

ESTUDIO SOBRE LA OPORTUNIDAD DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA  
GRANADA



DICIEMBRE 2018



AYUNTAMIENTO  
DE GRANADA

# Índice de contenidos

1. INTRODUCCIÓN.....	4	4.1. Normativa sectorial .....	49
1.1. Justificación y procedencia.....	4	4.2. Planes y programas .....	53
1.2. Objeto del estudio y objetivos generales .....	5	5. ANÁLISIS AMBIENTAL DEL TERRITORIO.....	81
1.3. Metodología de trabajo.....	6	5.1. Medio físico.....	81
1.4. Sistemas de representación gráfica .....	7	5.2. Medio biótico.....	85
1.5. Cartografía SIG .....	9	5.3. Análisis paisajístico.....	88
1.6. Contactos y entrevistas .....	13	5.4. Patrimonio histórico-cultural.....	90
1.7. Equipo de trabajo .....	13	6. ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES URBANAS.....	93
2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS .....	14	6.1. Equipamientos de tipo recreativo-deportivo .....	93
2.1. Evolución urbana.....	14	6.2. Equipamientos de tipo cultural .....	94
2.2. Planos .....	16	6.3. Equipamientos de tipo educativo .....	95
3. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO .....	19	6.4. Equipamientos de tipo sanitario .....	96
3.1. Marco Europeo.....	19	6.5. Equipamientos de Zonas Verdes y Espacios Libres .....	97
3.2. Marco Estatal.....	19	6.6. Equipamientos por distritos.....	98
3.3. Marco Autonómico.....	20	7. ANÁLISIS DE LAS EDIFICACIONES .....	100
3.4. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.....	21	7.1. Conservación y transformación interna.....	100
3.5. Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada.....	24	7.2. Procesos de expansión urbana.....	104
3.6. Plan Especial de Ordenación de la Vega .....	30	8. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD.....	105
3.7. Marco Municipal .....	33	8.1. La movilidad en Granada. Percepción Social .....	105
3.8. Plan General de Ordenación Urbana .....	33		
4. NORMAS SECTORIALES, PLANES Y PROGRAMAS .....	49		

8.2. Desplazamientos de la población en automóvil.....	105	11.3. La inserción en el Paisaje de la Vega.....	148
8.3. Uso del transporte público colectivo.....	106	11.4. Los Sistemas Generales de la Estructura Urbana.....	149
8.4. Uso de la bicicleta.....	106	11.5. El Sistema de Espacios Libres Metropolitanos.....	149
8.5. Conciencia ambiental.....	106	11.6. El Sistema de Dotaciones y Equipamientos.....	150
8.6. Los ferrocarriles.....	106	11.7. Las nuevas formas de Movilidad en el Área Metropolitana de Granada.....	152
8.7. El Metropolitano de Granada.....	107	11.8. La Clasificación del Suelo.....	153
8.8. Los aparcamientos.....	108	11.9. Población y vivienda.....	154
8.9. Diagnóstico de la movilidad.....	108	11.10. Nuevas estrategias de intervención urbana.....	155
8.10. Las infraestructuras del área metropolitana.....	113	11.11. Rehabilitación y conservación de la Ciudad Consolidada.....	155
8.11. Conclusiones sobre la movilidad.....	123	11.12. Acciones en el Patrimonio Histórico.....	155
9. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO.....	126	11.13. Puesta en escena de nuevos valores patrimoniales: la Azucarera de San Isidro.....	156
9.1. Evolución y tendencia de la población real y flotante.....	126	11.14. Puesta en valor del BIC Valle del Darro.....	157
9.2. Evolución y tendencia de los indicadores socioeconómicos.....	131	11.15. La participación ciudadana.....	159
9.3. Evolución y tendencia de la actividad económica.....	132	11.16. Urbanismo desde la perspectiva de género.....	159
9.4. Evolución y tendencia en el mercado de la vivienda.....	135	11.17. Nuevas tecnologías: Smart City, Big Data.....	160
9.5. Comercio.....	140	12. SÍNTESIS POR DISTRITO.....	161
10. PARTICIPACIÓN.....	141	13. PLANOS.....	172
Objetivos y metodología.....	141		
Propuesta de encuesta general a ciudadanía.....	142		
Encuesta a asociaciones e instituciones.....	143		
11. CONCLUSIONES INICIALES.....	145		
11.1. El modelo Urbano y Territorial propuesto.....	145		
11.2. La sostenibilidad en la planificación urbana.....	147		

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1. Justificación y procedencia

El presente documento supone el comienzo de los trabajos para estudiar la oportunidad de Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Granada, como consecuencia de la conveniencia y necesidad de proceder a la adaptación del Plan General vigente, aprobado por Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 9 de febrero de 2001 (B.O.J.A. de 6.3.01), con publicación de la normativa en el B.O.P. de 10.5.01 y documento de cumplimiento de la Resolución anterior aprobado por Resolución de 21 de diciembre de 2001 (B.O.J.A. de 22.1.02), con Texto Refundido igualmente aprobado por Acuerdo del Pleno municipal de 30 de enero de 2002, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 de la Disposición Transitoria Segunda de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en adelante LOUA.

Se pretende analizar los desarrollos ya producidos en ejecución de las previsiones del planeamiento vigente en las distintas áreas de reforma de suelo urbano y en sectores de suelo urbanizable previstos en el mismo, procediendo igualmente a prever nuevos desarrollos urbanísticos para cubrir las necesidades colectivas, especialmente en materia de vivienda.

Así pues, la información inicial utilizada para la elaboración de este documento ha sido la documentación, tanto gráfica como escrita, normativa y fichas del Plan General vigente, y la incorporación en las categorías de suelo urbano consolidado o suelo urbanizable ordenado de los nuevos desarrollos producidos en cumplimiento y ejecución de las previsiones del mismo, incorporando así los suelos de los Planes Especiales, Planes Parciales y Estudios de Detalle aprobados definitivamente y ya ejecutados o en ejecución actualmente, de acuerdo con las determinaciones urbanísticas establecidas en tales instrumentos de ordenación de desarrollo del planeamiento general.

Por otro lado, se ha realizado un análisis de la normativa urbanística, territorial, ambiental y sectorial en general que está vigente, de cara a trasladar los condicionantes normativos que deben ser tenidos en cuenta en la formulación del planeamiento general en Granada. En este sentido se ha realizado un análisis del procedimiento administrativo, vigente a fecha de

septiembre de 2018, que debería seguir la tramitación de una revisión de planeamiento general hasta su aprobación definitiva.

El presente documento o estudio previo se justifica en virtud del artículo 28 de la Ley de Ordenación de Andalucía, que establece lo siguiente:

**“Artículo 28 Estudios previos.**

1. Las Administraciones y las entidades públicas interesadas, con carácter previo a la redacción de los instrumentos de planeamiento o a la realización de cuantas otras acciones fueran pertinentes a este respecto, podrán elaborar y aprobar estudios con la finalidad de identificar la necesidad o procedencia de la realización de determinadas actuaciones urbanísticas, precisar su ámbito y características, identificar su carácter municipal o su incidencia o interés supramunicipal y definir los instrumentos más adecuados para su ordenación.

2. La aprobación de los estudios previos sólo tendrá efectos administrativos internos preparatorios de los planes o proyectos que correspondan.”

De tal manera, este documento no equivale a la redacción de un avance de planeamiento que se considere el inicio administrativo de redacción del Plan General, si bien sus conclusiones, propuestas y recomendaciones pudieran servir como punto de partida para la formulación del instrumento general de planeamiento. Es un documento que constituye un primer acercamiento y una evaluación inicial tanto de la situación actual como del grado de cumplimiento y desarrollo del planeamiento vigente de la ciudad de Granada, y ofrece una primera reflexión para plantear estrategias y desarrollos.

Los datos, y la cartografía base necesarios para la realización del documento son en su mayoría facilitados por el Ayuntamiento y las instituciones públicas correspondientes, o de aquellas fuentes que ofrezcan mayor fiabilidad y actualización de la información.



## 1.2. Objeto del estudio y objetivos generales

El presente documento se redacta con la finalidad de establecer las bases de información y análisis oportunos para que el Ayuntamiento de Granada evalúe la procedencia de la puesta en marcha de un proceso de revisión de su planeamiento general mediante la realización de una instantánea de la realidad urbana, territorial y socioeconómica del municipio de Granada.

Su vigencia es limitada, pues existe una legislación urbanística, territorial y ambiental en continua revisión y actualización, y se realiza en una etapa histórica en la que los cambios sociales y económicos se producen con rapidez.

Los objetivos generales del trabajo que se presenta son:

- Implementar un sistema de información geográfica, a partir de la documentación cartográfica y territorial recopilada. En la actualidad, las herramientas SIG constituyen la base de trabajo para la ordenación del territorio, urbanismo, gestión y seguimiento de múltiples disciplinas y competencias locales. Se pretende que se trate de un SIG permanente y actualizable.
- Identificar la necesidad o procedencia de la revisión y análisis previo de la realidad social, urbanística, económica y ambiental del municipio, así como sus posibilidades de desarrollo y mejora.
- Proponer ámbitos y características de la futura ordenación, teniendo en cuenta tanto el carácter municipal como supramunicipal.
- Recopilar, analizar y clasificar la información disponible necesaria para la formulación de un Plan General.
- Establecer las bases y propuestas para elaborar un proceso de participación pública que permita la transversalidad en la formulación del Plan General, integrando al mayor número posible de agentes sociales.
- Sintetizar las principales conclusiones, propuestas y recomendaciones del análisis que, a modo orientativo, puedan servir de base para la puesta en marcha del proceso de revisión y participación perseguido.

Por tanto, constituye un primer acercamiento y una evaluación tanto de la situación actual, como del éxito del planeamiento vigente en la ciudad, y ofrece la oportunidad de utilizar esta

experiencia para plantear futuras estrategias y desarrollos que podrán resultar de interés para la definición de un Avance de PGOU.

## 1.3. Metodología de trabajo

### Fase de documentación

Durante esta primera fase se ha procedido a la consulta de las fuentes de información, disponibles e implicadas en el planeamiento urbanístico, para reunir la mayor cantidad de documentación y datos posibles que permitan entender el estado y realidad de la ciudad de Granada.

Las tareas que han marcado esta fase han sido:

- Obtener información bibliográfica y normativa sobre el municipio y la provincia.
- Recabar información estadística y cartográfica actualizada de cada una de las áreas municipales, en especial todas aquellas relacionadas con el urbanismo, la sociedad, la economía y los equipamientos de la ciudad.
- Conseguir información estadística y cartográfica actualizada, fiable y consistente de libre acceso, ya sea procedente de otras administraciones de nivel provincial, autonómico, estatal o europeo, como de asociaciones no gubernamentales o empresas.
- Efectuar consultas a distintas organizaciones y administraciones públicas a fin de conocer su opinión sobre las oportunidades y retos a los que se enfrenta actualmente la ciudad, desde el punto de vista de su sector.
- Formular preguntas abiertas a la población para conocer de primera mano la opinión y las necesidades de la ciudadanía.
- Realizar las visitas y reportajes necesarios a fin de tener un contacto real con el área de trabajo, su estado actual y su ambiente.
- Fijar y mantener reuniones con las áreas que puedan aportar información de utilidad, tanto en administración local, como en autonómica y estatal.

### Fase de análisis

Una vez recabada la información, se ha procedido a realizar el análisis de la misma desde diferentes perspectivas, con el objetivo de entender de forma global la realidad de la ciudad de Granada. Para ello, se han realizado las siguientes subtareas:

- Seleccionar, sintetizar y analizar la información recopilada.
- **Implementar un Sistema de Información Geográfica (SIG) básico inicial**, de forma que pueda mostrarse la información de forma espacial y en relación con el territorio.

### Fase de conclusiones

Finalmente, se realiza un ejercicio de reflexión sobre la realidad analizada, tratando de aportar de forma constructiva las conclusiones sobre los retos y oportunidades a los que el municipio de Granada debería hacer frente desde el planeamiento a revisar. Con este objetivo se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Reuniones con técnicos y profesionales del sector para debatir y reflexionar sobre las necesidades y problemáticas urbanísticas en Granada.
- Establecimiento de propuestas sobre los retos y oportunidades que puedan ser objeto de mayor análisis en el futuro Avance de Planeamiento.

## 1.4. Sistemas de representación gráfica

El Decreto 141/2006, de 18 de julio, por el que se ordena la actividad cartográfica en la Comunidad Autónoma de Andalucía, tiene por objeto la ordenación de la actividad cartográfica de las Administraciones Públicas de Andalucía, en sus vertientes de producción, coordinación, cooperación, uso y difusión de la misma.

En el presente documento se ha utilizado cartografía oficial, tanto básica como derivada, de la Comunidad Autónoma Andalucía y realizada por las Administraciones Públicas de Andalucía, o bajo su dirección y control, inscrita como tal en el Registro Andaluz de Cartografía.

La Junta de Andalucía, consciente de la utilidad multidisciplinar de la cartografía y la fotografía aérea para la ordenación del territorio, el análisis de infraestructuras y la planificación urbanística y ambiental, ha venido desarrollando una amplia labor de producción cartográfica que en la actualidad se realiza a través del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA).

Las Bases Cartográficas de referencia y fuentes de datos utilizadas han sido:

- Base Cartográfica de Andalucía 1:10.000 (BCA10), constituida por los conjuntos de datos espaciales de carácter topográfico, que componen los elementos estructurantes del territorio: relieve, infraestructuras de comunicación, red hidrográfica, construcciones, poblamiento, parcelario, aparente toponimia, etc.
- Mapa Topográfico Vectorial de Andalucía 1:10.000 (MTA10v), tiene la consideración de cartografía oficial de Andalucía.
- Modelo Digital del Terreno de Andalucía, generado a partir de vuelos fotogramétricos del Plan Nacional de Ortofotografía llevados a cabo en los años 2008 y 2009, la información GPS, el apoyo de campo y la aero-triangulación, al que se añade un importante proceso de control de calidad y edición manual.
- El Callejero Digital de Andalucía Unificado (CDAU).
- Ortofotografías: productos cartográficos resultantes del tratamiento digital de fotografías aéreas. El producto está constituido por una serie de recubrimientos completos de la Comunidad Autónoma, para un período de tiempo que abarca desde el año 1956 hasta 2013.

- Datos espaciales de referencia: (DERA), para escalas intermedias, es un repertorio de bases cartográficas de diferente naturaleza geométrica (puntos, líneas, polígonos, imágenes ráster) referidas al territorio andaluz.
- Cartografía Topográfica de detalles: Cartografía Topográfica (1:5000-1:10000).
- Cartografía derivada: obtenidos por procesos de generalización de la cartografía básica.
- Cartografía urbana: escala 1:1.000, 1:2.000 y 1:5000 y de núcleo histórico de Granada a escala 1:500, a partir de vuelos fotogramétricos analógicos y vuelos digitales.
- Fotografías aéreas: producidas a partir de vuelos fotogramétricos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
- Cartografía histórica: la Cartoteca Histórica de Andalucía se conforma a partir de la catalogación y digitalización de documentos de carácter cartográfico del territorio andaluz anteriores a 1970.
- Toponimia-nomenclátor: el Nomenclátor Geográfico de Andalucía (NGA) contiene la base de datos más completa de nombres geográficos de Andalucía clasificados temáticamente en áreas administrativas, entidades de población, hidrografía, orografía, patrimonio, infraestructuras, actividades industriales, extractivas, servicios y equipamientos. Todos ellos han sido georreferenciados como puntos.
- Red Andaluza de Posicionamiento: la Red Andaluza de Posicionamiento está compuesta por 22 receptores de la señal GPS distribuidos de forma homogénea, que ofrece servicios destinados a obtener precisión en los trabajos cartográficos y topográficos en toda la Comunidad Autónoma.

Además, establece los siguientes geoportales:

- IDEAndalucía: Infraestructura de Datos Espaciales de Andalucía (Catálogo de datos y servicios).
- Líne@: Portal de descargas de mapas, Ortofotos y MDT.
- Geodesia: Portal de posicionamiento de Andalucía.
- REDIAM que integra, normaliza y hace difusión de toda la información sobre el medio ambiente andaluz generada por todo tipo de centros productores de información ambiental en la Comunidad Autónoma.

Los avances tecnológicos en el campo de la producción cartográfica hacen que desde hace ya décadas se hayan abandonado los procesos manuales de producción, utilizándose actualmente,

entre otros, los Sistemas de Información Geográfica (SIG), siendo estos el conjunto de informaciones georreferenciadas, recursos informáticos, humanos y organizativos que realizan procesos de captación, almacenamiento, análisis y representación de datos espaciales.

Estos sistemas manipulan de forma interrelacionada la información gráfica (coordenadas geométricas), alfanumérica (atributos temáticos) y relaciones topológicas, las cuales le proporcionan una gran capacidad de análisis espacial.

## 1.5. Cartografía SIG

Actualmente, en una sociedad donde la información y la tecnología son dos de los pilares fundamentales, los Sistemas de Información Geográfica (SIG) se han convertido en verdaderos y eficaces sistemas de información geográfica gracias a los avances tecnológicos y a la normalización de la información cartográfica digital.

Para poder acompañar el documento de planos y análisis propios se ha implementado una base SIG de información georreferenciada. Dicha base se alimentará de la información pública disponible e información facilitada por el Área de Urbanismo.

### Fuentes de información

Fuentes de información geográfica usadas para la realización de este documento:

- Información digital del Geographical Information System of the Commission (GISCO).
- Información digital de la sede electrónica de Catastro.
- Información digital del Instituto Nacional de Estadística (INE).
- Información digital del Instituto Geográfico Nacional (IGN).
- Información digital del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA).
- Información digital de la Infraestructura de Datos Espaciales de Andalucía (IDE).
- Información digital de la base de Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).
- Información digital de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM).
- Información digital del Callejero Digital de Andalucía Unificado.
- Información digital del Área de Urbanismo de Granada.
- Información digital libre de OpenStreetMap.

Además de estas fuentes oficiales se han consultado otras páginas web de referencia para descargar información alfanumérica susceptible de ser vinculada a las entidades gráficas disponibles, o bien para completar algunas tablas de datos incompletas.

### Implementación de la información

Debido a que la concordancia entre capas de información era muy baja, muchas de estas fuentes han sido normalizadas en diferentes capas de elaboración propia. Dificultad que no se presenta tan solo en las diferentes delimitaciones que usa cada una de las capas o fuentes, sino

también en los casos en los que se delimitan mismas áreas se disponía de entidades gráficas diferentes. Esto supone una dificultad añadida a la hora de cruzar datos y sacar lecturas complejas del municipio.

Por otra parte, todas las capas han sido transformadas al sistema de referencias ETRS89 UTM zona 30N, para garantizar una correcta concordancia de puntos georreferenciados. Parte de la información ha sido recibida en archivos tipo CAD, que también han tenido que ser corregidos y georreferenciados.

### Organización de la información

Esquema de las capas de información:

- Escala del municipio:
  - Capa. Delimitación del término municipal, Área de Urbanismo.
  - Capa. Delimitación de los distritos, Área de Urbanismo.
  - Capa. Delimitación de las asociaciones de vecinos, Área de Urbanismo.
  - Clasificación:
    - Capa. Clasificación del suelo PGOU 2001, Área de Urbanismo.
    - Capa. Clasificación del suelo AP a la LOUA 2008, Área de Urbanismo.
    - Capa. Delimitación de las unidades de actuación, Área de Urbanismo.
    - Fichas:
      - Capa. Delimitación de las fichas del PGOU 2001, Área de Urbanismo.
      - Capa. Delimitación de las parcelas propuestas por las fichas del PGOU 2001, Área de Urbanismo.
  - Edificaciones:
    - Capa. Portales, según callejero digital de Andalucía.
    - Capa. Patrimonio municipal del suelo, Área de Urbanismo.
    - Capa. Estado de conservación de la edificación, Área de Urbanismo.
    - Capa. Catálogo de protección de la edificación, Área de Urbanismo.
  - Equipamientos:
    - Capa. Delimitación de equipamientos sanitarios, elaboración propia.
    - Capa. Delimitación de equipamientos educativos, elaboración propia.



