuevo trazado en variante de la línea Moreda-Granada

4. La imprescindible doble vía Loja-Granada, en ancho UIC e Ibérico pendiente de ejecutar, ya que actualmente el trazado ferroviario finaliza el gran viaducto de Archidona, que supone la construcción de túneles hasta conectar con la Vega de Granada. Su finalización permitirá ampliar las conexiones posibles desde Granada y aprovechar mejor los tiempos para concentrar trenes en horarios comerciales.
5. La incorporación de Granada al Corredor Ferroviario Mediterráneo en doble vía ancho UIC, que podría incluir también ancho Ibérico para las Cercanías.
6. La recuperación de la Media Distancia. Una sociedad que aspira a tener unos buenos medios de comunicación -y sostenibles- no puede dar de lado -como se ha dado de lado en Granada- al tren convencional que una pueblos y comarcas. Unas 600.000 personas podrían estar beneficiándose hoy en día de un tren de cercanías entre Loja y Granada que parase en todos los pueblos de la Vega de Granada. También Granada podría seguir unida con Linares y con Guadix utilizando la actual línea convencional de Moreda y Almería.

7. Asegurar la adecuada intermodalidad de los distintos medios de transporte de la aglomeración urbana de Granada, existentes o proyectados. Esta premisa, exigible desde un punto de vista exclusivamente de calidad del servicio del transporte, incentiva el uso de los modos públicos frente al privado y genera una mejora del resultado económico de explotación de los mismos, así como una reducción de los costes energéticos y medioambientales derivados de una reducción del uso del vehículo privado.

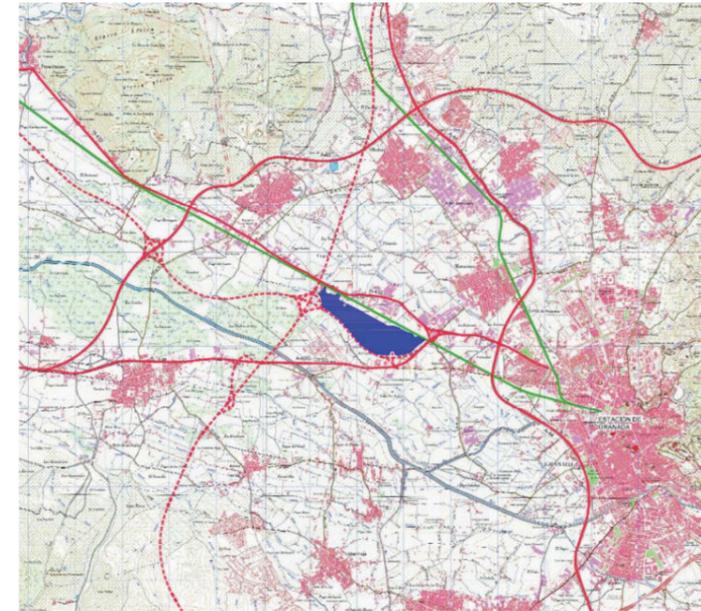


Imagen de la entrada ferroviaria a la proyectada Área Logística de Granada.

Con estas premisas se plantean alternativas para la línea Bobadilla-Granada, habida cuenta que ya parece que es una decisión firme de las autoridades ferroviarias y de las autoridades de transporte de la Junta de Andalucía:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



- Un nuevo trazado en variante de la línea Moreda-Granada, unificada con la línea Bobadilla- Granada.
- Incorporación ferroviaria, ahora ya unificadas la Línea de Moreda y la de Bobadilla, ala proyectada Área Logística de Granada.
- Nuevos talleres ferroviarios junto al apartadero del Área Logística de Granada, en sustitución de las instalaciones existentes en Villarejo.



Imagen de la intermodalidad de los distintos medios de transporte de la aglomeración urbana de Granada.

Ello implica, que sea cual sea la Alternativa, por la que definitivamente se opte, es prioritaria la ejecución del nuevo tramo ferroviario entre Albolote y el Área Logística, paralelo a la Variante Exterior de Granada, y sus conexiones con las líneas de Moreda y Bobadilla.

La construcción de este nuevo trazado permite la supresión de la entrada ferroviaria entre El Polígono Juncaril y la actual Estación de Granada, tramo que forma actualmente una barrera física que fragmenta los barrios separados por el ferrocarril, que de esta manera facilitan su integración urbana, con la posibilidad de compartir las infraestructuras, equipamientos, zonas verdes y dotaciones de forma próxima. El desmantelamiento de este tramo supone también una mejora para la integración metropolitana de Maracena con Granada, al habilitar de forma significativa las posibilidades de comunicación de este municipio con la ciudad central de la aglomeración urbana.

Este proyecto conseguirá cuatro objetivos fundamentales:

- Disponer la funcionalidad del corredor mediterráneo ferroviario de mercancías en Granada en el Centro Logístico CTM de Mercagranada. Esta infraestructura forma también parte de la futura conexión con el ferrocarril del Puerto de Motril.
- Liberar el paso del ferrocarril por la zona central de la ciudad, que separa los polígonos industriales de Asegra y Juncaril hasta Granada, y las zonas urbanas en ambos lados del dogal ferroviario. La variante propuesta permite el cosido urbano de la ciudad en ambos lados, ya sin barreras, liberando la 'cicatriz' ferroviaria que separa la ciudad en tres trozos por La Chana, Rosaleda, Ronda y Albayda, creando desigualdades sociales en ambos lados de la herida.
- Disponer un corredor verde para usos ocio-recreativos y movilidad ciclopeatonal.
- Trasladar las actuales instalaciones de talleres de RENFE en Villarejo al nuevo CTM de Granada.

El nuevo trazado con el que se ha trabajado en el este Avance es en vía única, en paralelo con la autovía Exterior de Granada. Tiene una longitud aproximada de 6,7 km según el trazado propuesto, que consiste en una solución en estructura, con dos viaductos principales sobre los suelos agrícolas al oeste de Granada (de 960 y 3.119 metros de longitud), solución que favorece la permeabilidad transversal y la mínima afección a la extensa red de caminos y carreteras locales y metropolitanas por donde discurre. Al encontrarse con la vía de Antequera y la Circunvalación de Granada A-44 el trazado se deprime en una trinchera, pasando debajo de la línea ferroviaria, recuperando el trazado de la vía existente con un último viaducto de 360 metros.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Los costes que se calculan para esta actuación, recordamos que imprescindible y anterior a cualquier actuación sobre el trazado ferroviario Loja-Granada en su llegada a la ciudad, se estiman en 248.284.886,29 €, y se corresponde con las tres actuaciones siguientes:

- Variante Exterior de Moreda: 187.781.486,29 €.
- Terminal Logística de Mercancías de Granada: 55.138.400 €.
- Traslado de los talleres de Villarejo al Centro de Transportes de Mercancías de Granada: 5.365.000 €.

Los suelos de la línea de Moreda que se desafectan del trazado ferroviario, se transformarían en un gran parque lineal de carácter metropolitano, ya que se extenderían más allá del municipio de Granada.

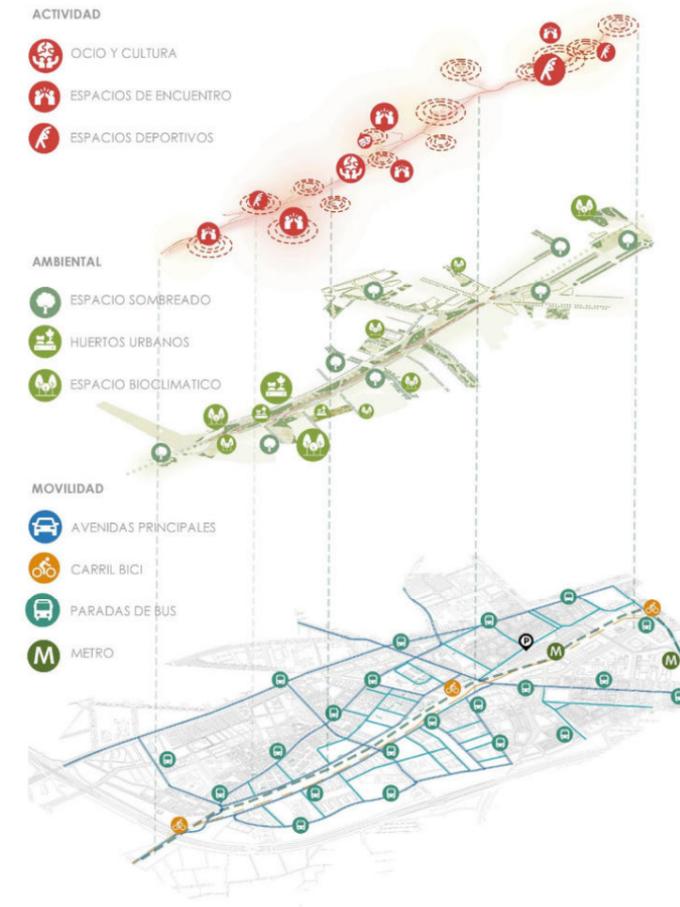
A.1. LA INTEGRACIÓN DEL AVE EN GRANADA

El Pleno del Ayuntamiento de Granada se ha pronunciado en repetidas ocasiones sobre la opción de integración del AVE en Granada apostando de entre todas las que se han planteado en estos años, por la integración soterrada de la vía. La última en Pleno del mes de Noviembre de 2023, con la aprobación de una declaración institucional por unanimidad a instar al Gobierno de España a firmar un convenio con el consistorio y con la Junta de Andalucía que permita soterrar las vías "en el menor tiempo posible".