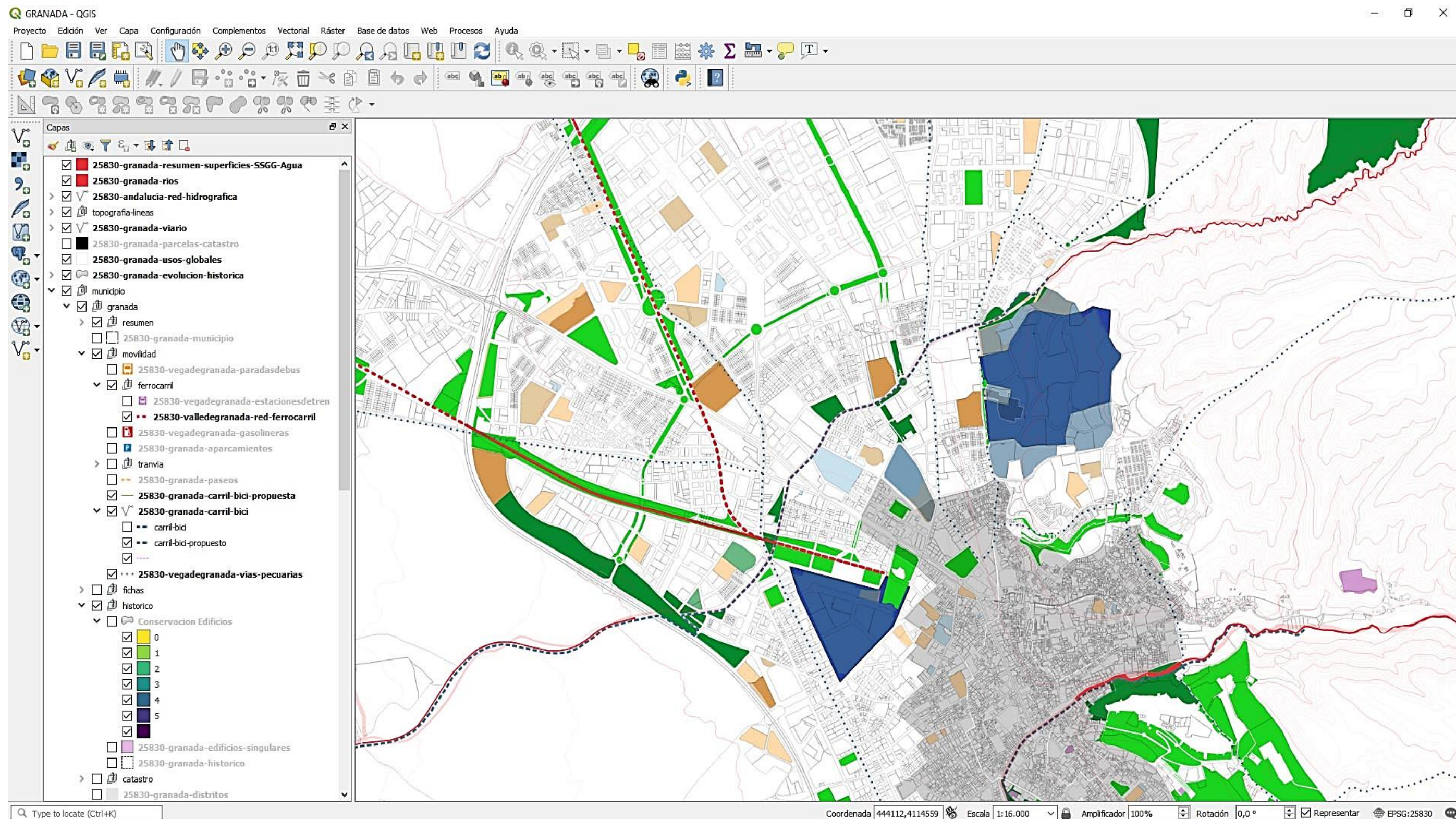
- Capa. Delimitación de equipamientos socio-culturales, elaboración propia.
- Capa. Delimitación de otros equipamientos y dotaciones, elaboración propia.
- Capa. Delimitación de espacios libres de la ciudad, elaboración propia.
- Histórico:
  - Capa. Delimitación de los BIC, varios.
  - Capa. Delimitación de los entornos BIC, varios.
  - Capa. Evolución urbana, varios.
  - Capa. Delimitación de los PEPRI, Área de Urbanismo.
- Medio físico:
  - Capa. Lámina de agua, Área de Urbanismo.
  - Capa. Modelo de datos espaciales (relieve), según IGN.
- Movilidad:
  - Capa. Red de carril bici, elaboración propia.
  - Capa. Red de tranvías, Área de Urbanismo.
  - Capa. Estaciones de tranvía, Área de Urbanismo.
  - Capa. Aparcamientos públicos, Área de Urbanismo.
- Población:
  - Capa. Delimitación de los distritos censales.
  - Capa. Delimitación de las secciones censales.
- Redes:
  - Capa. Redes de abastecimiento, Área de Urbanismo.
  - Capa. Instalaciones de abastecimiento, Área de Urbanismo.
- Escala de la comarca (municipios según POT AUG):
  - Capa. Delimitación de los términos municipales, según DERA.
  - Capa. Delimitación de los núcleos urbanos, según DERA.
  - Capa. Delimitación de los códigos postales, según DERA.
  - Catastro:
    - Capa. Manzanas urbanas y rurales, según catastro.
    - Capa. Parcelas urbanas y rurales, según catastro.
    - Capa. Construido urbano y rural, según catastro.
- Capa. Aceras, según catastro.
- Medio físico:
  - Capa. Curvas de nivel, según IGN.
  - Capa. Geología, según DERA.
  - Capa. Ríos, según DERA.
  - Capa. Acuíferos, según DERA.
  - Capa. Espacios naturales protegidos, según DERA.
  - Capa. Unidades de paisaje, según DERA.
- Movilidad:
  - Capa. Viario principal y secundario, elaboración propia.
  - Capa. Vías pecuarias, según DERA.
  - Capa. Red de ferrocarril, según DERA.
  - Capa. Estaciones de autobuses, según DERA.
  - Capa. Estaciones de servicio (gasolineras), según DERA.
  - Capa. Aeropuertos, según DERA.
- Escala de Andalucía:
  - Capa. Grid de población de Andalucía, según IDE de Andalucía.
  - WMS. REDIAM, según IDE de Andalucía.
- Escala de España:
  - Capa. Información del *Open Street Map*.
  - WMS. Ortofoto máxima actualidad, según IGN.
  - WMS. Ortofoto vuelo americano (1956-1957), según IGN.
  - WMS. Ortofoto interministerial (1973-1986), según IGN.
  - WMS. Ortofoto OLISTAT (1997-1998), según IGN.
  - WMS. Área portuaria / Área de aeródromo / Área de estación ferroviaria / Área de servicio de carreteras / Área de calle de rodaje / Área de pista / Enlace de carretera / Enlace ferroviario. Según IGN.
  - WMS. Dominio público marítimo terrestre, según IGN.
  - WMS. Parcelario, según catastro.

Los servicios WMS son capas de información ráster que solo se usan de modo consultivo.

Cada una de estas capas tiene asociado una tabla de contenidos con información propia del ámbito de información a la que se refiere. Y en general, todas tienen una estructura parecida a:

- ID. Identificador alfanumérico de cada entidad gráfica.
- NOMBRE. Nombre de cada entidad gráfica.
- TIPO. Categoría fundamental de segmentación de la entidad gráfica.
- SubTIPO\_X. Sub-categorías de segmentación de la entidad gráfica.
- SUP\_M2. Superficie en m<sup>2</sup> de la entidad gráfica.





Captura de pantalla de parte de la arquitectura de datos SIG.



## 1.6. Contactos y entrevistas

Durante la elaboración del documento se han realizado diversas reuniones con diferentes técnicos y responsables del Área de Urbanismo y otras áreas del Ayuntamiento de Granada, en las que se han tratado las principales problemáticas urbanísticas de la ciudad.

Además, se han mantenido reuniones y contactos con los servicios implicados en planeamiento urbanístico y ordenación del territorio, medio ambiente, aguas, de otras administraciones como Junta de Andalucía o Gobierno de España.

## 1.7. Equipo de trabajo

El equipo redactor y los colaboradores de este documento está formado por técnicos competentes en las diferentes áreas de conocimiento relativas al estudio y análisis de la ciudad, como arquitectura y urbanismo, geografía, medio ambiente, derecho, economía, asuntos sociales, estadística, sociología e historia.

- Miguel Ángel Rojas Rodríguez – Arquitecto
- Fernando Rodríguez Correal – Biólogo ambientólogo
- Gerardo Esteva Vallejo – Abogado urbanista
- Juan Carlos Reina Fernández - Arquitecto
- José Núñez Porras – Arquitecto
- M. Dolores López Baena – Arquitecta
- José Antonio Ruiz Villén - Arquitecto
- Víctor Manuel Casares Ortega – Ambientólogo
- Rafael Turatti Guerrero – Arqueólogo historiador

## 2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS

### 2.1. Evolución urbana

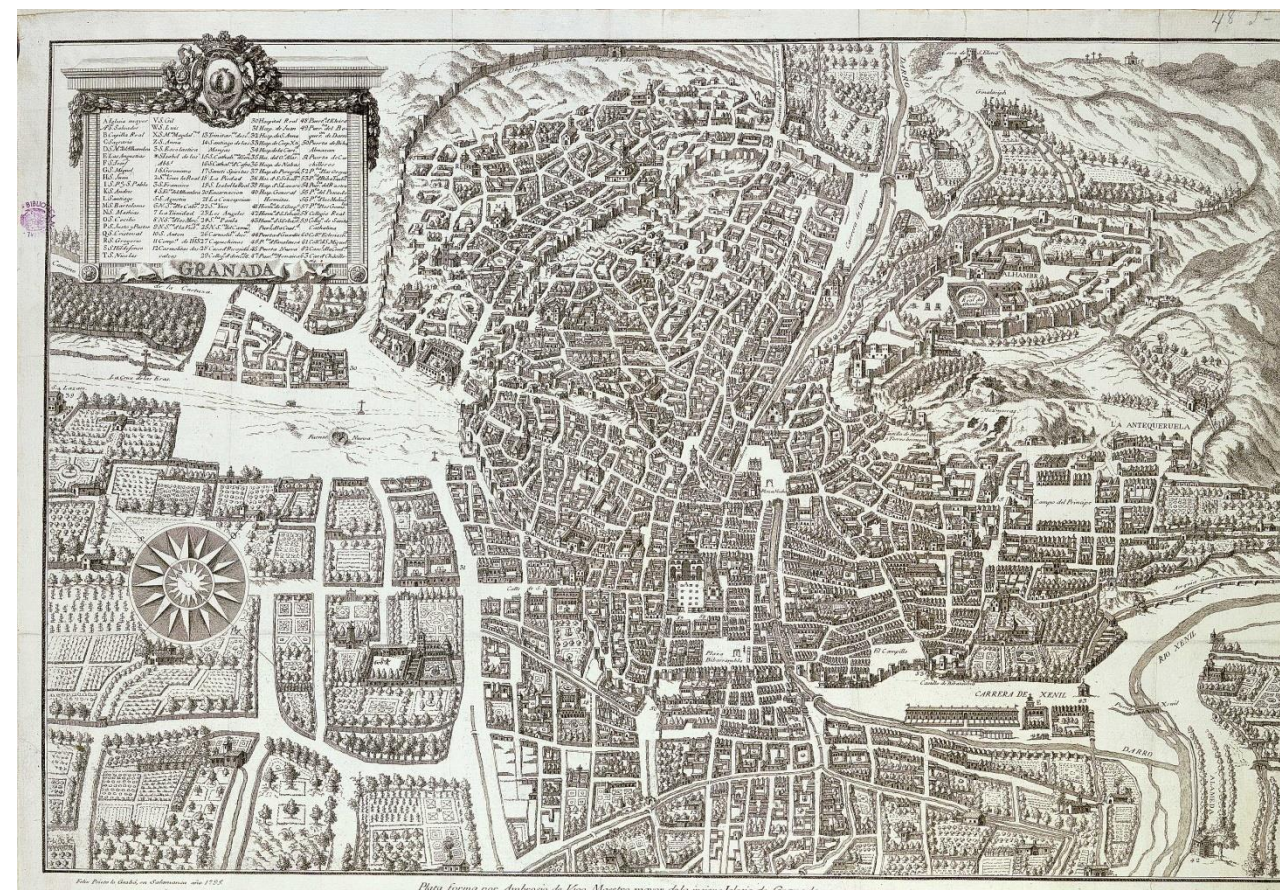
Como punto de partida para abordar el estudio de la ciudad de Granada, se propone un breve repaso histórico para entender los orígenes, las etapas más relevantes y las dificultades y retos a los que ha tenido que enfrentarse al ciudad; si bien el objeto de este apartado no es realizar un estudio profundo sobre la evolución histórica y la morfología urbanística de la ciudad.

#### La evolución de la ciudad histórica

Los orígenes del asentamiento de Granada, según los expertos, se remontan hasta los primeros antecedentes humanos en el siglo VII a.C. y desde entonces sobre ella han ido superponiéndose diferentes culturas que han configurado su actual forma. Este proceso es generalizado en casi todas las grandes urbes históricas de la península ibérica; sin embargo, en Granada es especialmente predominante y reconocible la influencia musulmana, la cual es, en gran parte, responsable de la morfología actual del centro histórico y de su paisaje urbano.

La ciudad histórica que se ha conservado y que conforma la parte antigua de la ciudad actual tiene unas características que responden a la arquitectura de dichas épocas, y que en general no son capaces de responder a los criterios modernos de movilidad y accesibilidad.

Por otra parte, esta herencia histórica de trazado musulmán y monumentos religiosos y defensivos conforman un paisaje urbano de gran valor que supone uno de los principales atractivos patrimoniales y turísticos de la ciudad.



Plataforma de Granada trazada por Ambrosio de Vico hacia 1613. Grabado realizado por Félix Prieto hacia 1795.

Existen, no obstante, intervenciones modernas que han transformado el área histórica y han permitido que esta sea más habitable para sus ocupantes. Una de las más relevantes fue la apertura de la Gran Vía de Colón, realizada a finales del s. XIX, para facilitar el acceso y el desarrollo socioeconómico. Gracias a esta definitiva intervención hoy día es posible el acceso rodado al centro histórico de la ciudad, aunque con ciertos retos por resolver en cuanto a la movilidad y calidad del aire.





Plano de Torres Balbás que representa el trazado de la Gran Vía y los bienes que tuvieron que ser demolidos.

## La explosión de la ciudad y el boom inmobiliario

A partir de la segunda mitad del siglo XX, y debido a la revolución industrial, la población rural empieza a migrar hacia las ciudades, haciendo que estas experimenten fenómenos de crecimiento urbano acelerados.

Este crecimiento se produjo de forma rápida y económica, lo que dio como resultado nuevos barrios residenciales de viviendas de baja calidad. Aunque ya con tramas urbanas preparadas para el coche.

Actualmente, estos barrios están degradados y son los que demandan mayores esfuerzos de rehabilitación por parte del planeamiento urbano. Además, estos crecimientos carecen en general de espacios suficientes destinados a equipamientos y servicios públicos.

Posteriormente, con la llegada de la democracia y la entrada en la Unión Europea, España sufre un fuerte crecimiento económico que dio origen a varias burbujas inmobiliarias, una entre los años 1986 y 1992 y una segunda entre 1997 y 2007.

Durante dichas épocas aparecen nuevos crecimientos urbanos que tienen otras características diferentes. Se construyen barriadas de más calidad y menor densidad que están más alejadas del centro histórico, y en ocasiones cercanas a municipios metropolitanos colindantes, a grandes vías de comunicación o en torno a equipamientos singulares de carácter dotacional o deportivo.

## El panorama tras la crisis de 2007

A finales del año 2007 empieza una crisis de carácter económico y de crédito, basada en parte en un urbanismo mercantilista, que paraliza durante años el sector de la construcción y reduce a mínimos el mercado de compra y venta de viviendas. Aumenta también el desempleo y los desahucios, con el impacto social que ello supone.

En Granada se paralizan la mayoría de los proyectos urbanísticos de nuevas áreas residenciales, algunos de ellos con la urbanización completada. Dejando un paisaje urbano a medio hacer en las zonas afectadas, principalmente al Norte y Oeste de la ciudad.



Suelos pendientes de completar su desarrollo urbanístico al oeste de la ciudad.



## 2.2. Planos

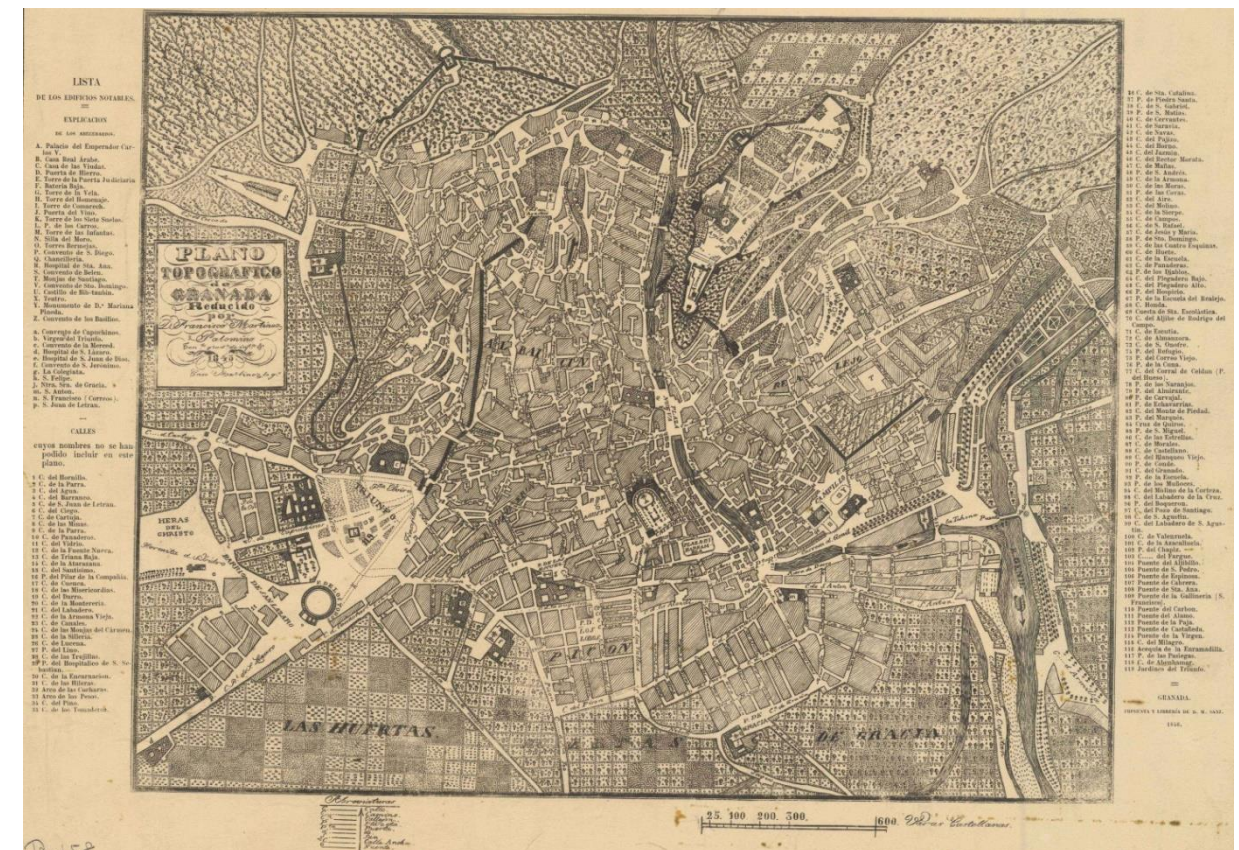
Se puede observar la evolución urbana con mayor detalle gracias a las planimetrías históricas, a las ortofotografías y las planimetrías modernas.

1. Plano topográfico de Granada, por D. Francisco Dalmau en 1796.
2. Plano topográfico de Granada, por D. Francisco Martínez Palomino en 1845.
3. Ortofoto 1. Vuelo americano 1956-57.
4. Ortofoto 2. Vuelo interministerial 1973-86.
5. Ortofoto 3. Vuelo interministerial 1997-98.
6. Ortofoto 4. Vuelo IGN PNOA - Máxima Actualidad.

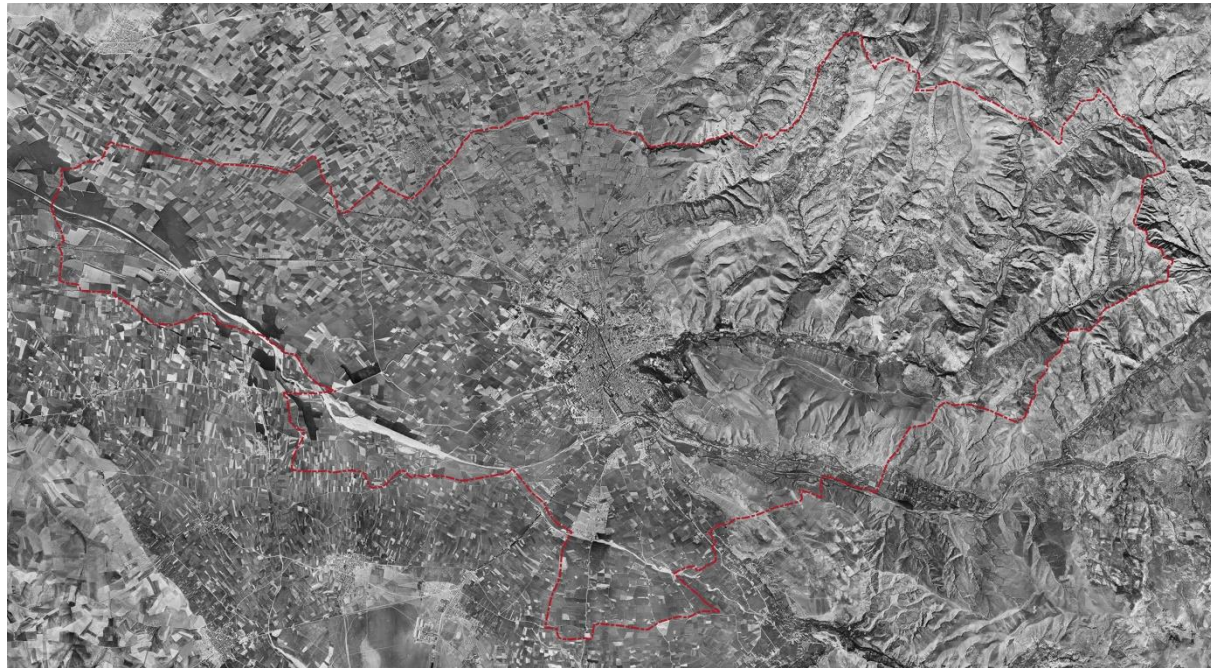
Plano topográfico de Granada, por D. Francisco Dalmau en 1796.



Plano topográfico de Granada, por D. Francisco Martínez Palomino en 1845.