Con el soterramiento se consigue la integración armónica de la ciudad, evitando la separación entre barrios y consiguiendo un desarrollo de la movilidad.

Recuperación de proyecto de soterramiento y posible solución de nueva estación soterrada en los suelos actuales de ADIF.

El trazado ferroviario se soterra desde el cruce con Camino de Ronda hasta cruzar la autovía de Circunvalación de Granada, en una longitud de unos 2.600 metros, cosiendo las dos partes separadas del barrio de La Chana en ambos lados del ferrocarril. La solución soterrada y la nueva estación cumple con todas las premisas de partida, aunque obliga a mantener una estación en superficie para servicio durante la ejecución de las obras, previamente al inicio del soterramiento, y obliga también al traslado previo al inicio del soterramiento de la Estación de Mercancías y depósito de Villarejo.



Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM). AVANCE / 93

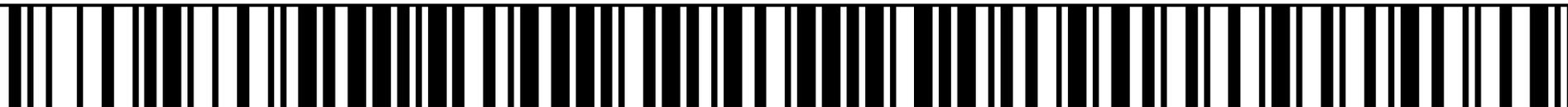
Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



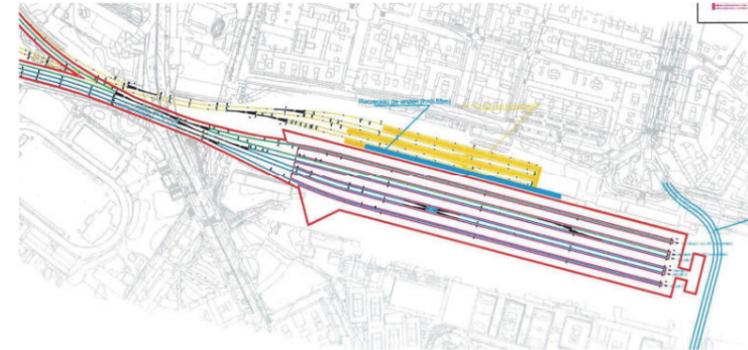
Pag. 30 de 50



El soterramiento se ejecuta mediante una solución con pantallas de hormigón laterales, con losa superior y contra bóveda inferior, que se prolonga 3.700 metros sobre las vías existentes. La losa superior se diseñaría para poder albergar en su superficie un espacio ajardinado y suficientemente arbolado para constituirse en un parque lineal. La entrada en la estación de Granada está limitada por la cota del entubamiento del río Beiro en el Camino de Ronda, que debe ser la cota de la explanada del haz de vías de la nueva estación.

La nueva estación se deprimiría unos 2 metros sobre la cota actual del terreno, manteniendo la plaza de la estación superior y los andenes cubiertos con marquesina. Puede ser válido en este caso el proyecto que redactó en su día Rafael Moneo, o cualquier otro que se elabore y adapte a la solución propuesta.

En el estudio realizado por el Colegio de Ingenieros de Caminos de Granada propone un esquema de 6 vías de ancho UIC, y algunas pueden tener 3 railes para compatibilizar con ancho Ibérico, todas destinadas exclusivamente para servicios de viajeros. Hay que añadir al norte 2 vías laterales provisionales, que sirven mientras se construye la nueva estación, y no afectar al servicio ferroviario durante su ejecución. El esquema adjunto incluye la disposición de las vías provisionales.



Esquema vías provisionales durante la construcción de la nueva Estación soterrada en cota +665m.

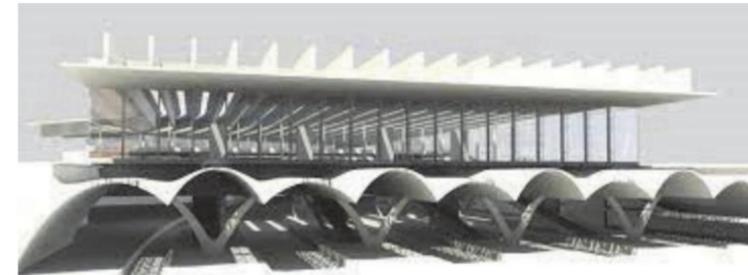


Imagen de la nueva estación proyectada en su día por Rafael Moneo

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Imagen orientativa y ensayo proyectual del esquema de ordenación sobre la recuperación del proyecto de soterramiento. Solución de nueva estación soterrada en los suelos actuales de ADIF.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



B. LAS PROPUESTAS PARA EL METROPOLITANO DE GRANADA.

El Metro de Granada.

El **Metropolitano de Granada** es un servicio de transporte público que gestiona la Consejería de Fomento y Vivienda a través de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Este servicio de transporte, que se puso en marcha en el año 2017, tiene un marcado carácter supramunicipal, y beneficia especialmente a los habitantes situados en los municipios de la franja norte – sur del área metropolitana de Granada: Albolote, Maracena, Granada capital y Armilla.

Se trata de una sola línea de 16 kilómetros, discurre, básicamente, en superficie (83%), con un total de 26 estaciones (solo 3 de ellas subterráneas), separadas una distancia intermedia de unos 640 metros. Los 16 kilómetros discurren con doble vía, excepto un poco más de 500 metros en Armilla que tienen vía simple para favorecer la integración urbana. El trazado permite el acceso a los centros de interés social, económico y turístico de la ciudad de Granada y su aglomeración urbana. De esta manera, el Metropolitano se adentra en la ciudad en un recorrido norte – sur a través de áreas residenciales, grandes avenidas y zonas comerciales, dando también una mayor accesibilidad al comercio local. La duración del viaje se es de unos 22 minutos entre Albolote y La Caleta, y 26 minutos desde La Caleta hasta la parada término en Armilla.

Este recorrido da cobertura especialmente a puntos clave de especial interés para el ciudadano: los Hospitales Universitarios Virgen de las Nieves, San Cecilio y Parque Tecnológico, las distintas facultades de la Universidad de Granada, la zona deportiva del Nuevo Estadio Los Cármenes y el Palacio Municipal de Deportes, o el Parque Tecnológico. La población servida (a menos de 500 metros de una estación) se considera que es de casi 140.000 habitantes, y en el año anterior a la pandemia (2019) los usuarios fueron un total de 11,7 millones. La parada que mayor promedio de viajeros recoge es la ubicada en Recogidas, con un 13% aproximadamente, dicha parada es una de las soterradas y se ubica en pleno centro de la ciudad.

La intermodalidad es un elemento clave en la infraestructura, y desde la fase de diseño se incidió en la necesidad de la conexión del metropolitano con la red de transporte público existente, tanto de autobuses urbanos e interurbanos, como con el taxi y el tren, facilitando, además, la interacción con los medios de movilidad privados, tanto el coche como la bicicleta.

La estación de autobuses de Granada tiene parada propia, permitiendo la intermodalidad y facilitando el acceso al centro de la ciudad y otros lugares de interés para los viajeros, tanto de la provincia de Granada, como del resto de Andalucía y España. La zona de la estación de tren -la avenida de Andaluces y el campus universitario- es otra pieza importante dentro de la restructuración urbana generada por la infraestructura, donde además de situar una parada, se ha redistribuido el espacio en consonancia con la propia remodelación de la estación, donde ya llega la alta velocidad, siendo un punto de acceso importante a la ciudad.



La situación de un «aparcamiento disuasorio» en la estación del Polígono Industrial de Juncaril, en el término municipal de Albolote, permite el acceso desde el vehículo privado al Metropolitano, facilitando su uso en un radio mayor; además se incluyen aparcamientos para bicicletas.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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

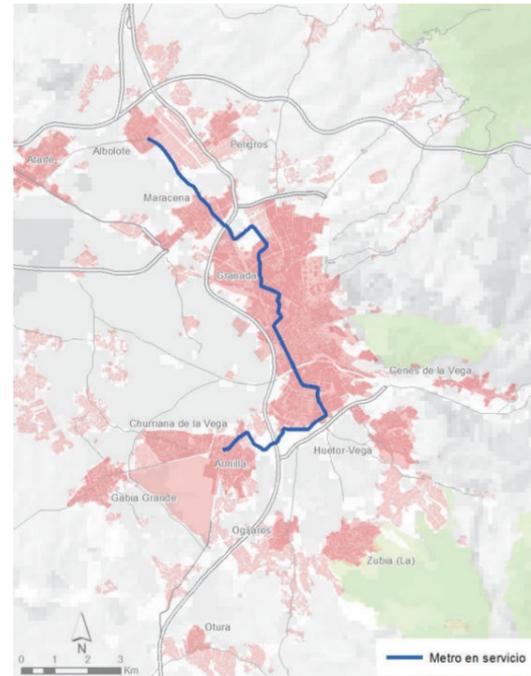
Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital



El Metropolitano de Granada responde al criterio de accesibilidad universal pensado para personas de todas las edades y todas las capacidades. Las principales medidas de accesibilidad son: rampas de acceso en las paradas en superficie; escaleras mecánicas y ascensores en las estaciones subterráneas; vehículos de piso bajo continuo; semáforos para peatones con emisor acústico de señal de cruce, y pulsador del semáforo que puede ser activado a distancia mediante dispositivo que la ONCE facilita a las personas con diversidad funcional visual; tornos con anchura especial (mayor de la estándar), aptos para personas de movilidad reducida; máquinas expendedoras de billetes con localizador acústico para las personas de visión reducida; sistema de navegación por voz; dispositivos manipulables y pantalla informativa con inclinación y altura adecuada; e interfono para prestar ayuda a usuarios con dificultades o emergencias. recorridos podotáctiles, que diferencian colores y pavimentos en las estaciones; etc.



Incorpora el Metro de Granada avances y prestaciones que se encuentran a la vanguardia de la tecnología y la ingeniería: El sistema ACR instalado en los vehículos permite almacenar la energía cinética durante el frenado para su posterior consumo aportando un 15%, lo que permite tener tramos sin catenaria mejorando la integración urbana y paisajística de la infraestructura; reducción de la contaminación acústica al embeber la vía en la plataforma de hormigón con un encapsulado fabricado con caucho procedente de neumáticos reciclados y resina artificial;; sistemas de prioridad en la regulación de semáforo, que es capaz de detectar la proximidad de los vehículos móviles; y sistemas de gestión del tráfico para su supervisión en tiempo real.

En la actualidad se anuncia varias ampliaciones de esta línea con carácter más o menos inmediato:

Prolongación Norte:

Tendría como origen Albolote, que constituye la cabecera norte de la línea y su trazado se extenderá, como mínimo, hasta el municipio de Atarfe. Tendría un recorrido, según los resultados del estudio informativo, de una extensión de 4,932 kilómetros, de los cuales 623 metros discurrirán por vía única, y contempla seis paradas: Iliberis, Ronda de Lindaraja, Circunvalación, Estadio Municipal de Atarfe, Avenida América y Coliseo.



Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Son 2,2 kilómetros más que la primera opción de recorrido, que además sólo tenía previstas dos paradas. El trazado parte desde la actual cabecera de Albolote y prosigue hacia el oeste por la avenida Reyes Católicos hacia la salida de la localidad, donde hay un tramo donde se estrecha obliga a transitar en vía única durante 363 metros para así permitir el tráfico rodado en doble sentido, ya que esta calle desemboca en la carretera provincial GR-3417. Una vez fuera del casco urbano el trazado recupera la doble vía y se acercará hacia una de las obras más importantes que tendrán las ampliaciones del Metro de Granada. Se trata de levantar un puente que salve la intersección con la Segunda Circunvalación, la Variante Exterior de Granada A-44. La estructura será de 90 metros de largo y 12,28 metros de ancho. Se planteará en dos vanos de 41,5 y 48,5 metros de luz que irá prácticamente en paralelo al puente para el tráfico rodado que salva el mismo problema.

Tras 2 kilómetros, la primera parada ya estará situada a la entrada de la localidad de Atarfe, llamada Iberis al estar en antes de la avenida del mismo nombre, y con los andenes colocados frente a las calles Los Majanillos y Cañada del Tesorillo sobre la actual calle Collado de los Pinos. Al otro lado hay previsto un aparcamiento y un intercambiador de transporte para favorecer la intermodalidad.

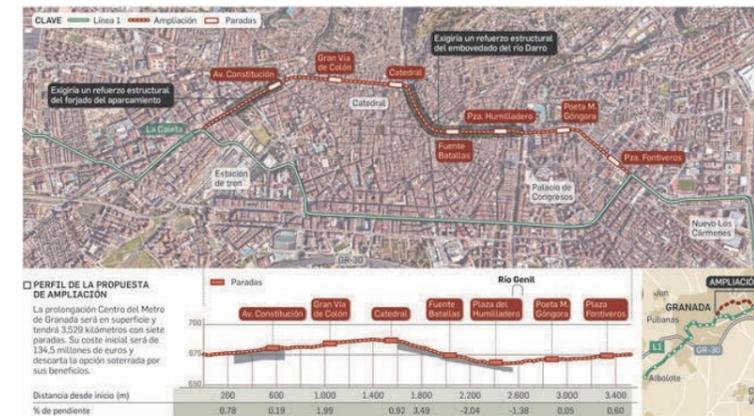
Prolongación Sur:



La ampliación de en una extensión de 6,8 kilómetros, y que abarcaría a los municipios de Armilla y Churriana de la Vega, por el cual discurrirá gran parte del trazado, y que contaría con seis paradas incluida la estación de término, que está previsto que se construya en el parque que aún tiene en pie el edificio de la antigua estación del tranvía de Las Gabias.

Prolongación Centro:

El recorrido, que se enlazaría al ya existente que cruza desde Armilla hasta Albolote rodeando el centro, pasaría ahora por las avenidas de Constitución, Gran Vía, Reyes Católicos, Alminares y Andrés Segovia, prácticamente en el corazón de la ciudad de Granada. La solución pretende atender a las zonas residenciales, así como a los centros de interés general ubicados en el trazado, y fomentar la intermodalidad como objetivo indispensable para el aumento del uso del transporte público en la población.



Desde el Avance del PGOM se propone, continuar ampliando líneas con preferencia a aquellos municipios que, según los estudios previos del PTMAGR cuentan con una deficiente red de transporte público interurbano que les interconecte con Granada.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Por tanto, unas prolongaciones de la naturaleza que se proponen contribuirían de manera determinante mejorar las conexiones mediante transporte público no contaminante de la Aglomeración Urbana de Granada con Granada capital, con objeto de reducir el índice de desplazamientos de vehículos privados diarios en favor del metro ligero (transporte público), que constituye uno de los principales elementos que contribuye a la descarbonización de la ciudad de Granada, reduciendo considerablemente los altos niveles de contaminación de nuestro territorio. Así como posibilitar conexiones eficientes para el desarrollo de este, como son el aeropuerto, o, por ejemplo, uno de los considerados “proyectos transformadores” por el Plan Estratégico de la Universidad de Granada: el proyecto UGR-SOTENIBILIDAD que se proyecta en la antigua Azucarera de San Isidro (BIC), adquirida por la UGR. Este proyecto persigue la creación de un centro internacional “green deal” de innovación en sostenibilidad y servicios de biodiversidad basado en inteligencia artificial y geodiseño, configurando un Campus de Excelencia Internacional Universitario.

De otra parte, se podrán atender también las nuevas demandas de movilidad que en la actualidad se están produciendo (nuevos crecimientos al suroeste, conexión con y entre los campus universitarios, Centros Administrativos y de Salud, incorporados en Granada). Todos ellos grandes ámbitos generadores y/o atractores de desplazamientos.

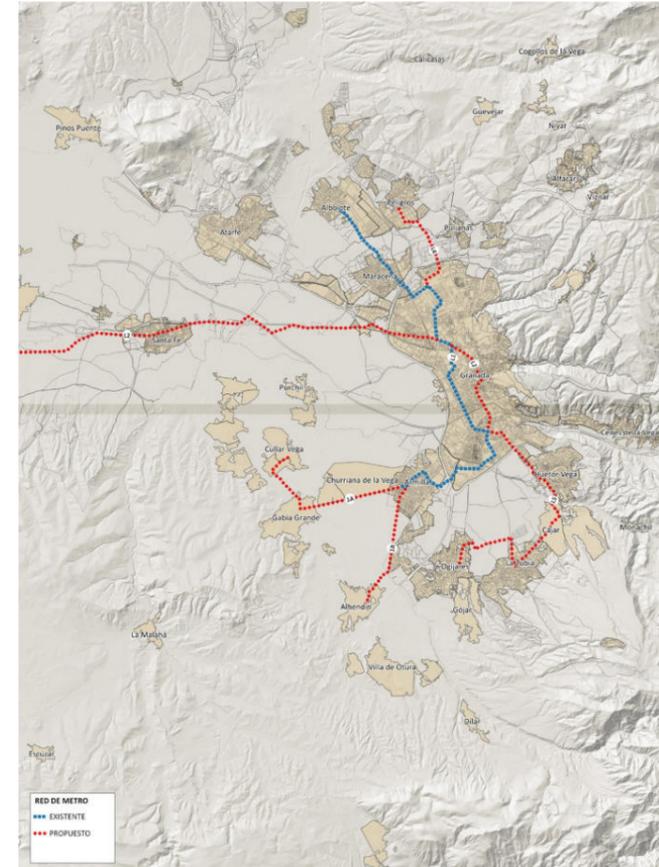


Imagen del esquema de ordenación de las propuestas de ampliación de las líneas de Metro de Granada.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



5.3. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS.