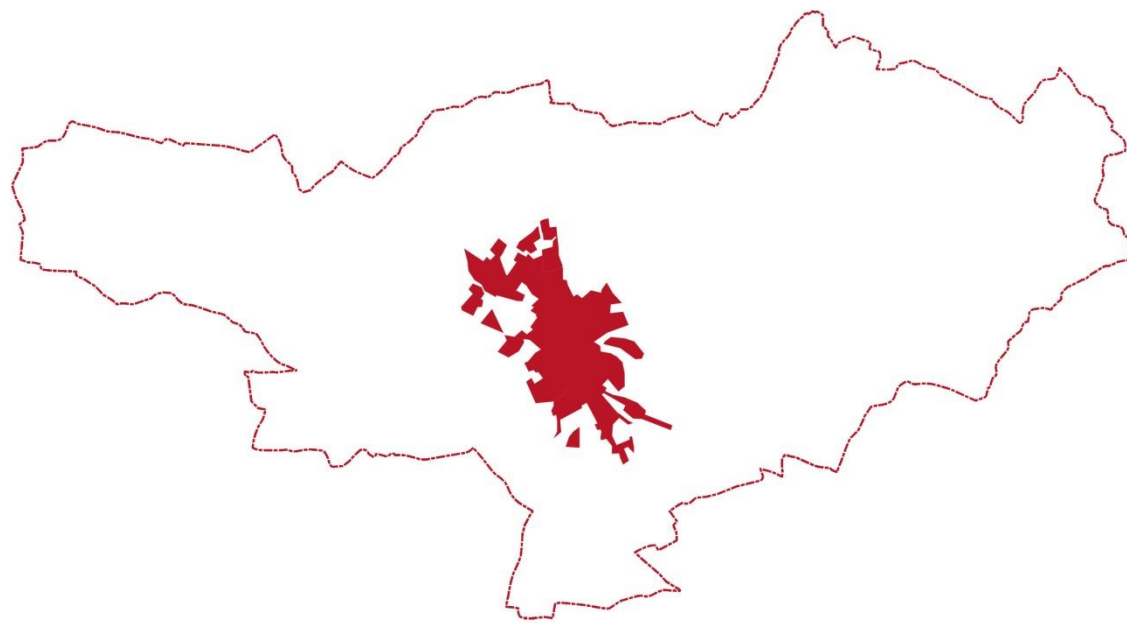




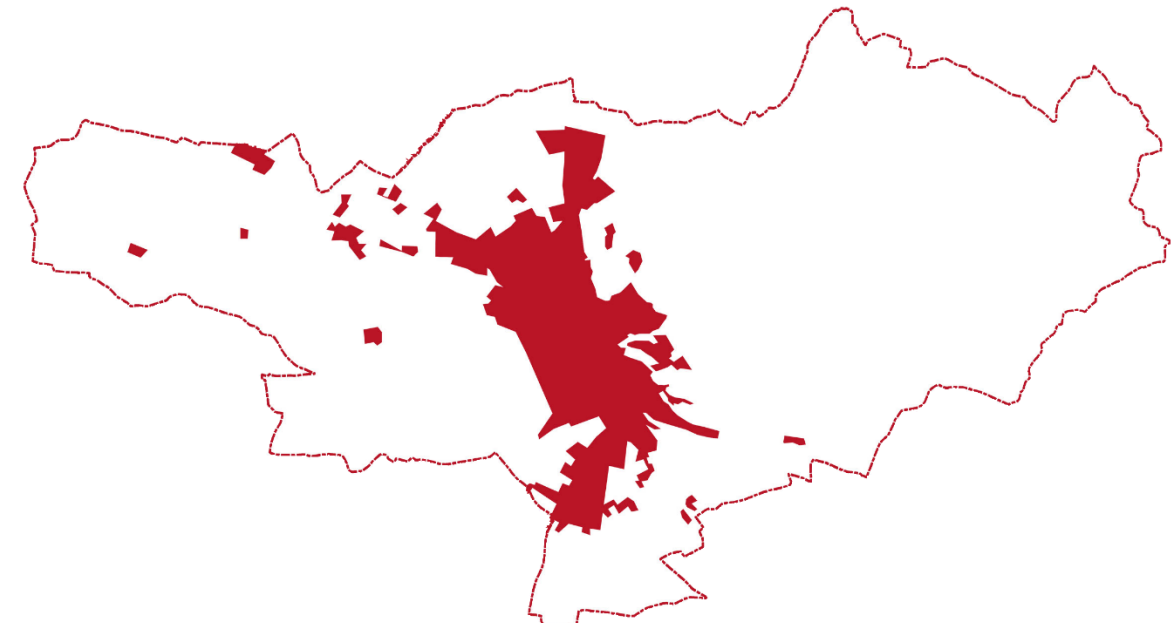
Vuelo americano 1956-57



Vuelo interministerial 1973-86



Ocupación 1956

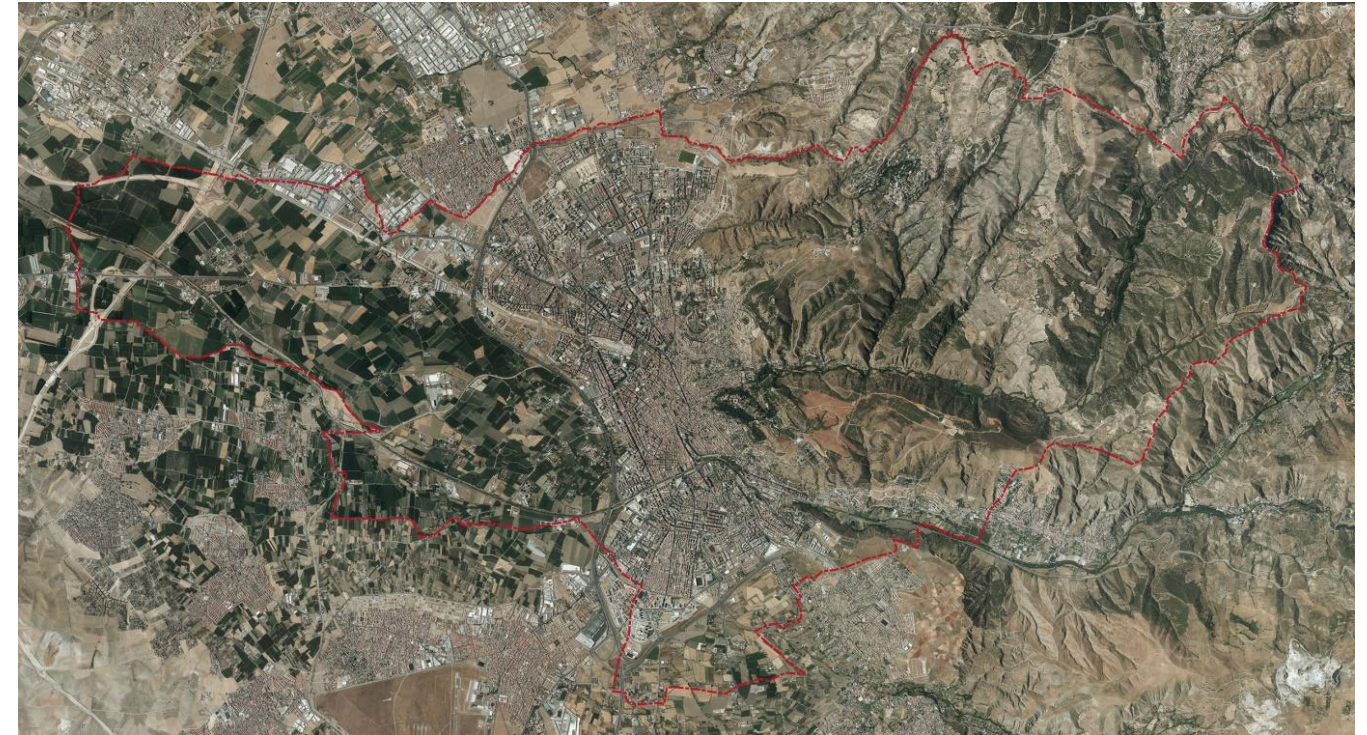


Ocupación 1973-86

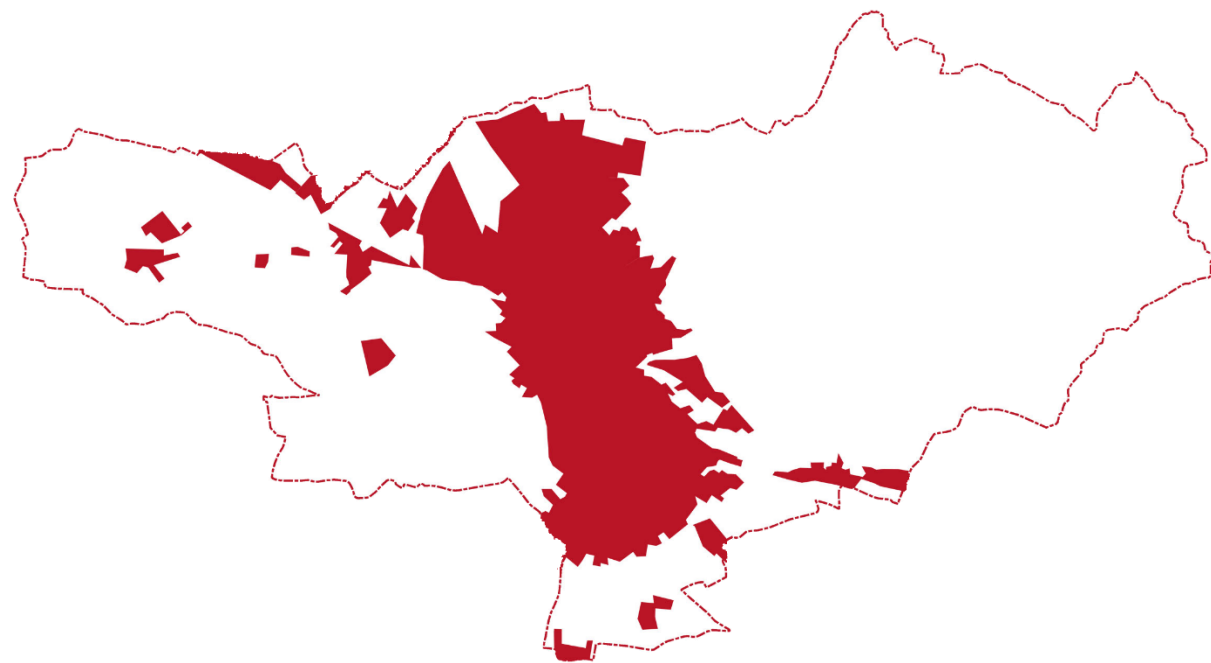




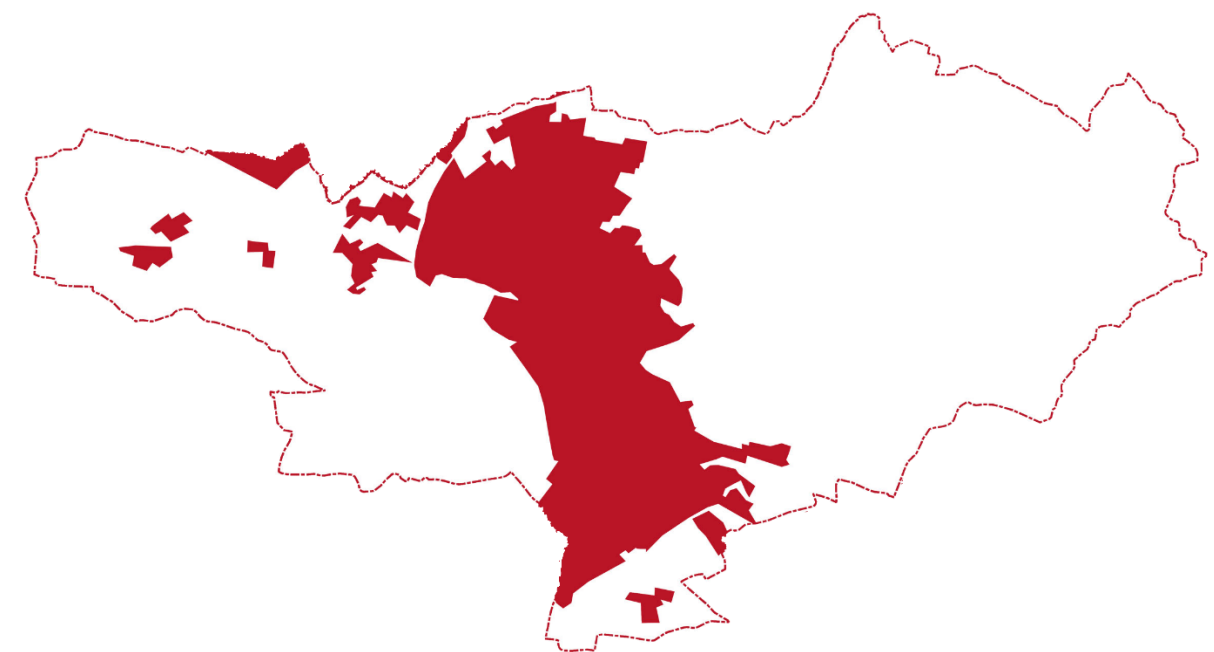
Vuelo interministerial 1977-78



Vuelo IGN PNOA – 2018



Ocupación 1977-78



Ocupación 2018



## 3. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO

En este apartado se va a realizar un análisis del municipio de Granada desde un punto de vista legal acotado al marco del urbanismo y del medio ambiente. La legislación que afecta a la ciudad proviene de múltiples niveles y sectores, por lo que es necesario tener claro cuáles son sus jerarquías y ámbitos de actuación.

### 3.1. Marco Europeo

Las directrices europeas vienen a normalizar un marco común en el que los valores son los ejes directores en los desarrollos y transformaciones de las ciudades. En este ámbito algunos de los documentos más relevantes publicados por la Unión Europea son:

- Carta Europea de la ordenación del territorio (Torremolinos, Mayo 1983).
- La Estrategia Territorial Europea ETE (Potsdam, Mayo 1999).
- Agenda Territorial Europea 2020: hacia una sociedad integradora, inteligente y sostenible para una Europa de Regiones diversas (Gödöllo, Mayo 2011).

Los valores que se desprenden de estos documentos son el desarrollo socio-económico equilibrado, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, la gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente y, como síntesis de los anteriores, el uso racional del suelo.

Esta evolución sobre cómo trabajar en las ciudades supone, en teoría, que la redacción de futuros instrumentos de planeamiento para Granada deberían ser documentos diferentes a lo aprobado hasta la fecha, en este caso el PGOU de 2001.

- **Carta Europea de la democracia participativa en los procesos urbanísticos (02/2016).**

Este documento pone en valor la importancia de informar de forma clara y transparente, así como de involucrar de forma activa a la ciudadanía en la toma de decisiones que afecten a su entorno urbano. A fecha actual, esta carta supera las obligaciones normativas que afectan a la redacción de planes urbanísticos, y va más allá de la mera exposición pública necesaria para la aprobación de un plan urbanístico.

Existe por parte del municipio de Granada un verdadero interés en conocer la opinión pública y en favorecer las asociaciones de ciudadanos, pero la incidencia de estos colectivos en la toma de decisiones directa a la hora de crear y transformar la ciudad aún es mínima.

Bien es cierto que esta carencia podría venir en parte de las propias herramientas de planeamiento, herederas de una época en la que las tecnologías de la información y la comunicación aún no habían sufrido un fuerte desarrollo.

### 3.2. Marco Estatal

El ámbito estatal es el de mayor rango a la hora de legislar; sin embargo, al estar las competencias sobre “urbanismo y ordenación del territorio” transferidas a las comunidades autónomas, en Andalucía, mediante el Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, en su artículo 56, el marco normativo se reduce básicamente a:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

El objeto de la Ley de Suelo es la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes relacionados con el suelo, en busca de un desarrollo sostenible competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, tal y como establece la Constitución.



### 3.3. Marco Autonómico

Como se ha indicado, las competencias sobre “urbanismo y ordenación del territorio” están asumidos por las comunidades, autónomas y es en este contexto regional donde se encuentra un desarrollo más extenso de normativas en la materia.

De esta forma, la Junta de Andalucía propuso su propio modelo territorial, y es la responsable de la construcción del marco normativo relativo al urbanismo, la ordenación del territorio y el medio ambiente.

La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene por objeto la regulación de los instrumentos y procedimientos necesarios para el ejercicio por la Junta de Andalucía de su competencia en Ordenación del Territorio. En su artículo 5 establece los instrumentos para la planificación territorial: el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.



Hasta la fecha, sólo ha sido aprobado un plan de ámbito subregional que afecte a la ciudad de Granada: el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada, que se analizará más adelante.

La legislación autonómica que ha sido desarrollada en la materia es la siguiente:

- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).
- Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo.
- Decreto 129/2006, de 27 de junio, que aprueba el Plan de Ordenación del Territorio.
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Decreto 60/2010, de 16 de marzo, que aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística.
- Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Decreto 36/2014, de 11 de febrero, que regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas para Andalucía.
- Decreto 189/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces.
- Acuerdo de 3 de mayo de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia andaluza de sostenibilidad urbana.
- Acuerdo de 14 de febrero de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017.
- Acuerdo de 6 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia de Paisaje de Andalucía.
- Acuerdo 27 de marzo de 2001, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan para la recuperación y ordenación de la red de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía
- Decreto-ley 5/2012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral.

Se ha señalado la legislación más importante y aquella que tiene un impacto más directo sobre el municipio de Granada. Todas ellas han generado desde su propia perspectiva una cantidad importante de planes, estrategias y directrices que deben ser tenidas en cuenta a la hora de redactar y planificar la ciudad.





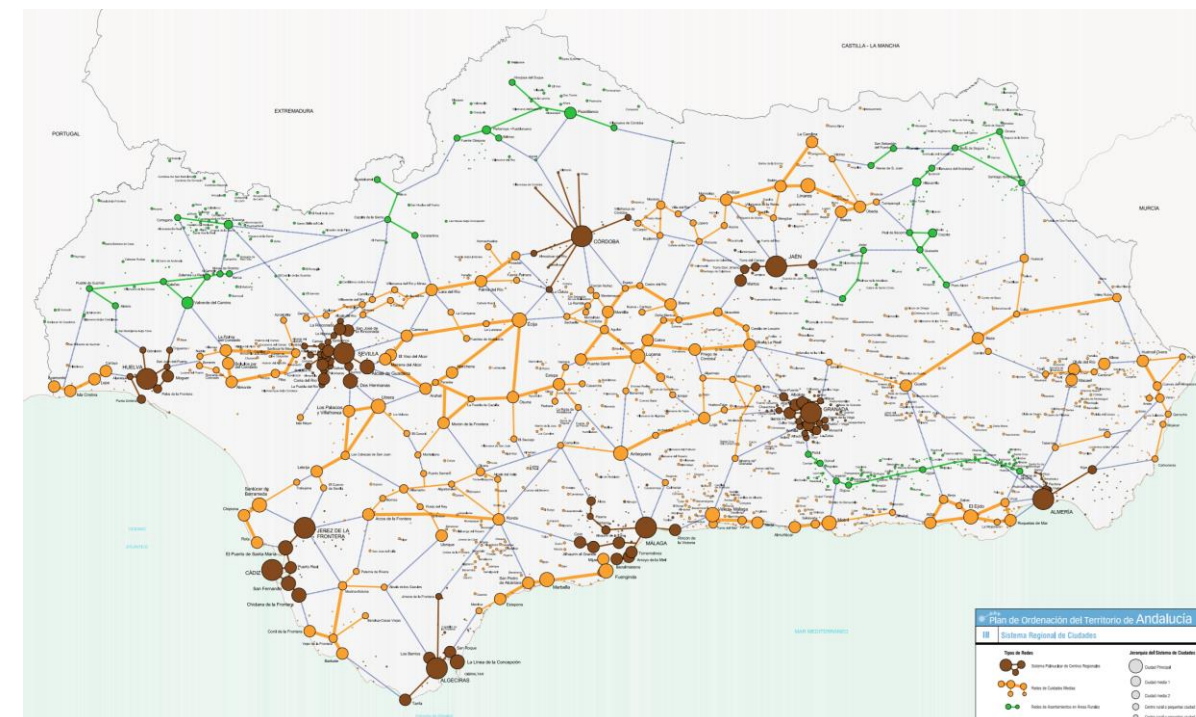
1. Consolidar Andalucía como un territorio articulado físicamente, integrado económicamente y cohesionado socialmente en el marco de la comunidad española y europea.
2. Servir de referencia y favorecer un desarrollo económico solidario y territorialmente equilibrado, que contribuya al incremento de la calidad de vida, el bienestar social y el uso racional de los recursos naturales y culturales.
3. Contribuir al desarrollo y aprovechamiento de las capacidades y valores propios del conjunto de la región y de cada una de sus partes, en la perspectiva de su plena integración en el territorio de las redes y de la sociedad de la información y el conocimiento a escala global.

Para ello, se construye el Modelo Territorial a partir de una serie de principios orientadores, a saber:

1. La diversidad natural y cultural de Andalucía.
2. El uso más sostenible de los recursos.
3. La cohesión social y el equilibrio territorial.
4. La integración y cooperación territorial: el territorio de las redes.

## Modelo de ciudad

De especial interés en relación con el planeamiento en la ciudad de Granada se considera el Modelo de Ciudad que se propone en el POTA.



Los objetivos que se plantean en el POTA en relación con el Modelo de Ciudad son los siguientes:

1. Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseable.
2. Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.
3. Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global.

Para ello, se definen las siguientes Líneas Estratégicas:

1. Definir los modelos de ciudad que deben ser tenidos en cuenta por el planeamiento urbanístico y territorial, para consolidar las Redes del Sistema de Ciudades y preservar los valores ecológicos y ambientales del territorio.
2. Favorecer la aplicación de políticas públicas con especial incidencia en el medio urbano y su integración con los procesos de planificación urbanística y territorial.
3. Mejorar el balance ecológico de las ciudades con relación a los ciclos de consumo y procesamiento de recursos naturales (agua, suelo, energía y materiales).

En relación con dicho Modelo de Ciudad, cabe citar de forma específica que, en el Artículo 45.4 del POT, se establece lo siguiente:

*“Con carácter general no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.”*

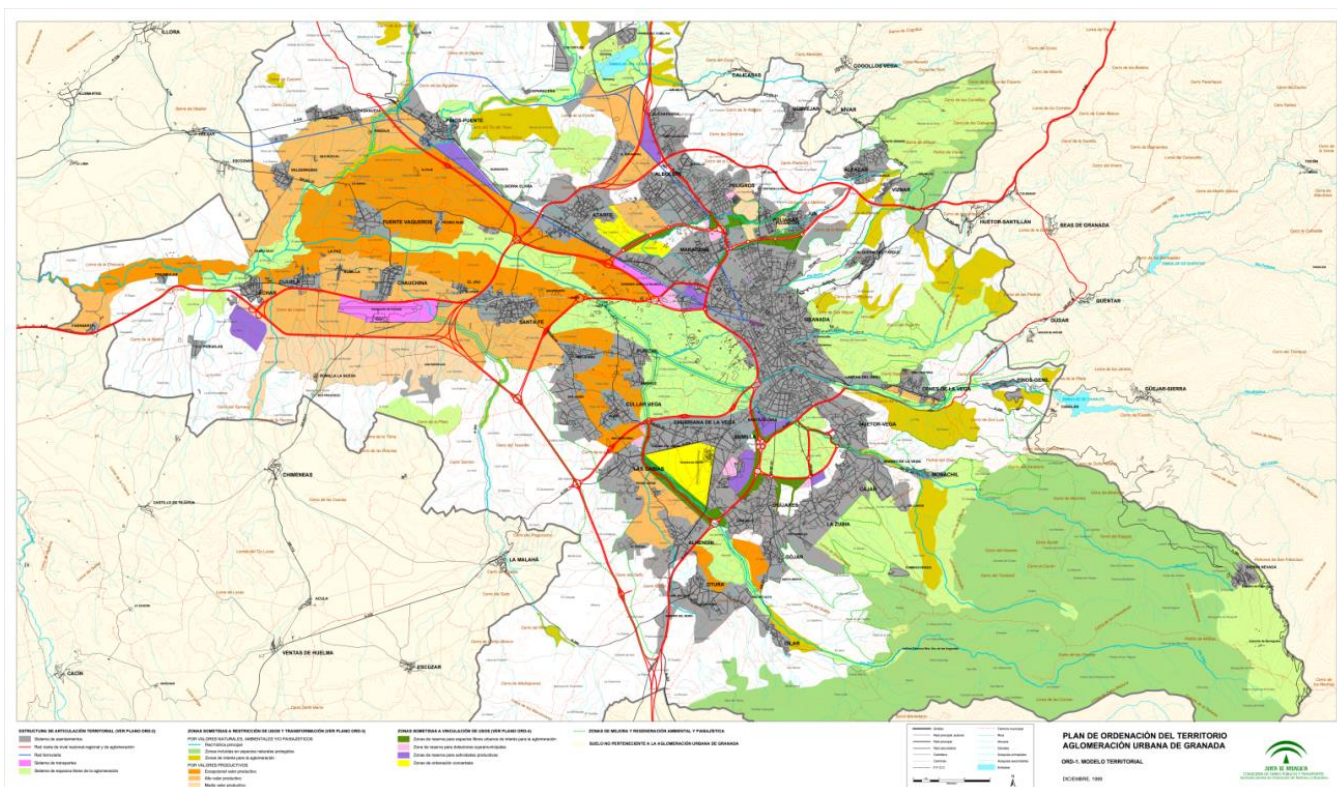
Deberá considerarse esta determinación en el futuro planeamiento general que se desarrolle en la ciudad de Granada.