Pensar sobre los niveles de equipo de una ciudad, hoy en día, precisa de una reconsideración profunda que vincule los equipamientos con el concepto de calidad de vida, entendiendo por tal la medida compuesta de bienestar físico, social, mental y de felicidad, satisfacción y recompensa. El concepto de calidad de vida se refiere a una diversidad de circunstancias que incluyen, además de la satisfacción de las viejas necesidades, el ámbito de relaciones sociales del individuo, la posibilidad de acceso a bienes culturales o la provisión de un entorno ecológico-ambiental que facilite la salud física y psíquica de los ciudadanos y los usuarios. Los equipamientos colectivos forman, por tanto, el sistema básico de cohesión, cumpliendo dos funciones fundamentales en el proceso de vertebración de la comunidad: como salario social indirecto y como espacio de consumo colectivo. Pero, además, los equipamientos, o al menos determinadas categorías de equipamientos, deben asumir una función representativa en la configuración del sistema de espacios públicos urbanos.

La ordenación estructural del sistema de equipamientos debe armarse sobre las siguientes directrices:

- 1ª. Una de las dimensiones claves en la construcción de territorios integrados, es la disposición y articulación de los equipamientos de forma que todos los ámbitos queden servidos y que todos ellos contengan servicios de interés para el resto de los ciudadanos. Los equipamientos no sólo deben cumplir una función de satisfacción de necesidades locales, sino que deben tener la misión de cualificadores de los espacios urbanos menos valorados para equiparlos a los más privilegiados del área urbana en la que están insertos.
- 2ª. Vincular la localización de las piezas dotacionales con los sistemas viario y de espacios libres, con la finalidad de singularizar la escena urbana introduciendo un nuevo sistema de signos que garantice la legibilidad del espacio urbano. Con carácter general, se debe fomentar la compatibilidad funcional con el Sistema General de Espacios Libres propuesto, permitiendo el desarrollo de actividades dotacionales complementarias. La calidad del uso de un equipamiento viene dada, entre otras consideraciones, por la dignidad de su posición en la trama urbana y la calidad del espacio público sobre el que se sitúa. La vinculación posicional de los equipamientos con espacios públicos formalmente significativos reforzará su capacidad simbólica.

3ª. Adecuar la oferta dotacional a las nuevas demandas previsibles. Los cuatro pilares básicos serán el ocio, la práctica deportiva, las actividades culturales y los servicios asistenciales, sanitarios y administrativos.

4ª. Procurar que la distribución de los equipamientos sea multiescalar, garantizando la accesibilidad desde las distintas áreas urbanas, resultando fundamental la articulación de la red de equipamientos de mayor rango con la red de transporte público.

De otra parte, hay que señalar que el proceso de participación llevado a cabo en el proceso de elaboración del Avance ha confirmado que, en el contexto actual, los municipios se enfrentan a tres grandes retos globales, que tienen una clara expresión y aterrizaje local: el cambio climático, el aumento de la intolerancia y de las desigualdades sociales y la desconfianza hacia la democracia. Es por ello por lo que en este Avance se propone la realización de un proyecto transformador ligado a los equipamientos, fundamentalmente los relacionados con la educación, el deporte y la juventud.

El gran reto que se propone es redefinir y resignificar los equipamientos municipales de educación, deportes y juventud para hacer frente a estos retos y contribuir a fortalecer unos municipios más participativos, más accesibles, más igualitarios y sostenibles, comprometidos con la Agenda 2030 y la Carta de Ciudades Educadoras.

Es una potente red de infraestructura social y de proximidad que ha crecido en las últimas décadas para satisfacer las necesidades de bienestar y desarrollo de la ciudadanía. No sólo son espacios construidos. Los equipamientos públicos de educación, deportes y juventud son también puntos de encuentro, de convivencia, de relaciones sociales y de construcción de ciudadanía activa.

El Proyecto Transformador Equipamientos 2030, responsables y educadores tendría como finalidad promover que los equipamientos y espacios municipales educativos, deportivos y de juventud puedan llegar a ser edificios e instalaciones inclusivos, igualitarios, referentes educadores de la sostenibilidad, los ODS y los principios de la Agenda 2030, y hacer partícipes a las personas usuarias de sus iniciativas. Estos equipamientos deben ser el epicentro de la transformación social y transmisión de valores.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Entendemos el equipamiento 2030 como el conjunto formado por el espacio construido que lo contiene, las actividades y usos que conforman su programa, la comunidad de personas usuarias que reciben y ofrecen el servicio, el entorno en el que se integra cuya red forma parte y la administración que lo gestiona. Por tanto, cuando nos referimos a Equipamientos 2030 lo hacemos desde esta visión poliédrica que supera los límites del edificio como continente.

Son equipamientos responsables, porque integran criterios de sostenibilidad en las vertientes ambiental, social y económica. Y son equipamientos educadores, porque transmiten los valores de compromiso y sostenibilidad ambiental, social y económica, entre personas; y promueven su participación activa en iniciativas orientadas a la incorporación de estos valores.

El proyecto Equipamientos 2030 se encuentra también alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, dado que se propone la transformación de espacios públicos, como son los equipamientos municipales, en espacios líderes y educadores en cuanto a la salud y el bienestar, la educación de calidad, la igualdad de género, la energía asequible y no contaminante, las ciudades y comunidades sostenibles y la acción por el clima.

Se trata de un proyecto transformador que creemos puede contribuir de forma más eficiente a dibujar un futuro con una nueva tipología de equipamientos que tengan un nuevo rol que vaya más allá del edificio. Basado en las siguientes actuaciones:

- **Participativo:** Equipamiento que fomenta la ciudadanía activa y la participación en su gestión y gobernanza para arraigar un sentido democrático de comunidad y de responsabilidad cívica. Equipamiento que forma parte de una red de bienestar ciudadana, que escucha a sus usuarios y sus demandas y se relaciona activamente con las entidades y otros equipamientos de su entorno.
- **Accesible:** Equipamiento que garantiza el acceso universal y equitativo a toda la ciudadanía sin ningún tipo de discriminación o barrera, sea por razones económicas, por razón de género, edad, nacionalidad, color, lengua, discapacidad, orientación sexual, religión, etc.) Equipamiento que es inclusivo y equitativo porque ha corregido los desequilibrios y la infrarrepresentación de ciertos colectivos no usuarios, promoviendo un uso ciudadano que sea plural y representativo del barrio/ciudad sin dejar a nadie fuera ni atrás.
- **Igualitario:** Equipamiento que garantiza y promueve la igualdad y dignidad de todas las personas, que es un espacio libre de machismo y de todo tipo de abuso, discriminación o violencias y que fomenta el encuentro y la buena convivencia intergeneracional e intercultural entre vecinos. Equipamiento educador en la plena igualdad ciudadana desde la diversidad y valores cívicos y democráticos.

- **Sostenible:** Equipamiento sostenible y ambientalmente responsable, comprometido en la lucha contra el cambio climático, con la eficiencia energética y la economía circular. Equipamiento en transición hacia la descarbonización y que es referente educador de la sostenibilidad y del ODS de la Agenda 2030 entre los usuarios y vecinos del barrio/ ciudad. Impulsa la conciencia ecológica a partir de la educación y difusión de hábitos y valores en sostenibilidad.

De estos equipamientos, en el proceso de participación ciudadana se ha puesto de manifiesto la necesidad de enfocar una serie de actuaciones sobre el actual Palacio de Congresos y Exposiciones de Granada de cara conseguir una mejor adaptación interna y externa, así como en su relación con el entorno de la ciudad. Han de plantearse una serie de posibilidades urbanísticas que ayuden a que este equipamiento de la ciudad, muy importante por su carácter público y por su proyección como atracción cultural, profesional y de espectáculos, se renueve como punta de lanza en la modernidad urbana de la ciudad de Granada, y sirva para buscar nuevos caminos de encuentro, que es lo más importante misión que debe cumplir este singular edificio.