### 3.5. Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada

#### Síntesis, objetivos y bases

Se ratifica mediante el Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG).

El plan establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada, siendo el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas así como para las actividades de los particulares.



Plano del Modelo territorial del POTAUG.

Los objetivos generales que establece son los siguientes:

- Potenciar las funciones a desarrollar en la aglomeración urbana de Granada y favorecer su integración en los principales ejes de desarrollo económico, españoles y comunitarios.
- Mejorar la articulación externa de la aglomeración urbana, tanto con el resto de las aglomeraciones urbanas andaluzas como con el exterior de la comunidad autónoma y aprovechar sus ventajas relativas de posición y accesibilidad.
- Estructurar y organizar el complejo sistema de asentamiento y optimizar las condiciones de accesibilidad y conectividad internas.
- Preservar los espacios con valores medio ambientales, paisajísticos, productivos, históricos o culturales de la aglomeración y garantizar el aprovechamiento de las potencialidades existentes.
- Potenciar el uso y disfrute colectivo de la aglomeración, dotándola de un sistema verde integrado en el esquema de articulación territorial y ligada a los espacios de valor natural y ambiental existentes.

Los documentos que forman parte del plan son los siguientes: propuestas de sistema viario, sistema ferroviario, de ordenación y protección de la Vega, sistema de espacios verdes, de tratamiento de los espacios de valor ambiental, natural y paisajístico, ordenación global de las áreas conurbadas y estratégicas, coordinación del sistema de dotaciones, de los servicios urbanos, de las actividades productivas y del sistema de transporte público. Las bases en las que se asienta todas estas propuestas son:

#### BASE 1 RACIONALIZAR EL CONSUMO DE RECURSOS NATURALES

OBJETIVO 1.1 Proteger los espacios con valores naturales y ambientales

OBJETIVO 1.2 Restaurar los espacios protegidos ambientalmente

OBJETIVO 1.3 Proteger el paisaje de la aglomeración

OBJETIVO 1.4 Restaurar los espacios protegidos paisajísticamente

OBJETIVO 1.5 Racionalizar el consumo de agua en la aglomeración

OBJETIVO 1.6 Restaurar el drenaje superficial de la aglomeración

#### BASE 2 ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL

OBJETIVO 2.1 Completar la red viaria nacional-regional y de aglomeración

OBJETIVO 2.2 Mejorar y completar la red viaria de carácter local-supramunicipal

OBJETIVO 2.3 Racionalizar y mejorar las instalaciones ferroviarias

OBJETIVO 2.4 Construir el sistema de espacios libres de la aglomeración

OBJETIVO 2.5 Completar las instalaciones del ciclo del agua para toda la aglomeración



OBJETIVO 2.6 Racionalizar la gestión integral del agua en la aglomeración
<b>BASE 3 PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NÚCLEOS URBANOS</b>
OBJETIVO 3.1 Establecer el sistema de núcleos de población de la aglomeración
OBJETIVO 3.2 Jerarquizar el sistema urbano de la aglomeración
OBJETIVO 3.3 Establecer el escenario posible de crecimiento poblacional
OBJETIVO 3.4 Compatibilizar la ordenación global de las áreas conurbadas
OBJETIVO 3.5 Establecer la ordenación general de las áreas estratégicas
OBJETIVO 3.6 Proteger las áreas con valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos de interés para la aglomeración
<b>BASE 4 GARANTIZAR LA PRESTACIÓN ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS A LOS CIUDADANOS</b>
OBJETIVO 4.1 Adecuar el transporte público supramunicipal a la demanda de los ciudadanos
OBJETIVO 4.2 Mejorar y adecuar los canales principales de transporte público
OBJETIVO 4.3 Coordinar los equipamientos básicos con la jerarquía urbana del ámbito
OBJETIVO 4.4 Garantizar las reservas para los equipamientos básicos supramunicipales
OBJETIVO 4.5 Establecer reservas para las dotaciones generales de la aglomeración
OBJETIVO 4.6 Posibilitar la desconcentración de los servicios terciarios
<b>BASE 5 POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES</b>
OBJETIVO 5.1 Proteger los suelos de alto valor productivo agrícola
OBJETIVO 5.2 Mejorar el sistema de regadío de la Vega de Granada
OBJETIVO 5.3 Reservar suelos para las infraestructuras intermodales de transportes de mercancías
OBJETIVO 5.4 Vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades productivas
OBJETIVO 5.5 Reservar suelos para un parque industrial ligado al campus de la salud
OBJETIVO 5.6 Potenciar la descentralización de las actividades del sector servicios

## Situación actual y grado de desarrollo del plan

Los objetivos que se propusieron fueron coherentes y ambiciosos, habiéndose conseguido algunos de ellos y ofreciendo un paraguas de protección ambiental y paisajística que ha sido útil para toda la comarca. Sin embargo, desde el punto de vista de gestión, no ha conseguido una coordinación real entre los diferentes municipios que conforman la aglomeración.

Con respecto a la estructura territorial, su propuesta de viario se está desarrollando con el desdoblamiento de la A-44. No obstante, el problema de movilidad sigue sin estar solucionado y a día de hoy aún existe una gran centralización entre Granada y su área metropolitana.

El POT AUG también señala diferentes zonas que somete o bien a restricciones de usos y transformaciones, o bien a vinculación de usos. Estas zonas deben regularse posteriormente en

el planeamiento urbanístico general, es decir, estas restricciones deberán ser tenidas en cuenta a la hora de redactar cualquier nuevo avance en el municipio de Granada.

Dentro de estas zonas destacan:

### **ORD 2.1 Zonificación del sistema de espacios libres.**

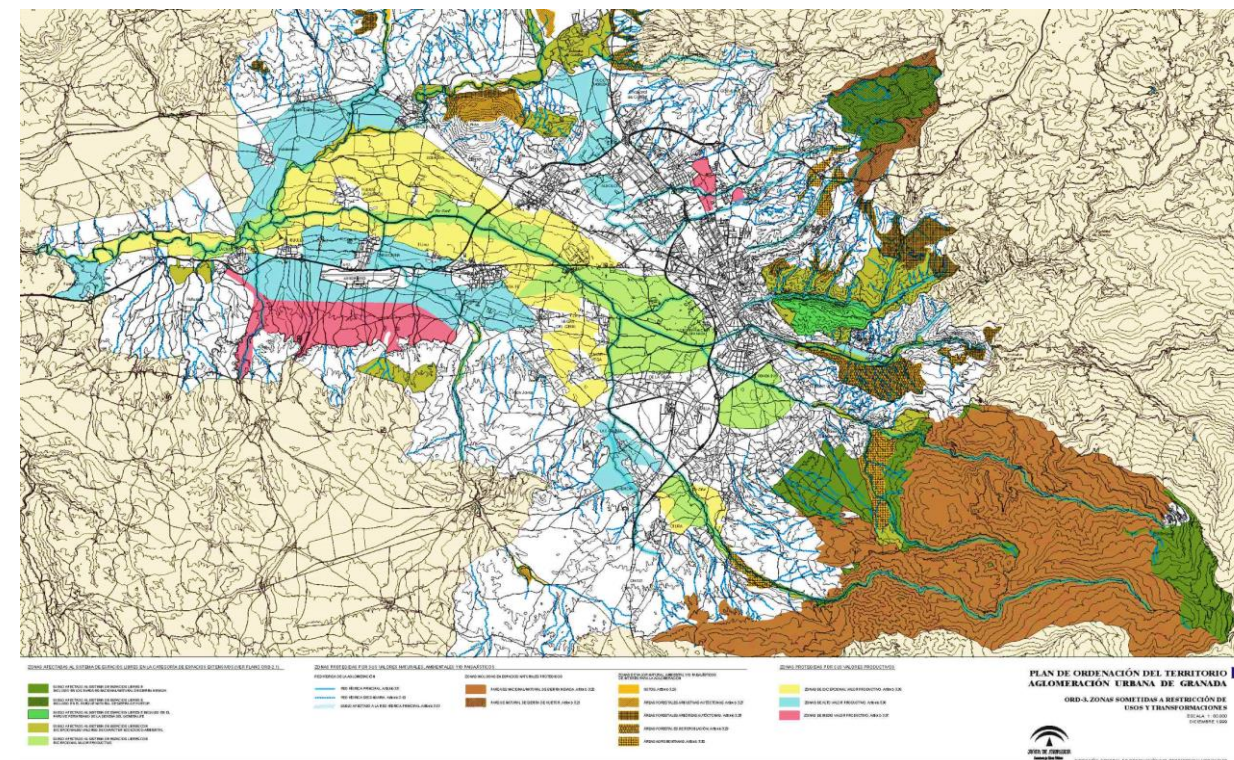
- Zonificación del suelo afectado al sistema de espacios libres. Artículo 2.99
  - ZONA 1. Suelos incluidos en los espacios naturales protegidos. Artículo 2.100
  - ZONA 2. Suelos con excepcionales valores de carácter ecológico-ambiental. Artículo 2.101
  - ZONA 3. Suelos con excepcional valor productivo. Artículo 2.102
  - ZONA 4. Suelos en categoría de espacios extensivos. Artículo 2.103
  - ZONA 5. Suelos en categoría de espacios lineales. Artículo 2.104

En las dos primeras zonas se incluyen los suelos especialmente protegidos, mientras que el tercero está vinculado a la actividad productiva, estos son los más vulnerables frente a los procesos de crecimiento urbano ya que están en contacto con los núcleos urbanos.

### **ORD 3 Zonas sometidas a restricciones de usos y transformaciones.**

- Zonas afectadas al sistema de espacios libres en la categoría de espacios extensivos.
  - Suelos afectados al sistema de espacios libres e incluidos en los Parques Nacional/Natural de Sierra Nevada.
  - Suelos afectados al sistema de espacios libres e incluidos en el Parque Natural de Sierra Huétor.
  - Suelos afectados al sistema de espacios libres e incluidos en el Parque Periurbano de La Dehesa del Generalife.
  - Suelos afectados al sistema de espacios libres con excepcionales valores de carácter ecológico-ambiental.
  - Suelos afectados al sistema de espacios libres con excepcional valor productivo.
- Zonas protegidas por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos.

- Red hidrográfica de la aglomeración.
  - Red hídrica principal. Artículo 3.8
  - Red hídrica secundaria. Artículo 3.10
  - Suelo afectado a la red hídrica principal. Artículo 3.13
- Zonas incluidas en espacios naturales protegidos.
  - Parque Nacional/Natural de Sierra Nevada. Artículo 3.20
  - Parque Natural de Sierra Huétor. Artículo 3.21
- Zonas de valor natural, ambientales y/o paisajística de interés para la aglomeración.
  - Sotos. Artículo 3.26
  - Áreas forestales arbustivas autóctonas. Artículo 3.27
  - Áreas forestales arbóreas autóctona. Artículo 3.28
  - Áreas forestales de repoblación. Artículo 3.29
  - Áreas agromontanas. Artículo 3.30
- Zonas protegidas por sus valores productivos.
  - Zonas de excepcional valor productivo. Artículo 3.35
  - Zonas de alto valor productivo. Artículo 3.36
  - Zonas de medio valor productivo. Artículo 3.37



La mayor parte de los suelos al oeste de la ciudad de Granada, y dentro de su municipio, está sujeta a algún tipo de restricción de uso o transformación por el POTAG. Por tanto, cualquier actuación que se proponga en ellos deberá estar permitido por esta planificación supramunicipal.

Los suelos al este de la ciudad tienen menos superficies restringidas, no obstante, también cuentan con una topografía y una accesibilidad complicada en la que es más difícil proponer nuevos crecimientos urbanos, operando en tal caso factores que afectan a la propia aptitud urbanística: acceso, topografía, pendientes o saneamiento.

#### **ORD 4 Zonas sometidas a vinculación de usos.**

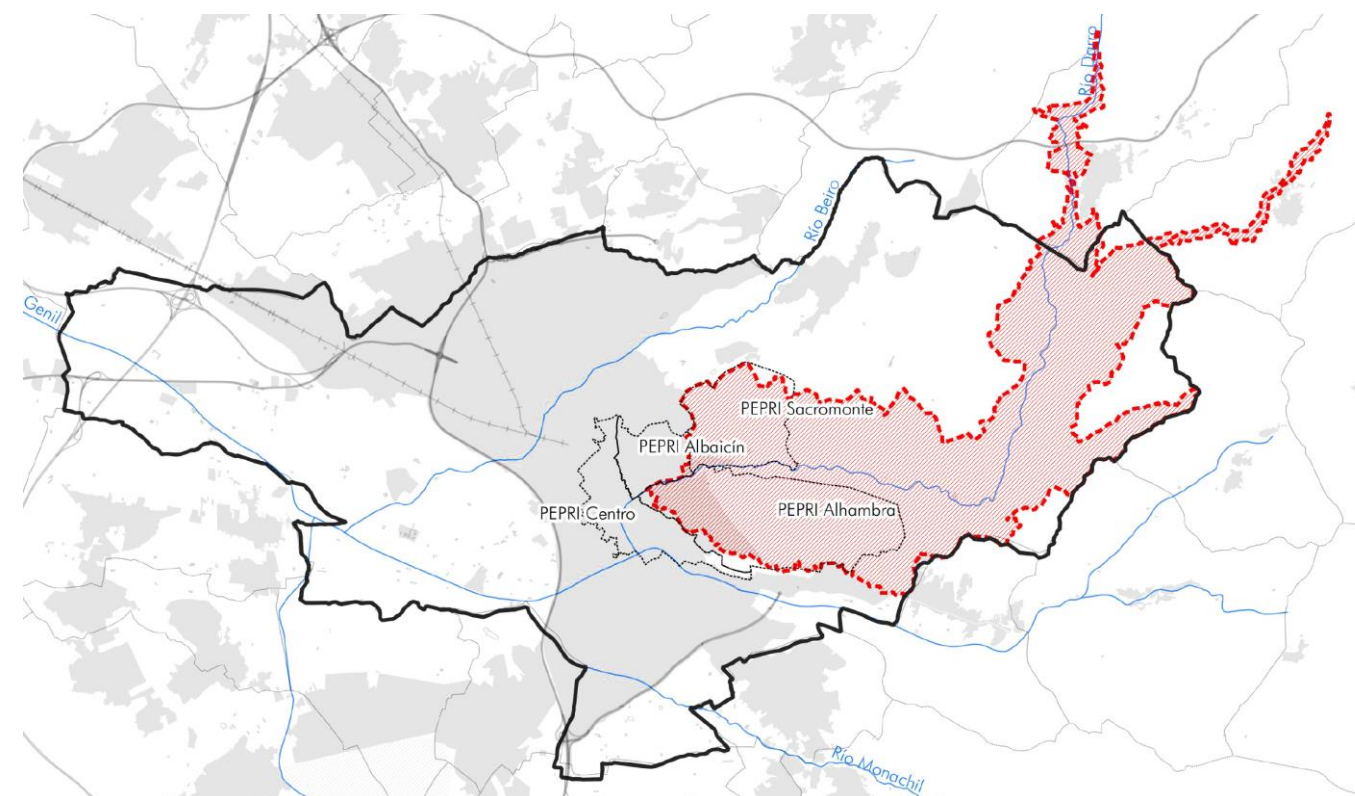
- Zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.
  - Zonas de mantenimiento de espacios libres públicos. Artículo 4.8
  - Zonas de mantenimiento de dotaciones de interés supramunicipal. Artículo 4.9
  - Zonas de reserva de suelo para espacios libres públicos. Artículo 4.11



- Zonas de reserva de suelo para dotaciones de interés supramunicipal. Artículo 4.12
- Zonas vinculadas a las actividades productivas.
  - Zonas de mantenimiento de actividades productivas. Artículo 4.18
  - Zonas de reserva de suelo para actividades industriales. Artículo 4.20
  - Zonas de reserva de suelo para el campus de la Salud y las actividades de investigación y desarrollo complementarias. Artículo 4.21
  - Zonas de reserva de suelo para actividades administrativas y de oficinas 4.22
- Zonas de ordenación concertada.
  - Zonas de ordenación concertada Eje CN-432. Artículo 4.26
  - Zonas de ordenación concertada Aeródromo de Armilla. Artículo 4.27
- Zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.
  - Áreas extensivas a cualificar.
  - Cauces a cualificar.

No obstante, existen algunas zonas de reserva donde podrán ejecutarse dotaciones de carácter supramunicipal y que deberán ser estudiados en profundidad por sus posibilidades. De hecho, algunas de estas zonas ya han sido ejecutadas, como el Campus de la Salud.

Así mismo, desde la aprobación del POTAUG, hace casi dos décadas, han aparecido nuevas figuras de protección, el más reciente es el BIC del Darro. Estas nuevas protecciones deberán cruzarse con las del POTAUG para detectar simultaneidades, repeticiones y contradicciones que afecten a un mismo suelo.



*Delimitación del BIC del Darro.*

En el anexo, se ha realizado un inicio de superposición de estas zonas de tal forma que se obtuviese un plano con las zonas protegidas y las zonas libres de cualquier protección, de forma que a priori se puedan localizar posibles zonas de expiación urbana.

De cualquier modo, como es ampliamente reconocido, este plan territorial ha quedado desactualizado por el tiempo transcurrido desde su aprobación. Y sería interesante no solo actualizar sus contenidos sino también hacer una reflexión sobre el documento para convertirlo en un instrumento que permita desarrollar sus retos y objetivos.

## Situación urbanística de los municipios de la aglomeración urbana

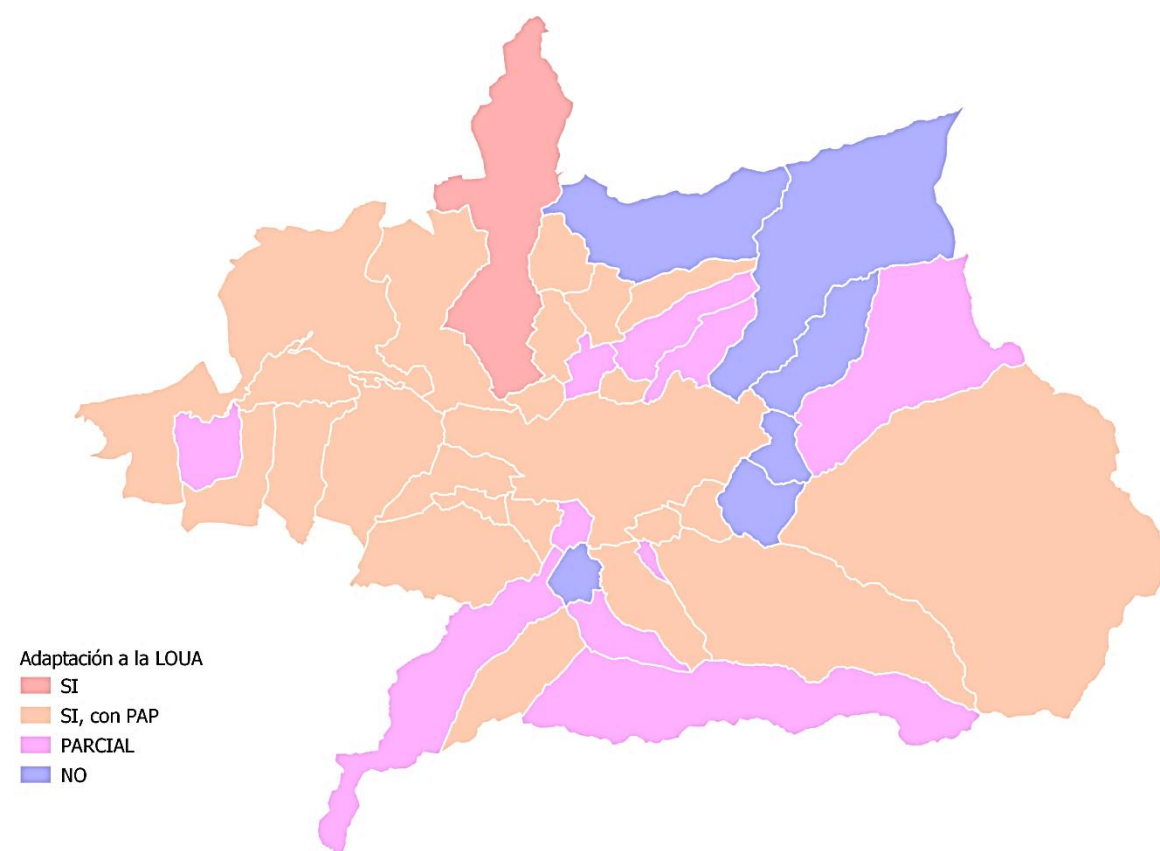
Los instrumentos de planeamiento de los municipios que articulan la aglomeración de Granada a fecha actual son:

Municipio	Figura	Adaptación LOUA
Albolote	PGOU-2006	SÍ
Alfacar	PGOU-2007	Parcial
Alhendín	PGOU-2005	Parcial
Armillá	PGOU-2007	Parcial
Atarfe	NNSS-1994	SÍ, PAP-2008
Beas de Granada	NNSS-1998	NO
Cájar	PGOU-2005	Parcial
Calicasas	NNSS-1999	SÍ, PAP-2010
Cenes de la Vega	NNSS-1995	SÍ, PAP-2011
Chauchina	NNSS-2002	SÍ, PAP-2010
Churriana de la Vega	PGOU-2015	SÍ, PAP-2010
Cijuela	NNSS-1993	SÍ, PAP-2010
Cogollos Vega	NNSS-1999	NO
Cúllar Vega	NNSS-2001	SÍ, PAP-2010
Dílar	PGOU-2004	Parcial
Dúdar	NNSS-1993	NO
Fuente Vaqueros	NNSS-1992	SÍ, PAP-2010
Gójar	PGOU-2003	Parcial
Granada	PGOU-2001	SÍ, PAP-2009
Güéjar Sierra	NNSS-2002	SÍ, PAP-2011

Municipio	Figura	Adaptación LOUA
Güevéjar	NNSS-1996	SÍ, PAP-2013
Huétor Santillán	NNSS-1996	NO
Huétor Vega	NNSS-2002	SÍ, PAP-2011
Jun	NNSS-1995	SÍ, PAP-2013
La Zubia	PGOU-1995	SÍ, PAP-2013
Láchar	PGOU-2003	Parcial
Las Gabias	NNSS-1997	SÍ, PAP-2009
Maracena	NNSS-1995	SÍ, PAP-2010
Monachil	NNSS-1999	SÍ, PAP-2009
Nívar	NNSS-1998	SÍ, PAP-2011
Ogijares	NNSS-1993	NO
Peligros	NNSS-1993	SÍ, PAP-2009
Pinos Genil	NNSS-1991	NO
Pinos Puente	NNSS-1992	SÍ, PAP-2010
Pulianas	PGOU-2004	Parcial
Quéntar	PGOU-2004	Parcial
Santa Fe	NNSS-1998	SÍ, PAP-2009
Vegas del Genil	NNSS-2000	SÍ, PAP-2012
Villa de Otura	NNSS-1991	SÍ, PAP-2010
Víznar	PGOU-2003	Parcial

\*Fuente: Página web SITU@ Difusión, de la Junta de Andalucía.