Estas directrices han quedado contextualizados y territorializados en la ordenación propuesta por el Avance del PGOM, que queda conformada por los siguientes sistemas generales, que desarrollan ciertas especificidades funcionales con la finalidad de dar cobertura a las cuestiones expuestas con anterioridad:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Código	Denominación	Clasificación	Superficie en m2	Existente / Propuesto	Gestión	Estado
SSEQ-E-01	DOTACIONAL UNIVERSITARIO ANTIGUA AZUCARERA DE SAN ISIDRO	PROPUESTO	98.269	SUELO URBANO	OBTENIDO	NO EJECUTADO
SSEQ-SIPS-02	CASA AGREDA	EXISTENTE	1.921	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-E-03	ANTIGUA FACULTAD DE MEDICINA	EXISTENTE	18.202	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-SIPS-04	ANTIGUO CLÍNICO	PROPUESTO	33.083	SUELO URBANO	OBTENIDO	NO EJECUTADO
SSEQ-D-05	ÁREA DOTACIONAL DEPORTIVA ALHAMBRA	EXISTENTE	40.331	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-E-06	IES VIRGEN DE LAS NIEVES Y FRANCISCO AYALA	EXISTENTE	38.566	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-S-7	HOSPITAL DE NEUROTRAUMATOLOGÍA Y REHABILITACIÓN	EXISTENTE	25.803	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-SIPS-08	SEMINARIO MAYOR SAN CECILIO	EXISTENTE	8.654	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-D-09	CIUDAD DEPORTIVA DE GRANADA	EXISTENTE	75.587	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-E-10	CAMPUS UNIVERSITARIO DE LA CARTUJA	EXISTENTE	547.965	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-E-11	CAMPUS DE FUENTENUEVA-UNIVERSIDAD CENTRAL	EXISTENTE	174.077	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-SIPS-12	CEMENTERIO DE SAN JOSÉ	EXISTENTE	124.690	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-D-13	COMPLEJO DEPORTIVO BOLA DE ORO	EXISTENTE	23.527	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-D-14	COMPLEJO DEPORTIVO NUÑEZ BLANCA ZAIDIN	EXISTENTE	41.608	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-D-15	ESTADIO NUEVO LOS CARMENES	EXISTENTE	54.075	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-D-16	PALACIO DE DEPORTES	EXISTENTE	18.808	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-S-17	HOSPITAL UNIVERSITARIO. CLÍNICO SAN CECILIO	EXISTENTE	82.430	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-E-18	PARQUE TECNOLÓGICO DE CIENCIAS DE LA SALUD	EXISTENTE	78.095	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-E-19	FACULTAD DE BELLAS ARTES	EXISTENTE	42.820	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-CM-20	CEMENTERIO EL FARGUE	EXISTENTE	5.170	(SUELO RÚSTICO)	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-C-21	ALHAMBRA	EXISTENTE	100.196	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-SIPS-22	CENTRO ÁNGEL GANIVET	EXISTENTE	10.609	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-MC-23	MERCAGRANADA	EXISTENTE	196.294	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-SIPS-24	PARQUE DE LAS CIENCIAS	EXISTENTE	68.049	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-S-25	HOSPITAL VIRGEN DE LAS NIEVES	EXISTENTE	35.758	SUELO URBANO	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-CM-26	CEMENTERIO MUSULMAN	EXISTENTE	160.705	(SUELO RÚSTICO)	OBTENIDO	EJECUTADO
SSEQ-27	SISTEMA GENERAL BÁSICO	EXISTENTE	26.715	SUELO URBANO	OBTENIDO	NO EJECUTADO

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Sistemas Generales de Equipamientos

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



OTROS EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS O PRIVADOS CON INCIDENCIA EN LA ESTRUCTURA GENERAL

SGEQ-E-01. DOTACIONAL UNIVERSITARIO EN LA ANTIGUA AZUCARERA DE SAN ISIDRO.

De entre los nuevos equipamientos propuestos destaca por su tamaño (87.958 m²) y actividad la del Dotacional Universitario en la antigua Azucarera de San Isidro, para Centro de Investigación de la Universidad de Granada. Se trataría de un espacio de usos mixtos destinado al conocimiento e intercambio social y cultural sobre ecología, medioambiente y agroalimentación. Un "eco-lugar" con espacios culturales y de trabajo, y con residencia de temporalidad limitada para investigadores. El proyecto que se viene trabajando pretende también ubicar en su ámbito un parque ecológico destinado a preservar la identidad y la memoria de este patrimonio industrial y su paisaje, como un espacio de acercamiento a lo agrario con actividades de formación, cultura y recreo.

El Documento completo del PGOM contemplará la necesidad de algún instrumento de Planeamiento, así como otras medidas de integración.



Imagen orientativa del Campus de investigación e innovación en los terrenos de la Azucarera de San Isidro

SGEQ-SIPS-02. CASA AGREDA.

Se contempla su habilitación como espacio cultural/exposiciones.

La Casa de Ágreda está constituida ocupando dos parcelas colindantes con una superficie total de 1.661,27 m², en el que existen varias edificaciones de distintas características, unificadas por los patios interiores. En la primera parcela, de 1.296,08 m², se sitúa el edificio principal, conocido como Casa Ágreda, con fachada a la Cuesta de Santa Inés y la Calle San Juan de los Reyes, es una mansión típicamente palaciega del siglo XVI, articulada alrededor de un patio que cuenta con dos crujiás peristiladas, norte y oeste, con tres alturas, la septentrional y dos la de poniente. El tercer lateral, de características constrictivas más modernas, tiene dos plantas de altura. A un segundo patio, al que se accede por el primero, se abren otros cuerpos de edificación, cuya conexión se realiza a través de pasillos y galerías o simplemente por el propio patio y que podrían corresponder a edificaciones auxiliares del edificio principal o a anexos. En el edificio se conservan interesantes alfarjes y armaduras de muy buena calidad, razón por la que está incluido en el catálogo del Plan Albaicín con Nivel 1 grado 2.

Por último y como ampliación del conjunto, existe otro edificio construido en los años 50 del siglo XX en una parcela colindante de 365,16 m², destinado a aulas y dormitorios de la Escuela, con cuatro plantas de alzado y que cuenta también con fachada y acceso por la calle Lavadero de Santa Inés.



104

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

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Pag. 41 de 50



OTROS EQUIPAMIENTOS DE INTERES:

EQ-SIPS-02. CIUDAD DE LA JUSTICIA.

Se plantea como una propuesta de equipamiento de interés para la ciudad. Se trata de un equipamiento localizado en el edificio popularmente conocido como "El cubo" y solar municipal colindante en la Avenida de las Ciencias con buena accesibilidad desde la circunvalación de Granada, en la actualidad el edificio está prácticamente sin uso.

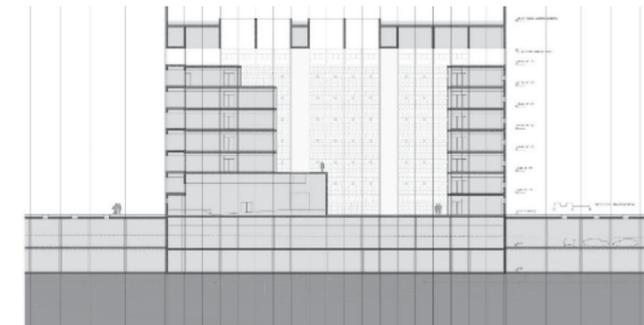
La propuesta es dar un nuevo uso equipamental a una edificación existente representativa de la arquitectura contemporánea granadina, centralizando las sedes judiciales de la ciudad.

En el "Cubo", alrededor del patio central, se organizan las dependencias en siete plantas. El cubo se construye con una trama de hormigón armado de 3 x 3 x 3 metros que en la cubierta sirve de mecanismo para recoger la luz, tema central de este edificio. Las dos fachadas a sur funcionan a modo de "brise-soleil" e iluminan, matizando esa luz potente, las distintas dependencias a fachada. Las dos fachadas a norte, reciben la luz homogénea y continua propia de esa orientación y se cierran al exterior, mediante una plementería de piedra y vidrio.

El patio central interior, verdadero "impluvium de luz", recoge la luz sólida del sol a través de los lucernarios y, reflejándola en los paramentos de alabastro del diedro abierto a sur, aumenta la iluminación de las oficinas abiertas al diedro orientado a norte. La cubierta se apoya en cuatro grandes columnas de hormigón visto. Funcionalmente el edificio es de una gran compacidad, flexibilidad y sencillez. En resumen, se trata de una caja de hormigón y piedra que atrapa la luz del sol en su interior para servir a las funciones que se desarrollan dentro de ese "impluvium de luz".



Sección del edificio



Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



EQ- SIPS-04. ANTIGUO CONVENTO DE LA MERCED. CONTENEDOR CON CAPACIDAD DE SER SOPORTE DE UN EQUIPAMIENTO DE NIVEL CIUDAD.

Por su posición en la ciudad y por su noble arquitectura el antiguo Convento de la Merced, hoy instalación de carácter militar (parte del Mando de Adiestramiento y Doctrina del Ejército de Tierra) presenta unas condiciones excelentes para albergar el demandado Museo de Bellas Artes (actualmente sito provisionalmente en el Palacio de Carlos V, en la Alhambra) y en la también demandada Biblioteca de Andalucía.



El antiguo Convento de la Merced, declarado Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, desde 1922, es un edificio del siglo XVI-XVII compuesto de iglesia y convento. Este último posee un claustro de grandes dimensiones que data de la primera mitad del siglo XVII. Es cuadrado, peristilado en sus cuatro lados, con treinta y seis arcos de medio punto soportados por columnas de mármol de Sierra Elvira en cada lado. El piso superior está formado por ventanas con antepechos de ladrillo.