De los municipios de la aglomeración, seis de ellos no han actualizado sus figuras urbanísticas desde antes la aprobación de la LOUA (2002), y la mayoría solo están adaptados mediante un Plan de Adaptación Parcial. Lo que significa que la situación del planeamiento en la aglomeración urbana de Granada es de parálisis.

La crisis inmobiliaria de 2007 y el paro de la actividad inmobiliaria, o la creciente legislación sectorial que ha aumentado los tiempos de tramitación de los planes, pueden ser algunas de las razones de esta parálisis. Pero más que las razones de esta parálisis, se debería reflexionar sobre sus consecuencias, sobre su impacto socio-económico y sobre la necesidad de contar con un urbanismo flexible y actualizado.

Granada, como municipio de mayor peso tiene la oportunidad de liderar la revisión del planeamiento y proponer soluciones y estrategias innovadoras que resulten de utilidad a toda la aglomeración.

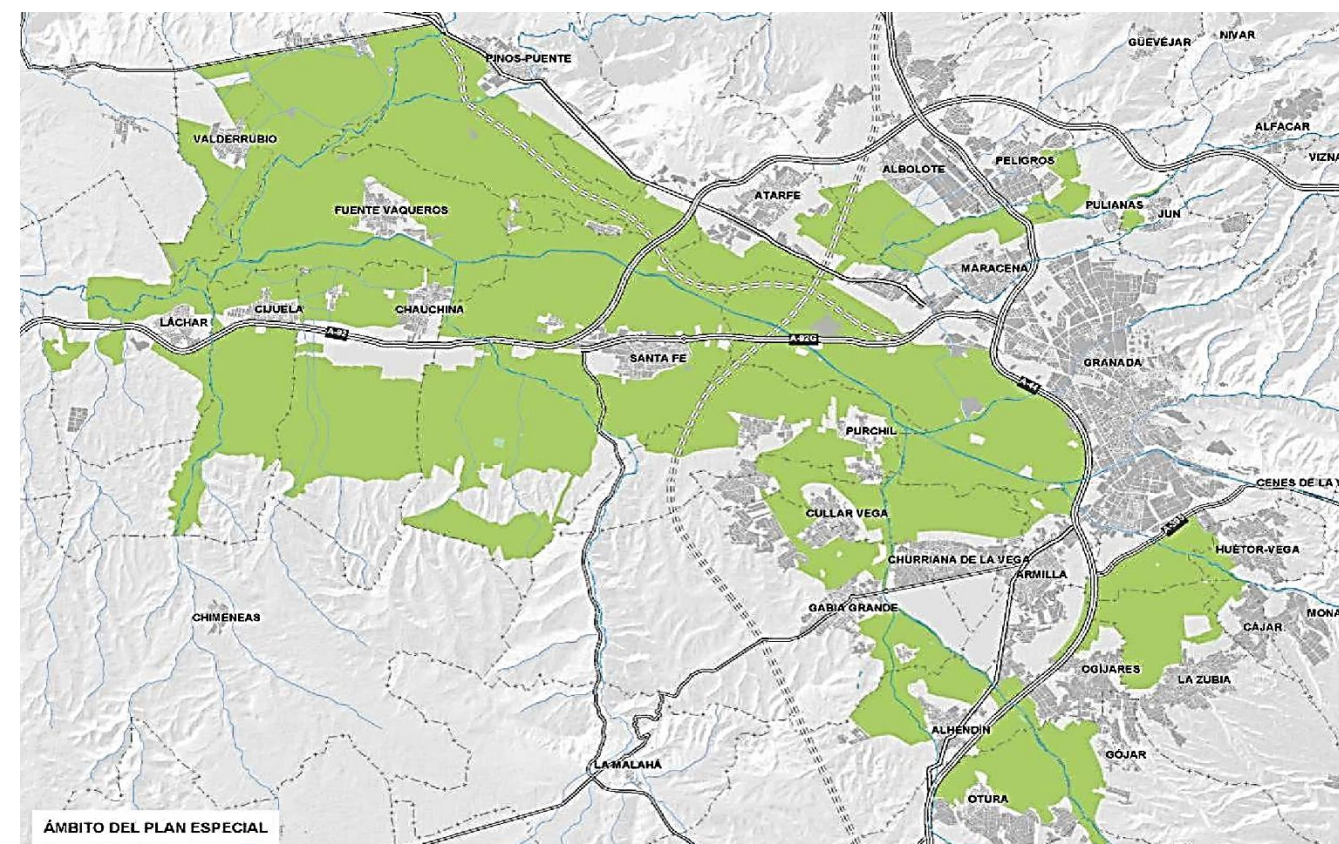
### 3.6. Plan Especial de Ordenación de la Vega

Actualmente, el Plan se encuentra en Aprobación Inicial, con fecha el pasado 3 de noviembre de 2017.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada identifica el espacio de la Vega de Granada como elemento articulador del área metropolitana, y valora su potencial paisajístico, ambiental y dotacional.

Este Plan afecta a una superficie total de 15.880 hectáreas, integrando suelos no urbanizables de 27 términos municipales de la Aglomeración Urbana de Granada y tiene como objetivo principal la protección, puesta en valor y el desarrollo sostenible de la Vega de Granada en la aglomeración urbana, conforme al reconocimiento de las cualidades ambientales, patrimoniales, paisajísticas y productivas, que le otorgan una identidad singular.

#### Delimitación



*Delimitación del Plan Especial de Ordenación de la Vega de Granada.*

Dentro del Plan “se incluye el conjunto de suelos de valor productivo identificados por el POTAUG, además de los suelos de espacios libres por su excepcional valor productivo, y los suelos pertenecientes a la zona de reserva para espacios libres públicos urbanos de interés supramunicipal [...] Igualmente quedan incluidas en el ámbito del Plan Especial las zonas de protección por sus valores naturales, ambientales y /o paisajísticos que se encuentran insertas o conectadas con áreas de vega”.

En una superficie tan amplia, de escala subregional, la Vega de Granada se ve afectada por otras normas sectoriales como las de aguas, carreteras, ferrocarriles, vías pecuarias, espacios naturales protegidos, flora y fauna, biodiversidad, montes públicos o las relativas a patrimonio.

De todo su ámbito, el municipio de Granada afecta a la Vega Central y la Vega Sur.



## Características

*“La colonización de la Vega desde época temprana y las sucesivas fases de su desarrollo vinculadas a determinados cultivos [...] ha conformado un denso parcelario y una malla de caminos, infraestructuras hidráulicas y asentamientos dispersos que dan lugar, en la actualidad, a un gran espacio productivo agrario”.*

- El clima y los recursos hídricos

El agua, y especialmente el río Genil, es el verdadero vertebrador de la Vega de Granada, sin embargo, la *“caracterización climática de la Vega de Granada arrastra dos limitaciones naturales en la agricultura de la zona: la escasa pluviometría y las severas heladas invernales. La primera se palia con la presencia del riego, mientras que la segunda impide la viabilidad de un número importante de especies, sobre todo leñosas, y hace necesaria la elección de variedades de ciclo corto para los cultivos herbáceos”.*

El futuro avance de Granada deberá prestar especial atención a la red hidráulica y fluvial de la Vega para no causar perjuicios a las explotaciones y para prevenir o planificar las inundaciones periódicas.

- El suelo y la expansión urbana

Uno de los principales riesgos de la Vega de Granada es la aparición de edificios y actuaciones destinados a usos que la ciudad no permite encajar y asimilar como suyos, como son las depuradoras, instalaciones industriales, etc. Circunstancia que adquiere más notoriedad cuanto mayor proximidad a los núcleos urbanos.



Vista aérea de la Vega.

En el caso de Granada, la circunvalación ha servido para contener el crecimiento urbano de la capital. Será de especial interés para el futuro el impacto del nuevo desdoblamiento de la A-44 y de los suelos de la Vega que quedarán entre ambas vías.

- La población y el espacio público

El Plan describe una situación difícil para la continuación de las explotaciones debido a la inercia poblacional. Dice: *“inscrita en el marco de una estructura minifundista de la propiedad, una elevada edad media de los agricultores, una reducida capacidad gerencial y de innovación y una baja capitalización en el sector, colocan a la Vega en una posición desfavorable para hacer frente a la renovación técnica necesaria para aumentar la productividad, generar nuevos productos de mayor calidad, o incluso para que pueda producirse el relevo generacional de los agricultores [...] junto con la expansión urbana de las últimas décadas es lo que está generando la grave crisis en que se sitúa la Vega”.*

Señalando la falta de relevo generacional como una de las principales causas de la inercia de la Vega. Dice: *“en suma, se aprecia el abandono de las actividades agrícolas, en algunos cultivos*

*incluso incentivados por la PAC, y los cambios de uso de las explotaciones, ya de forma perceptible en las zonas más orientales de la Vega, asociados en muchos casos a los cambios de propiedad de las mismas que, progresivamente, quedan en manos de sectores de población y empresas ajenas a la agricultura”.*

Por otra parte, el POTAUG establece como sistemas de espacios libres diferentes zonas de la Vega y los considera como un sistema estructurante, entendido como *“una opción de ordenación del medio rural en contacto o en el área de influencia de las ciudades y de las aglomeraciones urbanas, que cuenta con gran interés social puesto que es una forma de apropiación vivencial, a través del contacto físico y disfrute de sus manifestaciones naturalísticas y paisajísticas, de los espacios abiertos supervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata”.*

- Infraestructura y transporte

Las principales infraestructuras que afectarán a la Vega, son las de carretera y las de ferrocarril. Ambas tienen proyectos en ejecución actualmente en marcha, el desdoblamiento de la autovía A-44 en carreteras y el nuevo trazado del AVE en ferrocarriles.

- El paisaje de la vega y su patrimonio histórico

La riqueza patrimonial del paisaje de Granada proviene de *“la intensa y prolongada explotación del espacio productivo que en la Vega de Granada ha dejado como herencia un prolífico y rico patrimonio etnológico y arquitectónico asociado a las labores agrícolas y al modo de vida rural. De esta forma, el patrimonio agrario y agro-industrial está íntimamente ligado a los procesos de construcción del paisaje, siendo, en algunos casos, el único testimonio superviviente de períodos de gran esplendor económico”.*

A este patrimonio paisajístico hay que añadirle las edificaciones históricas ligadas a la explotación agraria y el modelo de vida que ellas suponen.

### **Aprovechamiento agrario**

A pesar de las dificultades, la falta de innovación y del mercado cambiante de la agricultura, la Vega de Granada cuenta aún con un *“capital natural que la hace valedora de su reconocido mérito productivo [...] con un capital construido (red de canales y acequias con una depurada lógica de origen medieval, densa trama de caminos rurales, gradiente topográfico del parcelario de precisión milimétrica, etc.) y social (Comunidades de Regantes y organizaciones de*

*productores) de importante valor para el desarrollo de una actividad agrícola única y diferenciada”.*

El sector de la agricultura supone (en 2018) un 11% de la economía de Granada, por ello parte del objetivo de cualquier futura planificación territorial deberá centrar sus esfuerzos en favorecer y mejorar las estructuras y los equipamientos necesarios para la viabilidad económica de las explotaciones agrarias de la Vega.

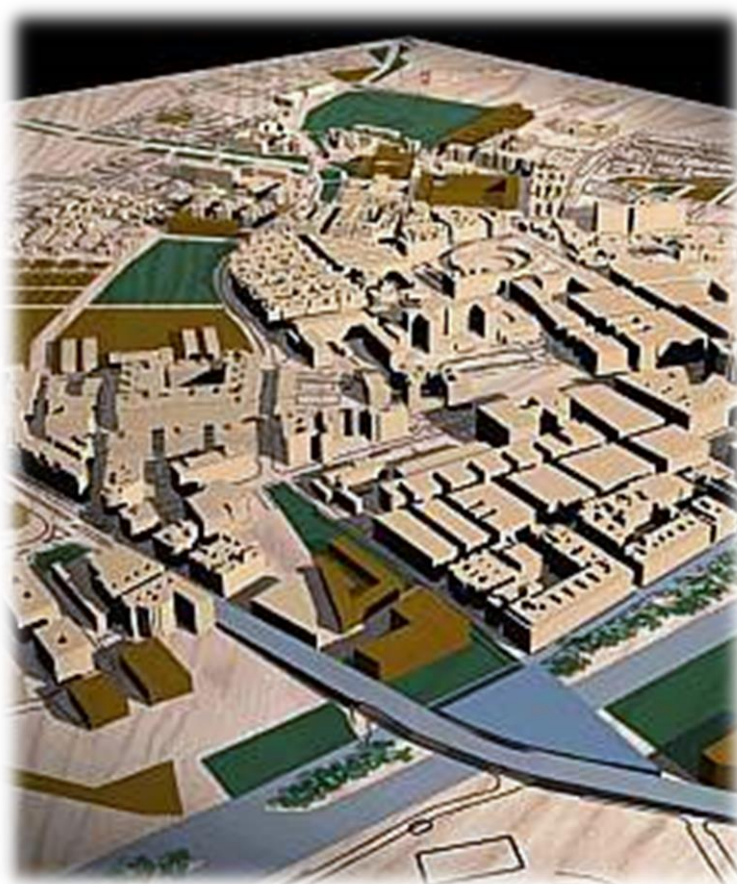


## 3.7. Marco Municipal

## 3.8. Plan General de Ordenación Urbana

El Plan General de Ordenación Urbana de Granada fue aprobado definitivamente por resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía con fecha de 9 febrero de 2001 con resolución en el BOJA nº 27 de 6 de marzo de 2001 y publicándose en el BOP el día 10 de mayo de 2001.

Con fecha de 27 de febrero de 2009, el Pleno del Ayuntamiento adoptó acuerdo de aprobar el Documento de Adaptación Parcial del Plan General de Ordenación Urbanística de Granada a la Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía, publicándose en el BOP nº 93 de 19 de mayo de 2009.



### Ciudad y territorio

En líneas generales, el Plan General establece medidas específicas sobre los usos y el grado de desarrollo para el suelo no urbanizable, de manera que puedan controlarse los valores objeto de su clasificación y por tanto evitar la pérdida de los mismos.

El documento de Plan General se desarrolla en el marco de las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

De esta forma se recupera el enfoque territorial y metropolitano que establece la legislación sobre Ordenación del Territorio de Andalucía y el marco de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, para encauzar los problemas de integración territorial, desarrollo comarcal y su integración en los ejes de desarrollo regional, nacional y comunitario.

Los problemas de accesibilidad y conexión de la aglomeración, la racionalización del crecimiento de los núcleos urbanos y la protección de los espacios con valores ambientales y paisajísticos, serán los problemas más relevantes.

El Plan General de Granada asume y desarrolla los criterios en cuanto a la evolución del sistema de asentamientos del Plan de Ordenación del Territorio, resultando más restrictivo en cuanto al alcance de la afectación del territorio cercano, particularmente en la vega, por usos distorsionadores del carácter rural, allí donde no resulta necesaria la ocupación de nuevas extensiones de suelo de la vega.

El Plan General entiende el complejo ciudad-territorio como realidad inseparable, relacionada por factores productivos, perceptivos, ambientales e incluso psicológicos.

El objetivo estratégico general es el fomento de la integración territorial frente al crecimiento incontrolado de los usos urbanos. Se trata, en síntesis, de superar algunos lugares comunes que suelen utilizarse para justificar la supuesta antinomia entre las necesidades del organismo urbano y la protección del medio rural:

- La escasa rentabilidad económica de los terrenos agrícolas.
- La falta de rentabilidad social del mantenimiento de los usos agrícolas, en comparación con otros usos terciarios, turísticos, o incluso dotacionales.
- La necesidad de creación de infraestructuras al servicio de la ciudad.

Contra estas argumentaciones, el Plan parte de la adopción de actitudes complementarias de mejora urbana y protección del medio.

## Estructura general

### Estructura viaria

Históricamente las infraestructuras de transporte y comunicaciones se han constituido como los elementos vertebradores del territorio que determinan y configuran los desarrollos urbanísticos de las ciudades.

El boom urbanístico de la ciudad se organiza en función de la puesta en servicio de distintas vías de comunicaciones que articulan nuevos accesos e interacciones en el territorio y permiten nuevos desarrollos de la urbe.

En el caso de Granada no se puede obviar que existe una limitación orográfica singular que delimita la capacidad de desarrollo de la ciudad. Las estribaciones de los macizos montañosos que circunvalan la ciudad al Este y Noreste configuran un marco geográfico que define las distintas estrategias de implantación de las vías de comunicación y, por consiguiente, de desarrollo urbanístico.

Así, la ciudad se ha configurado a través de sus principales ejes de comunicaciones y sistemas de transporte, destacando por su repercusión en los últimos tiempos el eje Gran Vía-Constitución, que permitía la integración de las dos estaciones de ferrocarril que existían en la ciudad a principios del siglo XX.

Posteriormente la puesta en servicio del Camino de Ronda, que actuó como circunvalación de Granada, aportó una nueva dimensión y conceptualización al sistema de comunicaciones del centro históricos con los principales ejes de desarrollo y producción de la ciudad.

En esta configuración de la malla de transportes y comunicaciones jugó un papel fundamental la red de tranvías de Granada, llegando a ser la ciudad con más kilómetros de vía que existía en España (por encima de 100 km en toda el área metropolitana).

A finales del siglo XX, la puesta en servicio de la Circunvalación de Granada (hoy conocida como Autovía A-44 de Sierra Nevada-Costa Tropical) y de la Ronda Sur de Granada en la A-395, suponen otro hito fundamental en la configuración de la ciudad, actuando estas infraestructuras

como cinturones limítrofes o barreras a los desarrollos urbanos de la ciudad, al mismo tiempo que permitían canalizar los principales accesos hacia el interior y el centro histórico.

La evaluación estratégica de la ordenación del territorio, el urbanismo, y su relación con las infraestructuras de transportes y telecomunicaciones, y el correspondiente desarrollo de planes y programas de infraestructuras ha permitido desarrollar las políticas de coordinación entre las distintas administraciones competentes. En este sentido destacan los distintos planes de infraestructuras, transporte y vivienda elaborados al nivel estatal, el plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía y el plan andaluz de la bicicleta, entre otros al nivel autonómico, y los planes provinciales de infraestructuras y servicios de la Diputación de Granada.

Al nivel local, el nuevo sistema de Comunicaciones y Transportes del POTAUG pretende integrar las estrategias contenidas en estos planes y asegurar la accesibilidad y articulación del territorio mediante la construcción y/o mejora de las redes y sistemas que relacionan la aglomeración urbana de Granada con la región y áreas urbanas exteriores. El conjunto de infraestructuras de comunicaciones propuesto persigue su plena integración a fin de posibilitar la intermodalidad, por un lado, y la movilidad entre los núcleos de la corona metropolitana, por otro.

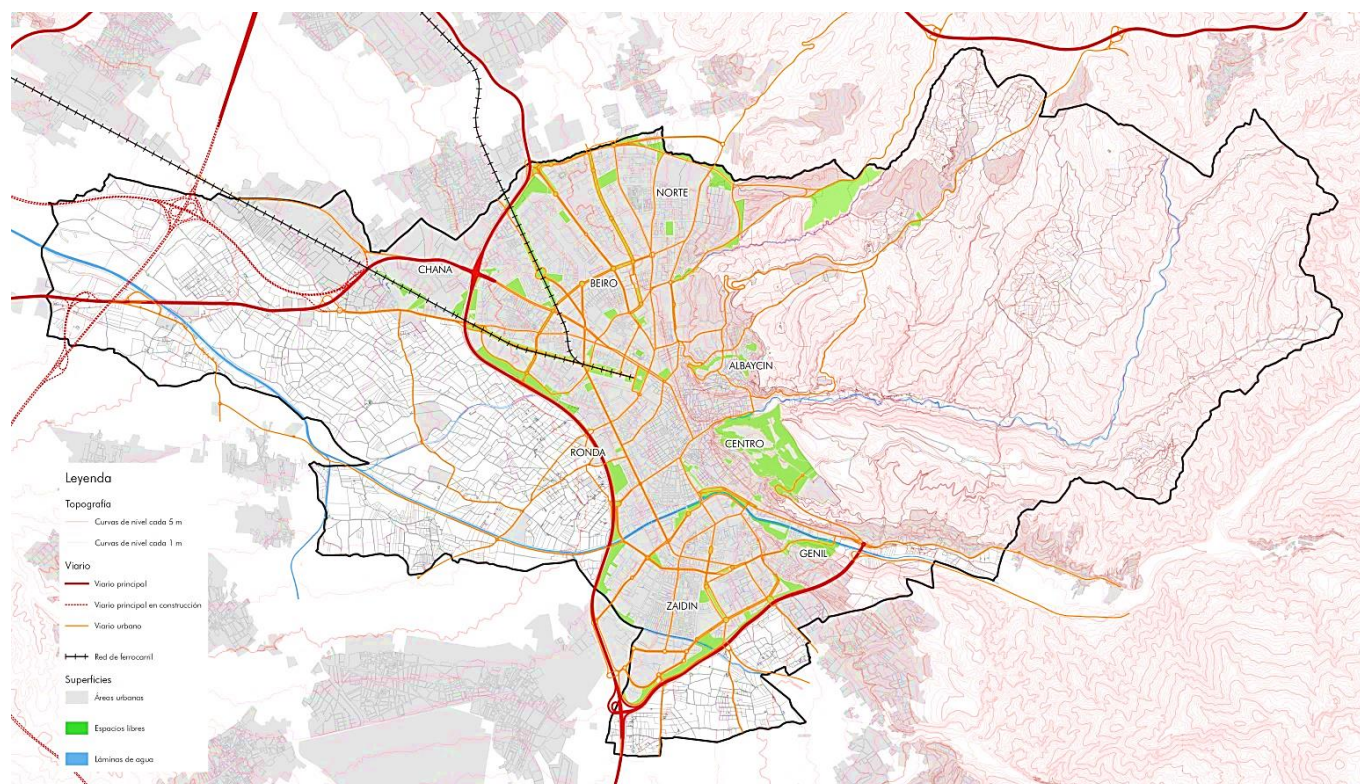
Las previsiones establecidas en el POTAUG para el sistema de Comunicaciones y Transportes del Área Metropolitana se asumen básicamente desde la reestructuración de las redes que le afectan y, en consecuencia, de los tejidos por ellas articulados. Se comparte la reordenación estratégica del territorio propuesta, aunque se matizan algunos aspectos referentes a la reutilización de determinadas preexistencias y a una adecuada relación entre el paisaje urbano y el paisaje de la Vega.

La propuesta viaria del POTAUG perseguía fundamentalmente segregar los tráficos específicos de paso de aquellos con origen o destino en la propia aglomeración y de origen interno. En este sentido, con la segunda circunvalación de Granada en la Autovía A-44 se pretendía enlazar todas las carreteras de las Redes de Interés General del Estado y de la Comunidad Autónoma de Andalucía que acceden a la aglomeración urbana, permitiendo el paso a través de la misma sin interferencias de tráficos municipales o supramunicipales y distribuyendo los desplazamientos entre dichas carreteras y los distintos sectores de la aglomeración que sean origen o destino de los mismos. Sin embargo no se puede considerar que esta infraestructura



sea una solución para el colapso circulatorio que actualmente sufre la circunvalación de Granada en horas punta. Esta autovía permitirá segregar los tráficos de largo recorrido que no tienen destino directo en la aglomeración urbana, pero no será alternativa a los desplazamientos que se realizan hacia y desde el interior de la ciudad. Además, para mejorar su integración en los modelos de transporte y distribución de los movimientos del área metropolitana será necesario que la segunda circunvalación quede conectada con una malla viaria estratégica con la actual circunvalación, lo que permitiría descongestionar el tráfico con rutas alternativas de origen-destino.

Desde el Plan General se consideraron otras decisiones tendentes a diversificar los accesos y a generar vías concéntricas que complementen las salidas tradicionales radiales de la ciudad, que permitieran el acceso a la ciudad a través de los nuevos desarrollos urbanos.



*Plano de la estructura base de Granada.*

Uno de los objetivos que planteaba el POT AUG era cerrar la circunvalación de Granada en la A-44 mediante un anillo en su trazado Este, ya propuesto en anteriores documentos. Esta posibilidad, promovida tanto por el Ayuntamiento de Granada como por la administración andaluza, pretendía aportar una solución adicional al tráfico de la Circunvalación de Granada,

especialmente en los movimientos que tienen su destino en la Autovía A-92 en dirección al altiplano de Guadix, y al mismo tiempo mejorar la accesibilidad a los Barrios de Fargue, Albayzín y Sacromonte.

Sin embargo, las distintas alternativas estudiadas, con origen en los túneles de El Serrallo o en el Paraje de Aguas Blancas (Pinos Genil) y final en la zona Norte, en una zona de nueva expansión y desarrollo, implican un trazado técnicamente muy complejo, con gran parte de su recorrido en túnel, viaductos, desmontes, con unos costes económicos muy elevados, y con afecciones singulares en relación con el paisaje, medio natural y la conservación del patrimonio histórico-cultural del complejo Alhambra-Generalife, lo que finalmente ha determinado que esta infraestructura haya sido desestimada por el momento.

De tal modo se reconoce que las soluciones planteadas hasta la fecha no cumplen completamente con los objetivos teóricos que se piden a esta vía, ni salvaguarda el delicado territorio que, en superficie o bajo tierra debe atravesar, ni demuestra su viabilidad económica ni permite, siquiera tentativamente programar las inversiones necesarias en este momento.

Existen además otro conjunto de infraestructuras que, aun estando planificadas, la crisis económica ha motivado que queden reprogramadas en función de la disponibilidad económica de las distintas administraciones. Entre estas actuaciones destacan el desdoblamiento de la N-432, la construcción del Distribuidor Sur de Granada, como eje vertebrador de la corona sur de municipios del Área Metropolitana de Granada que actuaría como alternativa o complemento de la ya saturada Ronda Sur de Granada en la A-395, la comunicación de la A-4006 (Distribuidor Norte) con la A-92 a través de Jun, o el resto de Viales de Accesibilidad Urbana (VAU) del área metropolitana.

### Sistema de transporte

El Plan General propuso un nuevo sistema alternativo de Transporte Metropolitano avanzado por el POT AUG, que pretendía corregir la grave limitación actual del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros en la aglomeración urbana, y la implantación de un nuevo sistema de

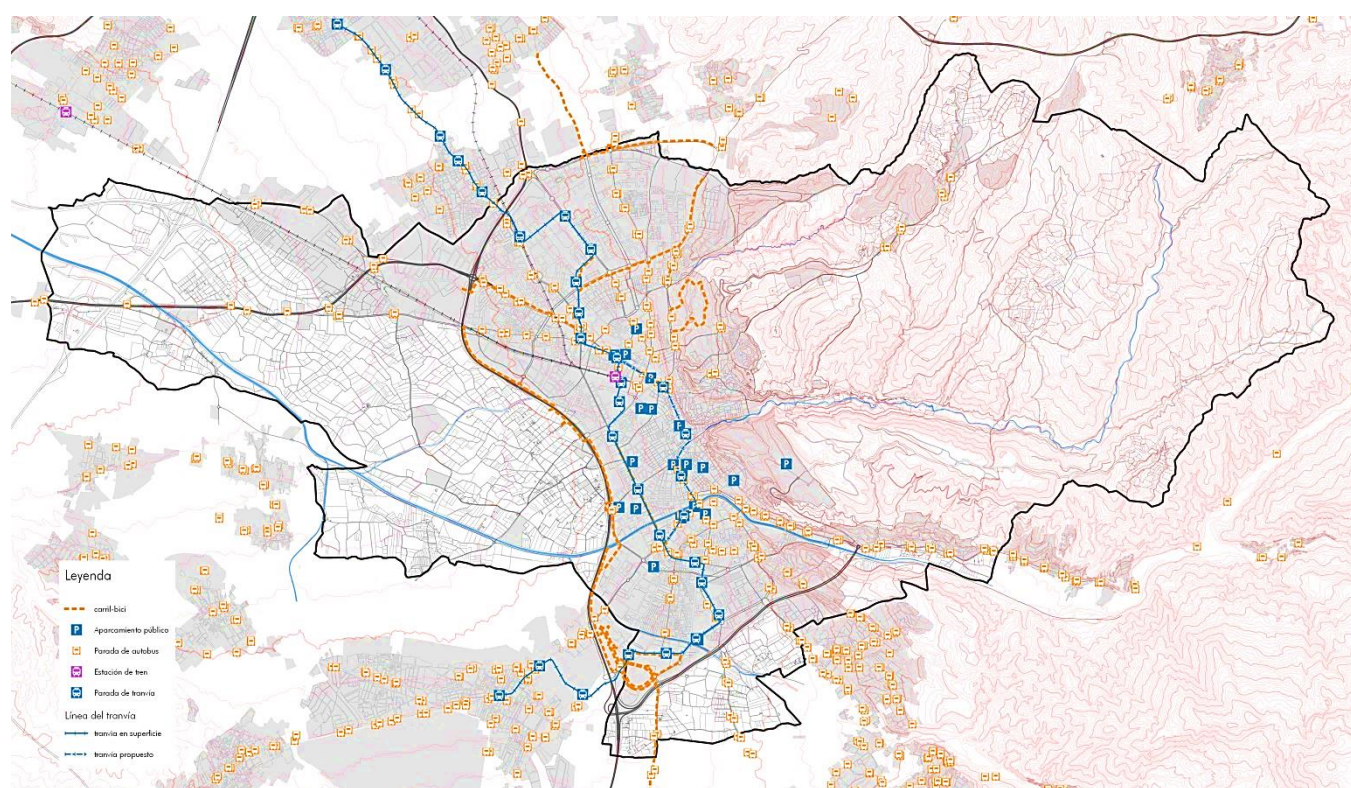


transporte ligero para satisfacer las demandas de movilidad interna de los habitantes de la comarca.

La mejora de los accesos ferroviarios a través del soterramiento del actual trazado de Bobadilla y el reciclaje de las preexistencias, permitió apostar por un primer Eje Norte-Sur de metro ligero en superficie con doble vía sobre plataforma reservada que se pretendía complementar progresivamente con sucesivas líneas que enlacen los diversos núcleos de la aglomeración entre sí y con la ciudad.

Esta apuesta, complementada por los intercambiadores de transporte con la red urbana planteados junto a la Nueva Estación de Andaluces y junto al nudo de enlace de la Circunvalación con calle Recogidas y con la previsión de un cinturón de aparcamientos periféricos, constituirá un firme apoyo al Plan de Peatonalización del Centro.

Actualmente se trabaja en una propuesta de 2ª fase de trazado una vez asumida la instalación, su impacto sobre la ciudad y la aceptación por la ciudadanía. Circunstancias que posibilitarán la paulatina y necesaria supresión del transporte privado en el Centro Histórico.



Plano de la línea del tranvía de Granada y paradas de autobús.

La apuesta por el Metro Ligero de Granada y su integración e intermodalidad con el resto de sistemas de transportes urbanos, metropolitanos, motorizados y no motorizados, combinados con la accesibilidad a los principales centros de desarrollo económico-social, educativos, sanitarios, deportivos y de ocio, ha permitido dar un salto de escala cualitativo y cuantitativo en la movilidad sostenible de la ciudad y su área metropolitana, lo que se traduce sistemáticamente en una mejora de la calidad de vida de los granadinos.

Sin embargo, esta apuesta debe complementarse con futuras actuaciones orientadas por el objetivo de la movilidad sostenible y la accesibilidad de espacios para poder alcanzar los objetivos.

### Sistema de aparcamientos periféricos

Además del reconocimiento de los aparcamientos existentes, el Plan General apostó por el establecimiento de un sistema de aparcamientos periféricos para ordenar la entrada del tráfico privado al centro de la ciudad. Para ello se ubicaron en emplazamientos estratégicos para garantizar su uso continuado.

En concreto, la propuesta más ambiciosa, por su ubicación, capacidad y objetivos, era la construcción de un gran aparcamiento lineal de unos 900 metros de longitud en el tramo del Camino de Ronda, para unos 2000 vehículos en dos plantas. Así se crea un límite físico a la entrada del transporte privado al centro de la ciudad. De esta forma, en toda la longitud de la propuesta se pueden encontrar distancias inferiores a 1000 metros hasta cualquier punto del centro histórico. Esta operación, que se puede ejecutar por fases limitadas por las calles transversales, permite además la remodelación del Camino de Ronda, que junto a la incorporación del metro ligero en túnel desde la intersección con Severo Ochoa hasta la Glorieta de la Aviación Española, con la urbanización del Camino de Ronda de fachada a fachada, permite la reforma de manera integral y unitaria.



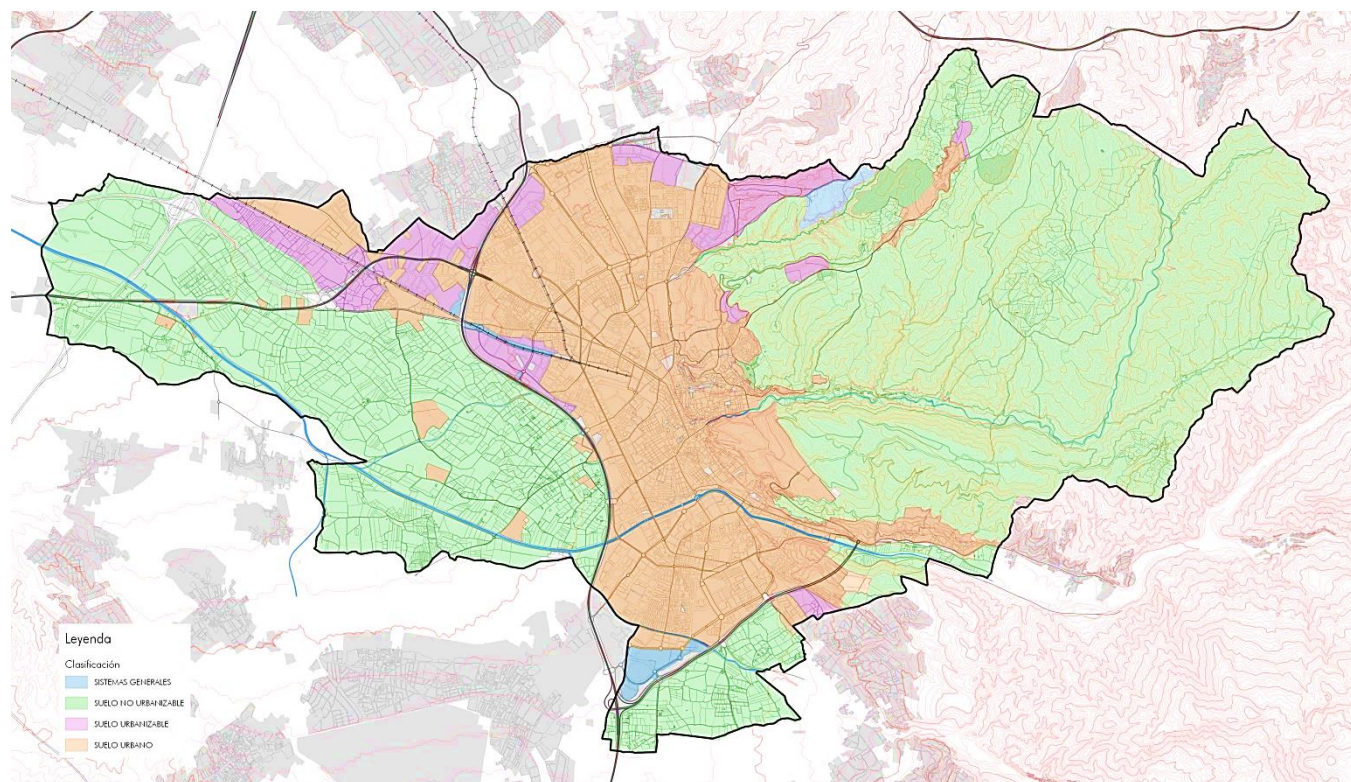
## Crecimiento de la ciudad

La oferta de suelo nuevo es moderada, adecuada a la política de vivienda tendente a la producción de vivienda social.

### Población

Los datos de partida son los previstos en el POTAUG, que estima una población de 500.000 habitantes para los 32 municipios del área metropolitana para mediados de la primera década del siglo con una distribución espacial difícil de establecer por su dependencia de la movilidad geográfica condicionada por la evolución de los precios de la vivienda en las distintas localizaciones de la aglomeración y las estrategias privadas de acumulación de suelo.

Se tomaba en dicho documento como escenario probable la horquilla de 300.000 a 325.000 habitantes en Granada para el año 2011. Si bien actualmente las estadísticas oficiales para 2017 indican que el municipio ha perdido población, siendo esta cifra levemente superior a 230.000 habitantes.



*Plano de clasificación.*

### Vivienda

El escenario previsto entonces de crecimiento de población en el término de Granada, estimaba un incremento máximo previsible de población de la ciudad de Granada entre 60.000 y 85.000 habitantes.

De acuerdo con esta previsión el número máximo de viviendas necesario sería de 27.800 unidades en el punto superior de la horquilla, considerando todos los conceptos de localización, origen y producción, en un horizonte de 11 años, superior al estimado para la vida útil del Plan.

Si bien no era posible confirmar estas previsiones, se consideraba que no sería posible atender la demanda real si no se hacen previsiones suficientes en el Plan que posibiliten implementar una política de suelo y rehabilitación que de margen a la autoridad urbanística para intervenir con alguna eficacia en el mercado.

La realidad es que desde el año 2000 al 2017, último censo oficial, la población en el término municipal de Granada ha descendido un 4.8%; quedando pues obsoletas las previsiones realizadas.

### Suelo y crecimiento

Con estas premisas, el Plan General diseña una estrategia de desarrollo basada en los siguientes ejes generales:

- Rehabilitación y revitalización del centro histórico, reforma urbana y fomento de la creación de nuevos centros de actividad en los barrios de interior.
- Oferta moderada de nuevos suelos, tendente a la producción de vivienda con algún régimen de protección pública en el eje externo.
- Crecimiento cualificado frente a crecimiento extensivo.
- Adopción de mecanismos de intervención en el mercado de suelo, acorde a la política de vivienda.
- Obtención de nuevos suelos urbanos para vivienda social en operaciones de reforma interior de suelos vacantes, particularmente en aquellos provenientes de instalaciones públicas desafectadas de sus anteriores usos.
- Puesta en marcha de una política de transformación y mejora de conjuntos urbanos en situación de gran deterioro físico y/o marginación social.



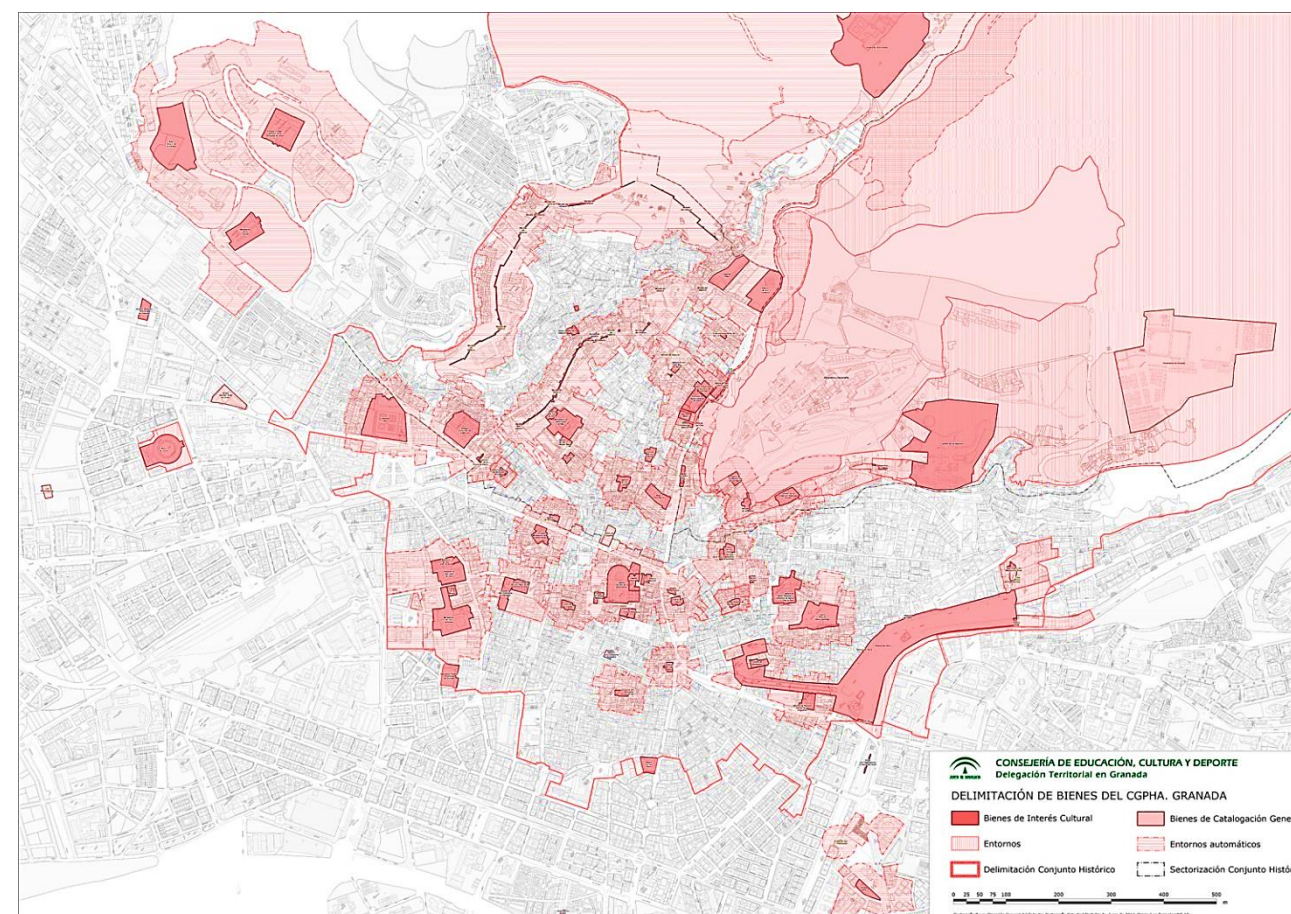
- Programación de suelo suficiente para la implantación de actividades productivas, con previsiones específicas para la industria, el ocio, el comercio y el turismo. procurando localizaciones estratégicas en cuanto a su accesibilidad y relación con grandes equipamientos de la ciudad.