Todos los huecos están enmarcados por paños del mismo material. Frente a la entrada está la escalera, en piedra, monumental, de tres tramos, con acceso por dos arcos rebajados sostenidos por pilastras. Se cubre con una espléndida bóveda elipsoidal sobre pechinas, barroca, adornada con relieves de la Inmaculada y de diversos santos protectores de la Merced. La iglesia, es obra de 1530 aproximadamente, de planta de cruz latina con capillas en la nave y cabecera poligonal, hoy dividida su altura. Sobre el brazo del crucero hay que reseñar también buenas armaduras de lazo, y la de la capilla mayor, de planta octogonal, es espléndida, pendiente de su almizate nueve racimos de mocárabes. El crucero lo cubría una cúpula de madera apoyada en monumentales arcos ojivales con pechinas decorados con escudos de la Orden, cornisa con ornato plateresco y rosetones góticos con racimos de mocárabes en los centros. Fue desmontada y está hoy en los Museos del Patronato de la Alhambra, y que debería ser retornada a su lugar original. La portada, obra del siglo XVII, demolida en 1860, encerraba su arco entre cuatro columnas dóricas estriadas que soportaban un segundo cuerpo de orden corintio, con frontón con las armas de los mercedarios y varias esculturas.

El Museo debería responder a la nueva definición que de los mismos se ha realizado en Praga, en 2022, en la Asamblea General Extraordinaria del ICOM. Es decir, una institución sin ánimo de lucro, permanente y al servicio de la sociedad, que investiga, colecciona, conserva, interpreta y exhibe el patrimonio material e inmaterial. Abiertos al público, accesibles e inclusivos, los museos fomentan la diversidad y la sostenibilidad. Con la participación de las comunidades, los museos operan y comunican ética y profesionalmente, ofreciendo experiencias variadas para la educación, el disfrute, la reflexión y el intercambio de conocimientos. Y la biblioteca ser concebida como un almacén de acceso a cualquier tipo e información, donde los todos los medios están al alcance de todos los públicos. Un espacio donde las nuevas tecnologías y el mundo virtual conviven con espacios analógicos de lectura e investigación. En el lugar que desaloja las actuales instalaciones de la biblioteca se podría ubicar un centro polivalente sociocultural y espacio para el tejido asociativo del Distrito Centro del tipo que se describe para los distritos de Zaidín y Chana con posterioridad, ampliando la conexión y apertura con la calle peatonal y el parque que la rodea.

Es un equipamiento de interés para el desarrollo de la cultura de la ciudad en un inmueble que es de titularidad estatal (Ministerio de Defensa); se ha manifestado la intención de la Junta para comprarlo y hacer la Biblioteca Bellas artes y museo de Granada. En la hipótesis de que no se concrete este destino, es indudable que es un inmueble que tiene, por posición y valores patrimoniales, capacidad para servir de contenedor para un equipamiento de alto nivel.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



5.4. LAS REDES Y ESPACIOS TECNICOS DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Hay que destacar el cambio de apreciación del término “desarrollo” en las últimas décadas: Se ha pasado de una visión “economicista” -que lo asociaba sólo a la creación de plus-valor y del crecimiento por el crecimiento- a un concepto más integrado y completo: En efecto hay hoy otras variables sociales y ambientales que asociamos al “desarrollo sostenible”, que tenga en cuenta también los costes indirectos sobre el medioambiente que no se contabilizaban en el balance de la producción: por tanto que sea compatible con el marco natural, que nos asegure un menor consumo energético y baja contaminación y, que sobre todo, lo sea a largo plazo.

Porque será sostenible si el desarrollo que generamos puede satisfacer las necesidades de las generaciones futuras, sin hipotecas diferidas en el tiempo. Aunque sea simple, nos explica la importancia que esta discusión tiene sobre los factores de producción de ciudad (residencia, actividad económica, etc.), teniendo en cuenta tanto los factores ambientales como la cuestión de los recursos que son irreproducibles. Pone, por tanto, en duda la naturaleza “sólo” económica y fundamentalmente basada en el corto plazo, que había guiado el desarrollo.

Y por ello, las redes y espacios técnicos que conforman las infraestructuras básicas deben integrarse en el proceso planificador tomando en consideración los condicionantes que comportan, coordinando el proceso de decisiones en el que intervienen diferentes niveles competenciales. Ello implica coordinar y optimizar los recursos disponibles, procurando la unificación de sus reservas y servidumbres, fomentando la coordinación de las infraestructuras básicas, entre sí, y con la planificación territorial y urbanística. Una planificación integrada, coherente con la capacidad sustentadora del territorio y del medio ambiente, requiere la consideración de los servicios auxiliares imprescindibles para el funcionamiento de la ciudad existente y de los nuevos crecimientos futuro.

El desarrollo de las redes y espacios técnicos de infraestructuras básicas requiere una tipología diversificada, tanto en cuanto a requerimientos de localización como a las características de los soportes físicos. Dada la importancia de las determinaciones urbanísticas en el funcionamiento y calidad de estos servicios, el Avance del nuevo planeamiento general establece criterios para su óptima localización teniendo en cuenta los diferentes requerimientos de los diferentes sistemas y tipología de infraestructuras pretendiendo, en coordinación con otras administraciones competentes, caminar hacia un desarrollo sostenible.

A continuación, se presentan las propuestas de actuaciones para las diferentes redes, espacios técnicos y servicios básicos del municipio de Granada, analizando los siguientes aspectos: abastecimiento y saneamiento de agua, energía eléctrica, gas natural, telecomunicaciones, alumbrado público y residuos urbanos.

5.4.1. PROPUESTAS PARA EL CICLO INTEGRAL DEL AGUA.

Granada se suministra a través de la planta potabilizadora de Lancha del Genil, desde donde se almacenan en los depósitos generales de Loaysa, conectado con los depósitos de Cartuja al norte y Conejeras en el sur, estableciendo un sistema reversible que distribuye en la ciudad. Las aguas procedentes de los manantiales de Fuente Grande de Alfacar se almacenan en el depósito de El Fargue.

Los parámetros de calidad del agua se controlan a lo largo de todo el proceso desde su origen hasta en las redes de distribución. Un seguimiento riguroso que está asegurado por las certificaciones de calidad concedidas.

Además de los controles diarios que se realizan en la Estación de Tratamiento de Agua Potable, en la red de distribución de Granada se realizan controles sistemáticos que incluyen: pH, conductividad, turbidez, color, amonio, fluoruro (cuando exista fluoración), cloro residual libre, bacterias coliformes, y E. Coli.

La red de abastecimiento municipal cuenta con un trazado extenso y completo el cual debe ser objeto de mejora y renovación continua. La gestión de esta red depende del servicio de la Empresa Municipal de Abastecimiento y Saneamiento de Granada SA (Emasagra), participada por participada por el Ayuntamiento de la capital e Hidralia.

Se han de destacar, entre otras, las dos cuestiones que se mencionan a continuación.

- a) Por un lado, se considera que la ciudad cuenta con los recursos hídricos necesarios y suficientes para dar respuesta a las demandas derivadas de los nuevos desarrollos urbanísticos planteados. En todo caso, esa suficiencia deberá ser ratificada por la Administración competente en la materia en el proceso de tramitación de este Plan.
- b) Por otro lado, se prevé la complementación de los nuevos desarrollos urbanísticos con las redes de abastecimiento de agua necesarias para dar respuesta a sus demandas, remodelando y/o complementando las existentes en los términos adecuados. En concreto, se consolidan las propuestas planteadas en los desarrollos previstos en el marco del PGOM que se revisa, e incorporados al mismo (en los términos establecidos en los proyectos de urbanización, etc., promovidos.). De igual manera, en los nuevos desarrollos deberá estarse a ese respecto a lo determinado o a lo que se determine, en particular, en los correspondientes proyectos de obras de urbanización.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

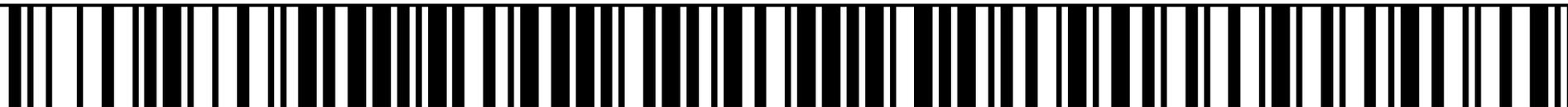
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital



A pesar de las mejoras en los datos de consumo de agua por habitante que presenta Granada, se hace necesario seguir insistiendo en la necesidad de reducir el consumo de agua, tanto en las actividades domésticas como en las relacionadas con las actividades económicas. En efecto, la seguridad hídrica ante la emergencia climática, ya asumida en la planificación habitual, supone reducir la dotación de consumo de la población residente para lograr un uso responsable y sostenible del agua, que sea compatible con el buen estado ecológico del río Genil y sus ecosistemas. En consecuencia, el primer objetivo programático del PGOM es reducir el consumo hasta alcanzar una reducción del consumo medio actual hasta 90 litros por habitante y día, para conseguir modificar los hábitos de la población. Para ello, el Plan General establecerá una serie de actuaciones para conseguir ahorros por mayor eficiencia de las instalaciones, para a través de ellas, reducir pérdidas en la distribución y mejorar la calidad de las infraestructuras, que se traducirá en aumento de los recursos de agua.

Saneamiento y depuración.