Producción y desarrollo de suelo industrial dificultada en el municipio de Granada por causa de los precios alcanzados por el suelo que han hecho inviable su puesta efectiva en el mercado.

Se confía en una intervención municipal más enérgica en la gestión con un mecanismo de plazos y cambio del sistema de gestión, incluso con acción expropiatoria alternativa con concesionario en los mismos términos que los sectores de suelo residencial. Se programan sectores de suelo terciario para el desarrollo de instalaciones turísticas, comerciales y de ocio al Norte y al Sur de la ciudad.

## Centro histórico

La normativa de protección del patrimonio contenida en el PGOU se estructura basándose en una primera clasificación de los bienes objeto de protección, que corresponden tanto a los incluidos en el centro histórico, como fuera del mismo.



*Delimitación parcial del Conjunto Histórico de Granada en su ámbito más urbano.*

Dicha estructuración pretende un reconocimiento detallado de las realidades a proteger, diferenciando entre el patrimonio arquitectónico, el arqueológico, los conjuntos urbanos de interés, los jardines de carácter singular y los elementos de interés (entre los que se incluyen los itinerarios urbanos y periurbanos, las vistas de interés, los sitios y lugares de valor históricos, y los elementos de carácter singular).

Se establecen una serie de disposiciones comunes a todos los bienes objetos de protección, así como condiciones particulares de intervención para cada una de las categorías patrimoniales establecidas.

En cuanto a la elaboración del Catálogo, se mantienen los elementos correspondientes a los Planes Especiales de Protección vigentes en el momento, estos son: Alhambra, Albayzín y San Matías, y se asume, por su mayor especificidad y acercamiento a la realidad patrimonial, el elaborado para el documento de Avance del Plan Especial de Protección del Área Centro.



El documento del PGOU de Granada completa el listado de elementos catalogados incluidos en los documentos antedichos, considerando aquellas piezas objeto de protección específica situados fuera de los ámbitos afectados por los mencionados Planes Especiales de Protección vigentes y en redacción.

Para el caso del patrimonio arquitectónico se establece en este PGOU una gradación de niveles de protección, que se relaciona con las medidas de fomento y valoración de inmuebles catalogados hoy vigentes.

En definitiva, el PGOU de Granada apuesta por una política de protección del patrimonio, tanto en el Centro Histórico de Granada, en donde existen planeamientos específicos ya redactados o en redacción, como para los elementos puntuales, o conjuntos de interés, situados fuera de su ámbito y dentro del término municipal.

En cuanto a las medidas de fomento de la conservación, las políticas que se implementan desde el PGOU, pueden resumirse en dos grandes líneas: de un lado, la adjudicación efectiva de un mayor aprovechamiento urbanístico a las operaciones de conservación del patrimonio construido y, de otro, para el caso del patrimonio catalogado por su valor o interés, la adopción de medidas de beneficio fiscal basadas en la aplicación de las normativas existentes al efecto de ámbito estatal, autonómico y municipal.

Se favorece el mantenimiento de la edificación consolidada permitiendo el desarrollo de un mayor aprovechamiento en operaciones tendentes a la conservación del parque edilicio, frente a las intervenciones por sustitución. Por otra parte, se contempla un conjunto de medidas fiscales de apoyo y fomento de la protección del patrimonio.

Desde el PGOU se apuesta por progresivas políticas de peatonalización y restricción de tráfico para las diversas áreas del centro histórico, apoyadas por acciones previas de dotación de adecuados aparcamientos públicos, potenciación del transporte colectivo y fomento de alternativas privadas de transporte (bicicleta).

La intervención descrita en el primer apartado, del aparcamiento lineal bajo el Camino de Ronda, y los otros aparcamientos previstos en el centro histórico complementan la política de peatonalización que se apoyan en una apuesta por la potenciación del transporte público.

El metro ligero tiene un papel decisivo para la reducción del tráfico rodado privado en el centro histórico, apostando por el trazado de una línea que de norte a sur que recoja mayores flujos poblacionales.

## Operaciones de reforma urbana

Reforma propuesta	Comentario
Operación RENFE	Pretende rehacer el entorno de la entrada a Granada por la nueva estación de tren. Afecta principalmente al barrio de la Chana extendiendo la ciudad hasta la circunvalación de la A-44.
Operación Mondragones-Los Cármenes-Cárcel	Aprovecha el traslado del estadio de Los Cármenes y la desafección de los cuarteles militares para proponer una nueva zona residencial y un parque urbano.
Operación Sur	Trata de ordenar el crecimiento de la zona sur a través de una circunvalación que conecte todos los accesos radiales, y mediante la intervención de una zona del barrio Zaidín-Vergeles.
Operación Oeste	Centra su diseño en cerrar la fachada oeste con la circunvalación A-44.

## Grado de ejecución del Plan General

### Datos previos

El Plan General de Ordenación Urbana de Granada ofrecía datos de clasificación del suelo (ver tabla posterior) entre los que destacan la propuesta de crecimiento de la ciudad de un 7,30% (añadiendo las Áreas de Reserva, 2,22%), en bolsas de suelo urbanizable para albergar el nuevo crecimiento poblacional a desarrollar en dos cuatrienios.

Otro dato clave para entender la evolución de la ciudad, es el hecho que las dos terceras partes de la superficie del término municipal están clasificados como suelo no urbanizables en dos categorías de especial protección según la LOUA.

Suelos	Superficie [m <sup>2</sup> ]	Porcentaje total [%]
Suelo No Urbanizable	58.360.215	66,37 %
Suelo Urbano	20.693.009	23,53 %
Suelo Urbanizable	6.414.724	7,30 %
Sistemas Generales	1.817.236	2,07 %
<b>Total</b>	<b>87.930.000</b>	<b>100 %</b>

### Ejecución por sector

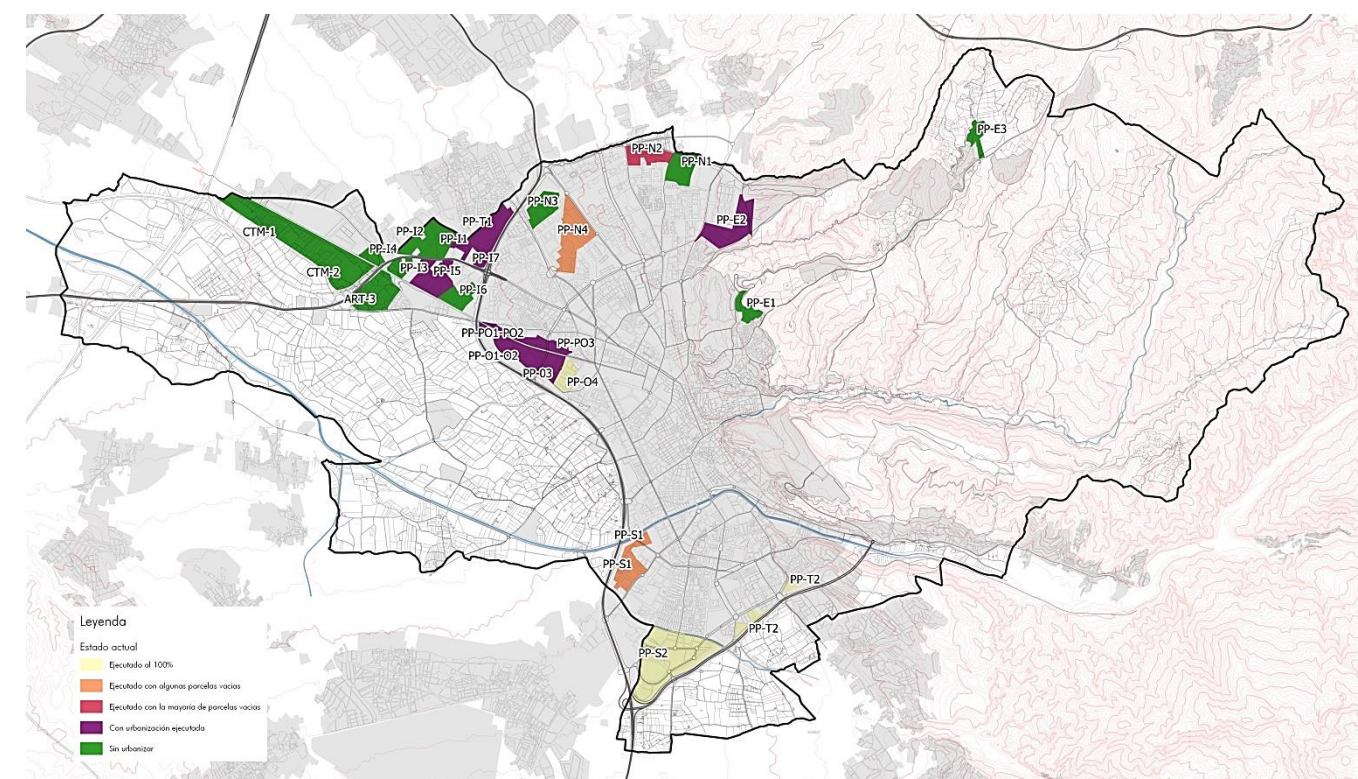
Según los datos del Plan General la superficie total de todos los sectores definidos es de 7.848.134 m<sup>2</sup>, con una edificabilidad total de 2.248.187 m<sup>2</sup>, donde se planificó la construcción de cerca de 20.000 viviendas distribuidas en los siguientes sectores.

Distrito	Ficha	Nombre	Sup. [m <sup>2</sup> ]	Estado	
ALBAYZÍN	Suelo Urbano en reforma	2.01 Fargue Ermita	22.254	-	
		2.02 Fargue Norte	16.556	-	
		2.03 Callejón de Lebrija	1.838	-	
	Suelo Urbanizable	PP-E3 Fargue	73.830	Sin urbanizar	
		ART-5 Fargue I	139.133	Sin urbanizar	
BEIRO	Suelo Urbano en reforma	PP-E1 Haza Grande	71.347	Sin urbanizar	
		7.01 Parque de automovilismo	22.708	-	
		7.02 Ctel. de Los Montenegros	89.170	-	
		7.03 C/ San Jerónimo BSF	3.010	-	
		7.04 Ctel. de Artillería	7.379	-	
		7.05 Eras de Cristo	3.385	-	
		7.06 Antiguo Est. Los Cármenes	19.700	-	
		7.07 Antiguo P.N. Bomberos	3.850	-	
		7.08 Estación de Andaluces	144.772	-	
		7.09 Talleres Renfe	42.321	-	
	7.10 Nuevo Puente C Ronda	4.572	-		
	Sistemas Generales	SG-EL-01 Espacios Libres	53.708	-	
	CHANA	Suelo Urbano en reforma	3.01 Casa del Tabaco	27.789	-
			3.02 Azucarera	105.171	-
3.03 Acacias			21.471	-	
3.04 Cruce Ferrocarril			3.198	-	
3.05 Trucha			11.214	-	
3.06 Lugomer			7.331	-	
3.07 Villa Pineda			18.129	-	
Suelo Urbanizable		PP-T1 Cerrillo Maracena	264.389	Urbanizado	
		PP-I3 Carretera de Córdoba	63.047	Sin urbanizar	
		PP-I4 Carretera Córdoba II	60.931	Sin urbanizar	
		PP-O4 Extensión Oeste	129.525	Ejecutado	
		PP-O3 Ferrocarril Chana	177.775	Sin urbanizar	
		PP-O2 Ferrocarril Oeste II	217.730	Urbanizado	
		PP-O1 Ferrocarril Oeste I	126.415	Urbanizado	
		PP-I7 Paraíso Industrial	135.160	Urbanizado	
		PP-I5 Fatinafar I	208.443	Urbanizado	
		PP-I2 Villavicencio II	172.018	Sin urbanizar	
		PP-I1 Villavicencio I	116.466	Sin urbanizar	
		ART-2 Transportes y ferias	783.842	Sin urbanizar	
		ART-3 Bobadilla	245.964	Sin urbanizar	
		PP-I6 Fatinafar II	97.657	Sin urbanizar	
		Sistemas Generales	SG-EL-06 Espacios Libres	31.716	-
		SG-DP-01 Equip. deportivo	44.055	-	
GENIL	Suelo urbano en reforma	4.01 Cortijo Argaz	16.590	-	
		4.02 Puente Genil	574	-	
		4.03 A. Circunvalación	57.220	-	



Distrito	Ficha	Nombre	Sup. [m <sup>2</sup> ]	Estado
NORTE	Suelo Urbanizable	4.04 Cuartel Las Palmas	10.675	-
		4.05 Estación tranvías	1.987	-
		4.06 Ctra. La Sierra	21.311	-
		4.07 Lancha del Genil	3.240	-
		PP-T2 Ronda Sur	156.119	Ejecutado
	Sistemas Generales	SG-EL-11 Espacios Libres	33.326	-
		8.01 Ferial	190.866	-
	Suelo Urbano en reforma	8.02 Madraza	42.034	-
		8.03 Terrenos diputación	52.029	-
		PP-E2 La Azulejera	264.311	Urbanizado
Suelo Urbanizable	ART-1 Beiro	630.553	Sin urbanizar	
	PP-N2 San Jerónimo	266.781	Urbanizado	
	PP-N3 Borde Norte	162.695	Urbanizado	
	PP-N4 Extensión Norte	356.871	Ejecutado	
	PP-N1 Cartuja Norte	221.520	Sin urbanizar	
	Sistemas Generales	SG-EL-02 Espacios Libres	64.782	-
		SG-EL-03 Espacios Libres	18.306	-
SG-EL-04 Espacios Libres		54.557	-	
SG-EL-05 Espacios Libres		24.835	-	
SG-DP-03 Equip. deportivo		116.896	-	
RONDA	Suelo Urbano en reforma	6.01 Neptuno	14.355	-
		6.02 Jardines López Font	4.572	-
		6.03 Hierros Serranos	12.939	-
		6.04 Alsina	9.806	-
		6.05 Gasolineras recogidas	532	-
	Suelo Urbanizable	PP-S1 Carretera de Armilla	257.443	Ejecutado
		SG-EL-07 Espacios Libres	19.196	-
		SG-EL-08 Espacios Libres	16.043	-
		SG-EL-09 Espacios Libres	46.596	-
		SG-EL-12 Espacios Libres	29.131	-
ZAIDÍN	Suelo Urbano en reforma	5.01 Bodegas	4.654	-
		5.02 Escuela de Hostelería	3.542	-
		5.03 Hípica	13.936	-
		5.04 Asturias	195	-
		5.05 Alianza	643	-
	Suelo Urbanizable	PP-S2 Campus de la Salud	615.936	Ejecutado
		ART-4 Sur	148.269	Sin urbanizar
Sistemas Generales	SG-EL-10 Espacios Libres	41.882	-	
	<b>Total</b>	<b>7.848.134</b>		

aún está disponible para crear ciudad el 64,05% del suelo urbanizable clasificado por el PGOU. Con el siguiente estado actual:



Plano de los Planes Parciales de Granada.

Estado del Suelo Urbanizable	Sup. [m <sup>2</sup> ]	%
Suelo urbanizable sin urbanizar	1.054.352	25,01
Suelo urbanizable urbanizado	1.645.924	39,04
Suelo urbanizable urbanizado y ejecutado	1.515.894	35,95
<b>Total suelo urbanizable</b>	<b>4.216.409</b>	<b>100%</b>

Muchos de estos importantes sectores para la ciudad no se han ejecutado o solo se ha ejecutado su urbanización (total o parcial), habiendo degenerado estos suelos en espacios degradado por abandono y sin funciones útiles para la ciudad y sus habitantes. Esto se puede justificar con la crisis económica del año 2007 o en la especulación inmobiliaria. No obstante, como resultado

## Identificación de problemas de aplicación del PGOU vigente

Durante los dieciséis años de vigencia del actual Plan General, el municipio de Granada ha experimentado multitud de cambios que demandan una revisión de la ordenación urbanística granadina. Este nuevo plan debería, además de realizar las adaptaciones técnicas y legislativas pertinentes y necesarias, proponer un cambio en el modelo de ordenación de la ciudad, estableciendo las nuevas estrategias y objetivos claves para posicionar a Granada más allá de capital de provincia.

El tiempo transcurrido desde la aprobación del Plan General y la experiencia adquirida durante la crisis económica, unida además a los avances técnicos, económicos y sociales, exigen una revisión en profundidad del documento para acomodarlo a las necesidades y demandas actuales. Criterios como la sostenibilidad en la planificación, la eficiencia en el uso de los recursos naturales, la transparencia de los procedimientos de las administraciones públicas, la participación ciudadana y la creación de foros de opinión, la perspectiva de género en el diseño de la ciudad, las políticas activas en el fomento del patrimonio y en la recuperación de los centros históricos, la simplificación administrativa, etc. Son conceptos clave que han cobrado protagonismo en estos últimos años, matizando y modulando los principios sobre los que se construye el urbanismo.

Debido al revés del mercado inmobiliario las nuevas políticas de vivienda ya no se orientan exclusivamente a la promoción de vivienda nueva, si no que apuestan con mayor intensidad por el fomento y la rehabilitación del mercado habitacional existente.

La esperada puesta en servicio del Metropolitano de Granada ha iniciado afortunadamente la transformación y evolución en la concepción de la movilidad en el área metropolitana granadina. Los ciudadanos perciben que la solución a los problemas de movilidad y calidad del aire pasa por limitar el uso del vehículo privado, fomentando el transporte público como base para mejorar la calidad urbana de la ciudad y su entorno.

La llegada de la nueva línea de alta velocidad a la ciudad de Granada y la conexión directa con Madrid, que permitirá en sólo dos horas y media llegar a Granada desde la capital, afectará de manera notable en número de visitantes de la ciudad, condicionantes a tener en cuenta en la futura planificación.

La puesta en servicio de la 2ª circunvalación generará posiblemente que la actual A-44, conocida como circunvalación, se convierta en vía urbana; generando así nuevas necesidades y oportunidades al cambiar la titularidad de esta infraestructura así como la normativa que le afecta.

El nuevo Plan General puede surgir como la gran oportunidad de planificar la nueva ciudad de acuerdo con estos principios y de cara a afrontar los futuros cambios.

Esta revisión requiere una definición del camino a seguir, una determinación de los objetivos y necesidades cuya satisfacción se pretende alcanzar, un diagnóstico previo de los problemas y oportunidades, cuya definición no corresponde en exclusiva a los servicios técnicos, sino que debiera articularse un programa de participación ciudadana, de forma directa o a través de representantes vecinales, sociales o técnicos.



## Tramitación del planeamiento

En la sección tercera del capítulo IV de la LOUA se recoge en líneas generales el procedimiento para la elaboración y aprobación de un Plan General. Si bien, aunque en la práctica, esta tramitación requiere la aplicación de otras normativas de obligado cumplimiento con incidencia en la planificación y ordenación del territorio.

Especial relevancia, atendiendo a la preocupación social por integrar el desarrollo económico y la conservación del entorno, adquieren la estrecha relación existente entre el procedimiento administrativo urbanístico y el ambiental.

Desde la entrada en vigor de la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, conocida con GICA, y las sucesivas normas que la han desarrollado, Andalucía ha incardinado un procedimiento común en el que la variable ambiental interviene en las primeras fases de la definición de documentos.

Este procedimiento se ha adaptado a la legislación estatal en materia ambiental. Concretamente la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental incorpora la novedad normativa del concepto evaluación ambiental estratégica que facilita la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes y programas públicos.

Los principales hitos en el planeamiento urbanístico son:

### Plan anual normativo

El artículo 132 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece que anualmente las Administraciones Públicas harán público un Plan Normativo que contendrá las iniciativas legales o reglamentarias que vayan a ser elevadas para su aprobación en el año siguiente, señalando que este Plan Anual Normativo se publicará en el Portal de Transparencia correspondiente. También se deberán incluir aquellos de carácter plurianual que inicien la tramitación ese mismo año.

A través de esta medida de transparencia legislativa, la Administración Regional ofrecerá información sobre el estado de tramitación de cada una de estas normas y el acceso a toda la documentación de sus expedientes para su seguimiento por la ciudadanía.

En la misma ley y en su artículo 133, se establece que, con carácter previo a la elaboración del texto normativo, es preciso llevar a cabo una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, con el fin de recabar la opinión de los destinatarios potencialmente afectados por la norma.

Una vez elaborado el anteproyecto o proyecto normativo, en este caso, el Plan General, y en el caso de que afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, se publicará el texto en el mismo portal web con objeto de cumplimentar el trámite de audiencia e información pública, todo ello sin perjuicio de recabar directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones que las representen.

### Estudios Previos

Como ya se ha indicado, según el artículo 28 de la LOUA, la aprobación de los estudios previos solo tendrá efectos administrativos internos preparatorios del plan y no son preceptivos para su tramitación.

### Acuerdo de Formulación

Todo Plan General comienza con el acuerdo de formulación, competencia de la administración competente para su tramitación, que determinará las medidas para el fomento y la coordinación administrativa, la participación ciudadana en el proceso de elaboración tramitación y aprobación.

Según el artículo 22 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, corresponde al Pleno del Ayuntamiento, representado por todos los concejales y presidido por su alcalde/sa, la aprobación de dicho acuerdo.