Como consecuencia de los desarrollos urbanísticos definidos por el Avance del Plan, en principio, no se desprende la necesidad de llevar a cabo actuaciones de modificación de trazado del colector general de saneamiento existente, por interferir los nuevos desarrollos edificatorios propuestos en el trazado del actual colector. Ni más ampliaciones de las que actualmente se encuentran en ejecución en las estaciones depuradoras de aguas residuales de Churriana y Los Vados.

Las redes de saneamiento de los nuevos ámbitos de urbanización se diseñarán como redes separativas, es decir, redes independientes, una para aguas fecales y otra para aguas pluviales. Su trazado, en cualquiera de los casos, deberá ir por espacios públicos no edificables y con acceso libre permanente.

Serán objeto de cada proyecto de urbanización, el diseño de las conducciones e instalaciones necesarias para la evacuación de las aguas de saneamiento, tanto fecales como pluviales, así como las conexiones necesarias de las nuevas redes con las redes generales o redes existentes, en función de las necesidades previstas en cada ámbito, así como en el desarrollo urbanístico de la zona de actuación y de las características que presente la red a la que se pretenda desaguar. Las nuevas actuaciones deberán asegurar que las incorporaciones realizadas al medio receptor, ya sea colector existente o cauce, en el caso de la red de pluviales, cumplen los parámetros de vertido exigidos, así como asegurar que no se sobrepasa en ningún momento la capacidad de desagüe del medio receptor, realizando en cada caso particular las modificaciones y mejoras necesarias para lograr un correcto funcionamiento de las mismas.

En los proyectos de urbanización, viales, edificios, etc., en los que se vean afectadas redes de saneamiento existentes, será responsabilidad del promotor, la reposición y desvío en su caso, de dichos servicios, manteniendo en funcionamiento el servicio en todo momento y garantizando las condiciones finales de funcionamiento.

El diseño de las redes y los materiales a emplear en los diferentes elementos que constituyan la red proyectada deberán cumplir las especificaciones dadas por Emasagra, por ser los encargados de la explotación y mantenimiento de las redes de saneamiento en el término municipal, de acuerdo con los servicios técnicos del Ayuntamiento de Granada.

Es necesario reseñar el esfuerzo que se viene realizando en las plantas depuradoras para conseguir un ciclo integral del agua 0% libre de carbono. Se trata de transformar sus tradicionales plantas de tratamiento de agua en centros de recursos (agua, energía y otros recursos) donde se regenera el agua para su posterior reutilización, se producen energías renovables y se transforman los residuos en recursos. Además de conseguir la circularidad total en cuanto a agua, energía y residuos, las "biofactorías" se caracterizan por una integración en el entorno natural, de forma que se minimiza el impacto en ocupación del suelo, potenciando los servicios ecosistémicos en ese espacio ocupado, y transformando la infraestructura gris en una infraestructura verde.

Propuestas para la gestión de las aguas pluviales con sistemas de drenaje urbano sostenible.

En sintonía con las nuevas exigencias emanadas de la Directiva Marco del Agua tendentes a aumentar la infiltración natural, evitar el sellado del territorio, en el Avance del nuevo Plan General se considera necesario impulsar estrategias de drenaje sostenible formando parte del modelo de ciudad que se propone. Los criterios están basados en medidas hidrológicas (retener un determinado volumen de escorrentía) y urbanísticos (mejora de calidad ambiental del espacio público), compatibilizando la gestión de la escorrentía de lluvia con el modelo de ciudad habitable. Ello implicaría el empleo de estos sistemas en los proyectos de urbanización y en la renovación de infraestructuras urbanas municipales.

Las técnicas y soluciones de drenaje sostenible tienen como referencia la estrategia de acercar el ciclo urbano del agua a los procesos que realiza la naturaleza, gestionando la cadena del agua de lluvia desde el origen al final facilitando la reducción de caudales punta respecto a las condiciones previas, actuando como retardadores los caudales punta por episodios de lluvia, activando los siguientes procesos naturales:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

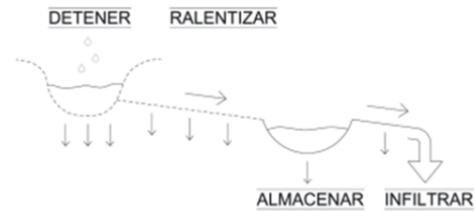
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

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

17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Ello nos va a permitir:

- Mantener unos niveles de escorrentía comparables a los de su estado natural
- Retener, tratar y reutilizar pluviales dentro de las parcelas privadas y zonas comunes
- No sobrecargar en tiempo de lluvia los cauces naturales ni de la red de saneamiento
- Evitar la contaminación del agua de lluvia por escorrentía urbana, reducir procesos de arrastre y erosión.
- Hacer un uso más eficiente, respetuoso y racional de los recursos hídricos.
- Mejorar la integración paisajística y medioambiental de la urbanización.



5.4.2. RED ELÉCTRICA Y DE GAS NATURAL.

Se han de destacar, entre otros, los tres tipos de propuestas respecto a la red eléctrica, que se exponen a continuación.

- Por un lado, se consolidan las redes actuales, sin perjuicio de su remodelación, complementación, soterramiento, etc. en los términos y con el alcance que se estimen adecuados. Por otro, se propone dar continuidad a las propuestas de soterramiento de la red en el medio urbano, debiendo estar a ese respecto a lo que se determine en el o los proyectos que se promuevan con ese fin.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



- Se consolidan las propuestas planteadas en los desarrollos previstos en el marco de las del PGOU que se revisa, e incorporados a este Plan General (en los términos establecidos en los proyectos de urbanización, etc. promovidos.).
- De igual manera, los desarrollos previstos *ex novo* en este nuevo Plan General deberán ser objeto de iguales medidas. Deberá estarse a ese respecto a lo determinado o a lo que se determine, en particular, en los correspondientes proyectos de obras de urbanización.

En lo relativo al gas natural, la propuesta pasa por extender la red a todo el medio urbano, en especial se promoverá la complementación de los nuevos desarrollos urbanísticos con las redes de gas necesarias para dar respuesta a sus demandas, remodelando y/o complementando las existentes en los términos adecuados. En concreto, se consolidan las propuestas planteadas en los desarrollos ya en ejecución y los que se incorporen a este nuevo Plan General (en los términos establecidos en los proyectos de urbanización, etc. que se promuevan.).

5.4.3. EFICIENCIA PARA LAS INSTALACIONES DE ALUMBRADO PÚBLICO.

Las propuestas del Plan General en relación con el alumbrado público deben dirigirse a seguir manteniendo el criterio de reducir emisiones de CO2 y aumentar la eficiencia energética, como forma de lucha contra el cambio climático. Será necesario reducir la iluminación general de la ciudad por este motivo, y en general se evitará siempre la “sobre iluminación” de las nuevas urbanizaciones, que deberá ser inferior al existente en la ciudad consolidada. Las propuestas de acción son:

- Establecer un equilibrio entre el nivel de luz de las calles y la eficiencia energética, y definir los niveles de iluminación desde esta perspectiva.
- Continuar con los planes de renovación y ahorro energético del alumbrado público, para la renovación completa de instalaciones en barrios y zonas urbanas homogéneas, incluyendo todos los puntos de luz con luminarias eficientes de clase superior y cuadros de alumbrado inteligentes e interconectados entre sí.
- Evitar el apantallamiento de las nuevas instalaciones entre los puntos de luz y el arbolado urbano, sin que esta medida suponga necesariamente eliminar un árbol de alineación en sustitución de un punto de luz, recomendando mejor la luminaria doble en acera y calzada con ménsula adelantada hacia la calzada, o luminarias colgantes en la zona central de la calle.

Serán de aplicación:

- a) Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- b) Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto (REBT), y sus instrucciones complementarias.
- c) Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07, aprobado por Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre.

5.4.4. REDES DE TELECOMUNICACIONES.

Plan Estratégico de tecnologías de la Información y la Comunicación 2021-2024 (PETIC) persigue una gestión de las tecnologías de la información y la comunicación eficiente, sostenible, coordinada y coherente con las necesidades de Andalucía, promoviendo la transparencia, la colaboración y la racionalización en el gasto, respetando los principios que deben presidir toda actuación pública.

El despliegue de nuevas redes o la renovación de las existentes deben permitir adaptar las tecnologías 5G, para implantar en el modelo de ciudad inteligente europea. Los cableados para dar servicio a los nuevos usos urbanísticos serán siempre de fibra óptica, no siendo autorizables los cables de cobre, tecnología que debe ser sustituida en todo el municipio.

Las antenas de radiocomunicación para telefonía móvil deberán también dar cobertura a los servicios de radiocomunicación en previsión del desarrollo de la tecnología inteligente 5G. Todo ello desde un equilibrio entre las ventajas que ofrecen las tecnologías de la radiocomunicación en la sociedad actual y la limitación por exposición a los campos electromagnéticos de las antenas, como aspecto clave para la garantía del servicio.

De la observación de las emisiones de las antenas de Granada (página web de la Secretaría de Estado para la Sociedad de la Información y la Agenda Digital) resulta que todas las antenas emiten por debajo de todos estos límites.

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



5.4.5. RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

El objetivo del PGOM respecto a los residuos urbanos debe ser coincidente con las normas europeas relativas a su reciclaje, que se han marcado en reciclar el 65% de los residuos urbanos en el año 2035, así como de reducirlos en los vertederos hasta un máximo del 10% en ese mismo año.



Realizada por: Elizabeth Taylor

La transición ecológica y ambiental de Granada supone apostar por un modelo basado en la estrategia de residuos cero, para el aprovechamiento integral de los residuos generados y el desarrollo de la economía circular, activando procesos para desarrollar las tres medidas básicas de gestión de residuos: la reducción, la reutilización y el reciclaje. Para

ello es necesario impulsar estrategias de aprovechamiento integral de los residuos, manteniendo la estrategia de recogida selectiva integral, incluyendo los sistemas de depósito y retorno de envases.

Para ello será necesario impulsar estrategias de aprovechamiento integral de los residuos, manteniendo la estrategia de recogida selectiva integral, incluyendo los sistemas de depósito y retorno de envases. Y en la medida de lo posible, haciendo evolucionar el sistema de recogida, al menos en la ciudad más densa, hacia la recogida manual en bolsas individuales por unidad familiar.

En la línea de lo establecido en la planificación andaluza en materia de economía circular, para avanzar hacia la economía circular, los territorios disponen de 7 elementos principales sobre los que construir su estrategia:

1. Priorizar los recursos renovables.
2. Repensar el modelo económico.
3. Diseñar pensando en el futuro.
4. Colaborar para crear valor conjunto.
5. Preservar y reutilizar lo que ya está construido.
6. Usar los residuos como recursos.
7. Incorporar la tecnología digital.

En base a estos elementos, una estrategia efectiva de economía circular debe permitir la optimización de los recursos a lo largo de todo el proceso productivo, desde el diseño y la fabricación, pasando por el consumo y los procesos de reutilización / remanufactura / reciclaje, hasta la eliminación de los residuos no aprovechables, reduciendo de este modo tanto la entrada de recursos como la generación de residuos.

A continuación se relacionan los sistemas generales de Infraestructuras existentes en la Ciudad:

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma digital



Código	Denominación	Clasificación	Superficie en m2	Existente / Propuesto
SGIF-R-01	PUNTO LIMPIO	SUELO URBANO	7.849	EXISTENTE
SGIF-A-02	DEPÓSITO SAN MIGUEL II	SUELO RÚSTICO	1.215	PROPUESTO
SGIF-A-03	DEPÓSITO SAN MIGUEL	SUELO RÚSTICO	1.215	EXISTENTE
SGIF-A-04	DEPÓSITO NEVEROS	SUELO URBANO	478	EXISTENTE
SGIF-A-05	DEPÓSITO LOAYSA	SUELO URBANO	13.194	EXISTENTE
SGIF-S-06	ETAP LANCHA DEL GENIL	SUELO URBANO	41.304	EXISTENTE
SGIF-S-07	EDAR/ETAP SUR-GENIL	SUELO RÚSTICO	80.441	EXISTENTE
SGIF-A-08	DEPÓSITO EL FARGUE	SUELO RÚSTICO	764	EXISTENTE
SGIF-A-09	DEPÓSITO CONEJERAS 2	SUELO URBANO	2.506	PROPUESTO
SGIF-A-10	DEPÓSITO CONEJERAS	SUELO URBANO	2.506	EXISTENTE
SGIF-A-11	DEPOSITO PARQUE NUEVA GRANADA	SUELO URBANO	11.337	EXISTENTE
SGIF-A-12	DEPÓSITO CALLEJÓN DE LEBRIJA 1	SUELO URBANO	4.353	EXISTENTE
SGIF-A-13	DEPÓSITO CALLEJÓN DE LEBRIJA 2	SUELO URBANO	4.582	EXISTENTE
SGIF-A-14	DEPÓSITO PARQUE MUNICIPAL DEL AGUA	SUELO URBANO	7.713	EXISTENTE
SGIF-A-15	DEPÓSITO ALHAMBRA	SUELO URBANO	1.129	PROPUESTO
SGIF-S-16	EDAR LOS VADOS	SUELO RÚSTICO	75.175	EXISTENTE
SGIF-E-17	SUBESTACIÓN SAN ANTONIO	SUELO URBANO	209	EXISTENTE
SGIF-E-18	SUBESTACIÓN EL FARGUE 1	SUELO RÚSTICO	5.820	EXISTENTE
SGIF-E-19	SUBESTACIÓN EL FARGUE 2	SUELO RÚSTICO	11.585	EXISTENTE
SGIF-E-20	SUBESTACIÓN CAMINO DEL CAÑAVERAL	SUELO RÚSTICO	1.491	EXISTENTE
SGIF-E-21	SUBESTACIÓN BOMBA	SUELO URBANO	6.227	EXISTENTE
SGIF-E-22	SUBESTACIÓN CARRETERA DE LA ZUBIA	SUELO RÚSTICO	4.131	EXISTENTE

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

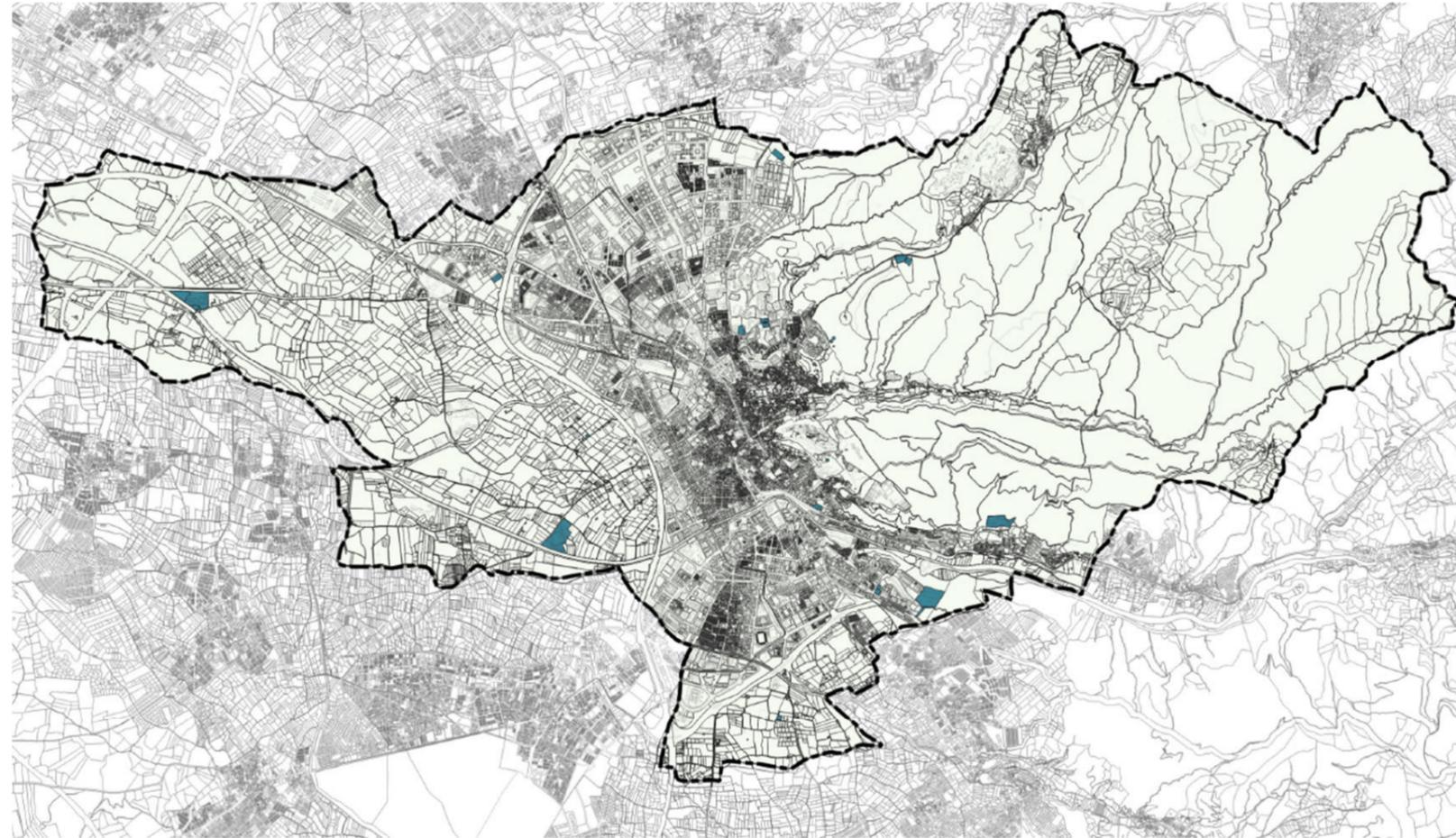
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

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

17-01-2024 13:43:31

Contiene 1 firma digital





Sistemas Generales de Infraestructuras

Código seguro de verificación: **FSFOPM3PL3R709R1ERE3**

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 13:43:31

Contiene 1 firma
digital