### Avance de planeamiento

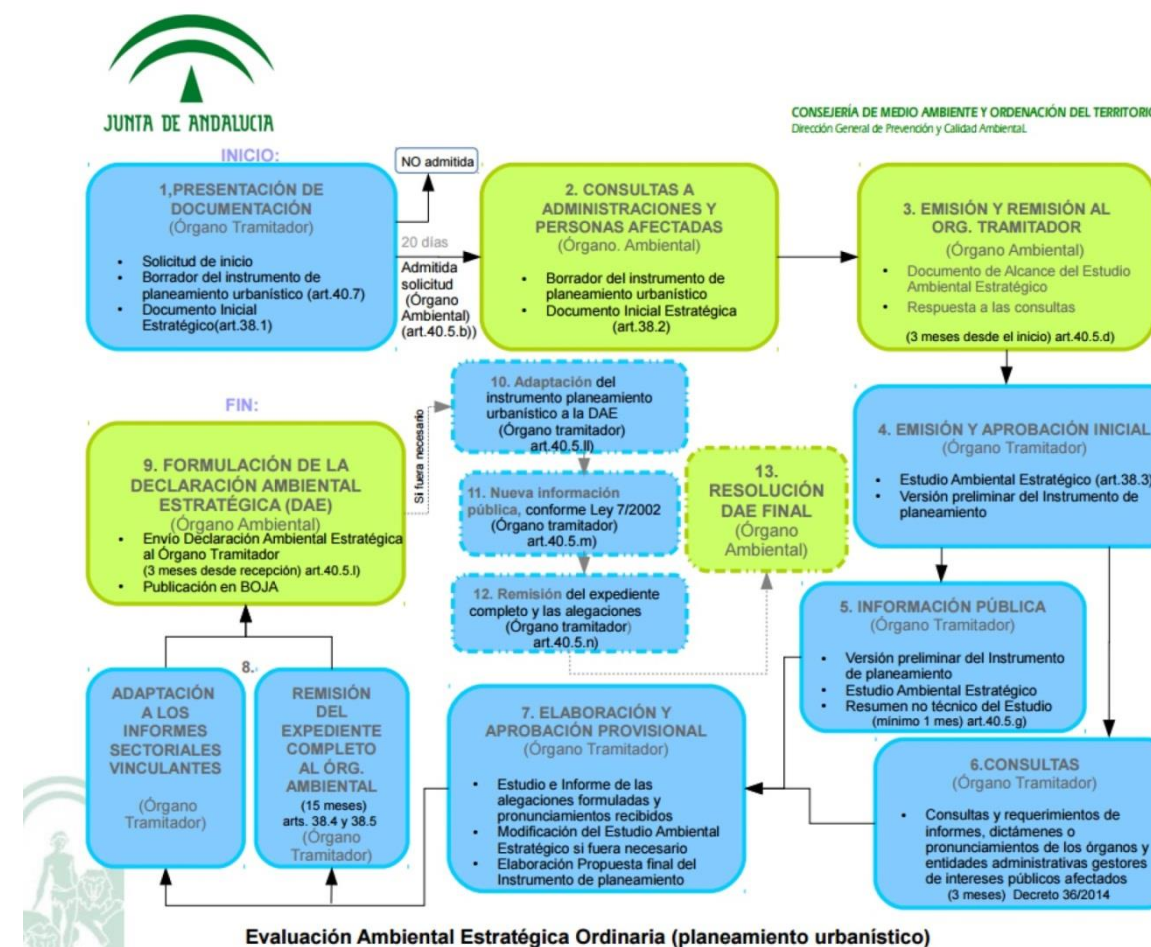
La elaboración de un Avance de Planeamiento es preceptiva para los Planes Generales, y su aprobación tendrá también efectos administrativos internos preparatorios del plan, será también aprobado por el ayuntamiento en pleno.

En esta fase del procedimiento se inicia la tramitación ambiental regida por la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental para los instrumentos de planeamiento. Aquí comienza la **evaluación ambiental estratégica** (EAE), con la presentación ante la consejería competente en materia de medio ambiente, actualmente la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, de la siguiente documentación:

- Solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica, procedimiento ordinario<sup>1</sup>.
  - Borrador del instrumento de planeamiento, que según el artículo 40.7 de la Ley GICA, para el caso del planeamiento general y sus revisiones, está integrado por el **documento de avance** regulado en el artículo 29 de la LOUA.
  - **Documento inicial estratégico**, regulado en el artículo 38.1 de la Ley GICA.

El órgano ambiental, de acuerdo con lo regulado, dispone de un plazo de tres meses desde el inicio del procedimiento para realizar consultas a otras administraciones y organismos, analizar el plan y emitir el denominado **documento de alcance** del estudio ambiental estratégico. Se trata de un documento de gran importancia y relevancia en la tramitación del plan, pues éste recoge los condicionantes territoriales, naturales, geo y biodiversidad, aguas, patrimonio (montes públicos y vías pecuarias), calidad del aire y agua, residuos, terrenos forestales, etc., junto a las determinaciones que otras administraciones y organismos consideren necesarias para la correcta formulación del plan.

El documento de alcance supone un avance en la tramitación global del planeamiento pues viene a sustituir, lo que anteriormente se conocía como informe previo de valoración ambiental (IPVA) que se emitía tiempo después de la aprobación inicial. Actualmente, el tiempo que se dedica a la emisión del documento de alcance “se gana” en agilidad posterior, contando el órgano promotor con la información ambiental determinante de manera previa a la aprobación inicial. De esta manera se pretende evitar frustrados o ineficaces trámites de planeamiento que tras su acuerdo de formulación, avance y aprobación inicial llegaban a un punto de inviabilidad o de necesidad de reformulación desde su origen; como ocurría frecuentemente antes.



### Aprobación inicial

La notificación del documento de alcance implica, para el órgano promotor, en este caso el Ayuntamiento de Granada, el punto de salida del procedimiento administrativo para la aprobación definitiva del plan. El ayuntamiento dispone de un plazo de 15 meses desde esta notificación para realizar la aprobación provisional del plan; como más adelante se detalla.

Así, el inicio del procedimiento comienza con la aprobación inicial mediante el pleno del ayuntamiento que obligará a sometimiento de éste a información pública por plazo no inferior a 30 días según LOUA y a 45 días según la Ley GICA. Ambos casos días hábiles, lo que en la práctica supone un plazo cercano a los dos meses naturales.

<sup>1</sup>La Ley GICA establece, derivado de la Ley 21/2013 estatal, dos procedimientos para la evaluación ambiental estratégica. El ordinario, para planes y programas con efectos significativos sobre el medio ambiente; como son los

planes generales y sus revisiones entre otros. Y el procedimiento simplificado, para aquellos casos en los que el órgano ambiental determine que el plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.



En esta información pública, así como en las sucesivas, es preciso tener en cuenta las obligaciones derivadas de la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía. Norma que desarrolla dos importantes conceptos, como son la publicidad activa y el acceso a la información pública.

La publicidad activa implica la difusión por propia iniciativa de la información que obra en poder de los poderes públicos. Se trata de posibilitar que la ciudadanía conozca la información que sea relevante para garantizar la transparencia de su actividad, implicando una actitud proactiva de los mismos.

El acceso a la información conlleva la puesta a disposición de la ciudadanía de los documentos necesarios para su análisis y valoración.

Lo anterior conlleva que los documentos aprobados inicialmente (versión inicial del planeamiento + estudio ambiental estratégico) deben estar disponible en portal de internet de acceso libre a toda la ciudadanía durante el periodo de información pública.

Paralelamente a la aprobación inicial e información pública, se requerirán informes autonómicos a través de la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística (Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo), que a su vez solicitará el Informe de Incidencia Territorial que será sometido a la valoración de la consejería competente en materia de ordenación del territorio y a aprobación del consejero correspondiente. De la misma forma, el ayuntamiento solicitará pronunciamiento a los ayuntamientos de los municipios colindantes.

### **Aprobación provisional**

A la vista de los resultados (estudio ambiental estratégico, informes sectoriales, alegaciones, sugerencias,...) se deberá resolver sobre la aprobación provisional, mediante pleno del ayuntamiento. Si las modificaciones previstas afectasen a determinaciones de carácter estructural o alteren los intereses públicos, deberá someterse de nuevo al trámite de información pública.

Tras la aprobación provisional, el órgano tramitador requerirá a los órganos y entidades administrativas requeridos en la aprobación inicial, para que en el plazo de un mes y a la vista

del documento y del informe emitido previamente, verifiquen o adapten si procede el contenido del informe realizado. Los informes autonómicos serán tramitados a través de la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística, los informes estatales directamente a través del ayuntamiento y a la vez, se solicitará la Declaración Ambiental Estratégica (DAE, equivalente a la anterior DIA) al órgano competente en materia de medio ambiente.

Es preciso recordar en este momento que, para esta solicitud de DAE, el órgano promotor o ayuntamiento dispone de 15 MESES desde la notificación del documento de alcance.

### **Aprobación definitiva**

La aprobación definitiva deberá producirse de forma expresa en el plazo de máximo de cinco meses desde el día siguiente al de la presentación en el registro de dicha consejería y es competente para su aprobación el consejero en materia de ordenación del territorio.

### **Registro, Publicación y Entrada en vigor**

La ley que regula los registros urbanísticos es el Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, y se crea el Registro Autonómico. La Ley 7/2002 establece como uno de sus principales objetivos ofrecer una regulación que garantice la participación pública, publicidad y concurrencia en todos los procesos urbanísticos, en el entendimiento de que con ello se asegura la transparencia de los mismos. En concreto, con la finalidad de asegurar la debida publicidad de los instrumentos de planeamiento, se impone tanto a los Ayuntamientos como a la Consejería competente en materia de urbanismo la obligación de llevar un registro donde se depositen estos instrumentos, y con ello se favorezca su pública consulta por parte de cualquier ciudadano.

Según la Sentencia de 8 septiembre de 2011 del Tribunal Supremo, los instrumentos carecen de eficacia en tanto no se proceda a la publicación de su contenido normativo en el Boletín Oficial de la Provincia que corresponda, por lo tanto, de su publicación deriva la eficacia, no así la validez. Estos serán requisitos indispensables para su entrada en vigor.

### **Expectativas normativas**

Desde noviembre de 2017 el Gobierno Andaluz viene desarrollando un nuevo marco normativo urbanístico en Andalucía. Se ha definido y debatido el Anteproyecto de Ley para un Urbanismo Sostenible en Andalucía, ya bautizada como LUSA.

A día de la fecha de este documento no se ha producido la aprobación de esta norma por el Parlamento Andaluz.

En caso de aprobarse, sus determinaciones afectarán al esquema aquí presentado.

### **Informes y trámites necesarios para la validez del procedimiento general**

Si bien es conocido los casos en los que se han producido defectos formales en la tramitación de algunos planes y programas en Andalucía, cabe destacar en este documento la necesidad de que el planeamiento general municipal cuente -además de con los clásicos pronunciamientos- con los siguientes informes más novedosos:

- Igualdad de Género. Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía.
- Evaluación del Impacto en la Salud. Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Memoria Histórica. Ley 2/2017, de 28 de marzo, de Memoria Histórica y Democrática de Andalucía.



## Nuevos límites al crecimiento urbano

En general el territorio tiene una función acorde a las necesidades de la sociedad, por tanto, si dichas necesidades cambian se debe evaluar las posibilidades de transformación el mismo. La capacidad de uso del suelo es un ordenamiento sistemático de carácter práctico e interpretativo fundamentado en la aptitud de estos a sufrir cambios. Ello depende de las características básicas de los suelos bajo los aspectos de limitaciones de uso, necesidades y prácticas de manejo.

### Análisis de la capacidad de acogida

Respecto a la aptitud de acogida de los suelos del municipio susceptibles de clasificación como suelos urbanizables, cabe realizar una serie de observaciones:

- En primer lugar, se evaluará solo la aptitud de los suelos no urbanizables con objeto de conocer su potencialidad para transformarse en suelos urbanos. Esta aptitud no supone ningún cambio de clasificación, sino que en adelante se podrán proponer futuros crecimientos urbanos sobre aquellos suelos que presenten una mayor potencialidad y menos limitaciones.
- El análisis de la aptitud del suelo se realiza de forma general, por tanto, deberá ser estudiada en mayor profundidad una vez se decida actuar sobre el mismo.
- Además de la aptitud del suelo, existen otros factores legales que podrán afectar en la toma de decisiones a la hora de implementar una actuación sobre él.

Se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- La existencia, o la facilidad de ejecutar las conexiones entre los suelos y redes de abastecimiento, saneamiento y suministro eléctrico y de telecomunicaciones.
- La existencia, o la facilidad para conectarse, a vías de comunicación que posibiliten la accesibilidad a los suelos, ya sean caminos, carreteras, etc.
- La colindancia o, en su defecto, proximidad a núcleos urbanos.
- Las características físicas del territorio necesarias para acoger edificaciones, como son, el tipo de suelos, el relieve y las pendientes del mismo, su inundabilidad, etc.
- La existencia de afecciones de dominio público hidráulico, montes, vías pecuarias, etc.

- La existencia de espacios naturales, y el valor medioambiental del territorio afectado, valorando el impacto ambiental que la urbanización pudiera provocar.
- La existencia de un paisaje preexistente, lo que hará necesario evaluar el impacto paisajístico que la urbanización pudiera provocar.

### Análisis del municipio de Granada y propuestas al crecimiento urbano

La actual delimitación del suelo urbano y urbanizable del municipio de Granada supone casi la totalidad del suelo susceptible de ser urbano. No obstante, solo un tercio de la superficie del municipio pertenece a este grupo.

De manera sucinta se analiza a continuación las potencialidades de crecimiento urbano del núcleo de Granada en cada una de las direcciones de los ejes cardinales:

- **Crecimiento hacia el Norte.** Las posibilidades de crecimiento por el Norte son escasas, ya que la ciudad casi está conurbada con los municipios colindantes; no obstante, es en esta dirección donde se concentran las mayores superficies de suelo urbanizable sin ejecutar.
- **Crecimiento hacia el Oeste.** En esta dirección es donde se concentra la mayor superficie de huertas de la Vega. Sin embargo, y a pesar de la importancia de proteger estos espacios, la incidencia de la nueva variante de la A-44 podría suponer una mayor presión urbanizadora sobre estos suelos.
- **Crecimiento hacia el Sur.** El crecimiento hacia el Sur ha sido hasta ahora el más potente, sobre todo por la aparición del Parque Tecnológico de la Salud, un equipamiento en plena expansión que podría llegar a colonizar las huertas de la Vega Sur.
- **Crecimiento hacia el Este.** En esta dirección estaría la sierra, es decir, suelos en terrenos con protección paisajística, pendientes significativas y accesibilidad limitada.

En cuanto a las redes de abastecimientos y comunicación preexistentes que pudieran favorecer la urbanización de nuevos suelos, la parte de la Vega parece estar en mejor situación ya que en ella ya existen edificaciones y actividades vinculadas a las huertas.

En otras zonas al sureste, por el distrito de Camino de los Neveros, quedan algunos terrenos con unas pendientes técnicamente asumibles, los cuales podrían presentar una aptitud para acoger futuras edificaciones. Se identifican estos terrenos como susceptibles de ser utilizados

para el crecimiento urbano de la ciudad en el futuro si bien, como se justifica en el presente documento, con las infraestructuras y edificaciones actuales, y el ritmo previsto de evolución de la población, no se prevé necesario un crecimiento urbano a corto o medio plazo.

Además, debido a la crisis inmobiliaria, casi un 65% del suelo urbanizable clasificado por el PGOU de 2001 sigue sin estar ejecutado, por lo que plantear nuevos crecimientos de carácter residencial o industrial deberá estar bien justificado.



## 4. NORMAS SECTORIALES, PLANES Y PROGRAMAS

Además del marco normativo descrito, existen numerosas materias con afección en el urbanismo y en la ordenación del territorio tales como medio ambiente, patrimonio, vivienda, etc. La normativa sectorial relativa a estas áreas es imprescindible para tener en cuenta en la planificación, tramitación, ejecución y gestión del urbanismo.

Si a esto se le suman los planes y programas, tanto autonómicos como municipales, que se han redactado en los últimos años, resulta una enorme bibliografía, que se enumera a continuación. Más adelante se realizará una selección previa de los documentos fundamentales para establecer una visión global de las diferentes problemáticas urbanas.

### 4.1. Normativa sectorial

Aun siendo la competencia del urbanismo y ordenación del territorio exclusiva de las Comunidades Autónomas, existe una pluralidad de legislaciones sectoriales que afectan de manera considerable tanto al urbanismo como a la ordenación del territorio. Este asunto es de relevante importancia dada la coexistencia de competencias ejercidas por diferentes administraciones que, teniendo un diverso objeto material, inciden sobre un mismo espacio físico.

En la siguiente tabla se hace un análisis de las principales legislaciones sectoriales con incidencia en la Ordenación Territorial y Urbanística de Granada:

**Tabla resumen del análisis de la legislación vigente.**

Norma	Descripción básica	Incidencia en el planeamiento general	Desarrollo
<b>Legislación relativa a recursos naturales y sus aprovechamientos</b>			
Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas.	Contiene el régimen jurídico de la investigación y aprovechamiento de los yacimientos minerales y demás recursos geológicos, cualesquiera que fueren su origen y estado físico.	Se dispone en la ley, que tales yacimientos y recursos son bienes de dominio público. En lo relativo a aguas subterráneas que pueden constituir reservas de interés, los usos en superficie deben ser regulados de manera que no afecten la calidad.	
Ley 22/1988, 28 julio, de Costas.	La legislación de Costas tiene por objeto la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo terrestre y especialmente la ribera del mar.	Los terrenos colindantes al dominio público estarán sometidos a las limitaciones y servidumbres establecidas en la ley (servidumbre de tránsito, servidumbre de protección, servidumbre de acceso al mar y zona de influencia).	Aunque no afecta al planeamiento y desarrollo de Granada, es de importancia en la definición de PP, PE y regulación de usos en zonas de servidumbre.
Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía. Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía.	Se establece el régimen jurídico de los terrenos forestales del territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia del titular de los terrenos.	La Ley de Montes impone la consideración de suelo no urbanizable de especial protección para los montes de dominio público. Esta norma, y su desarrollo, establecen medidas de que afectan al régimen de los suelos. Definición terrenos forestales. Usos compatibles. Cambios de Uso. Montes públicos, consorciados, comunales. Medidas de protección. Funciones y servicios de los montes. Planes de ordenación. De gran importancia para definición de aptitud de suelos y definición de la calidad ambiental de las unidades ambientales en la evaluación ambiental estratégica.	Medidas para salvaguardar la protección de los terrenos forestales. Cobertura vegetal, erosión, inundabilidad, especies protegidas. De importancia para la definición de zonas verdes.
Ley 5/1999, de 29 de junio, de prevención y lucha contra los incendios forestales. Decreto 247/2001, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Prevención y Lucha contra los Incendios Forestales.	Normas que establecen determinaciones para evaluar el riesgo de incendios, medidas de prevención, obligaciones de los titulares.	El riesgo de incendios es un criterio adicional para determinar la calidad y fragilidad del territorio. Este riesgo condiciona la vocación o aptitud de los suelos para su desarrollo urbanístico. Obligatoriedad de Planes Locales Emergencia contra Incendios Forestales, para municipios. Planes de Prevención contra Incendios. Planes de Autoprotección para urbanizaciones, instalaciones y obras en zonas forestales.	De importancia la obligatoriedad cumplimiento medidas de los PLEIF y PPIF. Obligatoriedad de Planes de Autoprotección en urbanizaciones.
Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos.	Regula el régimen jurídico de las actividades relativas a los hidrocarburos líquidos y gaseosos.	Establece la consideración de bienes de dominio público estatal los yacimientos de hidrocarburos y almacenamientos subterráneos.	
Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, y Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía. Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.	Se regula el dominio público hidráulico, del uso del agua y del ejercicio de las competencias atribuidas al Estado y las CCAA en materias relacionadas con dicho dominio.	Delimitación de DPH, servidumbres de tránsito y zonas de protección son de especial importancia en urbanismo. Los instrumentos de planeamiento se informan deben justificar: Infraestructuras de abastecimiento y saneamiento. Disponibilidad de recursos. No afección a DPH. Determinación y ordenación de zonas inundables. Viabilidad económica.	El Reglamento establece novedades, entre ellas la actualización de la denominación de cauce, de importancia para el desarrollo de instrumentos. Planes de Cuenca.
<b>Legislación de infraestructuras y servicios públicos</b>			
Ley de 2 de noviembre de 1940, de Régimen y Características de Aeródromos y Aeropuertos y Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.	Regula el régimen jurídico y gestión de los aeropuertos y su gestión.	Los Planes Generales Municipales clasificarán los aeropuertos y sus zonas de servicio como Sistema General Aeroportuario. Se establecen asimismo servidumbres en los terrenos cercanos al aeropuerto.	El Sistema General Aeroportuario se desarrollará mediante un Plan Especial.
Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.	Es objeto de la legislación de los puertos de interés general determinar y clasificar los puertos que sean de competencia estatal, así como regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos; además de regular la prestación de servicios de dichos puertos así como su utilización. Por otro lado, se regula desde la comunidad autónoma el régimen de los puertos que son competencia de la Comunidad Autónoma.	Dichos puertos se clasificarán por los Planes Generales como un Sistema General Portuario. Los Puertos de Andalucía conforman el Sistema Portuario de Andalucía (puertos pesqueros, de refugio, deportivos y comerciales u otros puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado). Se establecerán para los mismos, zonas de exclusión en materia de construcción o edificación, así como las medidas de protección que deben observar las iniciativas para la instalación o construcción de instalaciones portuarias, con objeto de garantizar el uso racional de los recursos naturales y la conservación de los ecosistemas costeros.	El Sistema General Portuario se desarrollará mediante un Plan Especial.
Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.	Establece limitaciones a los bienes e instalaciones en las zonas clasificadas como Zonas de Interés para la Defensa Nacional, de instalaciones militares y de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros.	Clasifica en Zonas de Interés para la Defensa Nacional.	Se establecen medidas de protección y servidumbre.



Norma	Descripción básica	Incidencia en el planeamiento general	Desarrollo
Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los Transportes Terrestres y Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.	Regula el establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran y de las actuaciones de los distintos órganos y administraciones.	En el ámbito andaluz, se regulan las áreas destinadas a prestar servicios al transporte de mercancías por carretera, en los ámbitos calificados para ello en el planeamiento urbanístico.	
Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.	Se regula la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras.	Se establece el dominio público de la red de carreteras del Estado y de Andalucía. Se establecen por la legislación estatal y autonómica la zona de servidumbre, la zona de afección y la línea límite de edificación, para la salvaguarda del dominio público.	Se definen conceptos de interés, limitaciones, distancias, usos, ligados al tipo y titularidad de la carretera.
Decreto 95/2001, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria.	Se regula el establecimiento de los cementerios de nueva construcción.	Se regula además la ampliación y las limitaciones de uso de los terrenos colindantes.	Usos y distancias permitidas, tipos de terrenos, estudios necesarios.
Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía y el CTE DB-SUA.	El planeamiento urbanístico y los proyectos urbanísticos que se redacten preverán que los elementos de urbanización, infraestructuras y del mobiliario urbano sean accesibles a las personas con movilidad reducida y dificultades sensoriales.	Establece, entre otras, el estándar de 1 plaza de aparcamiento accesible por cada 40 plazas de aparcamiento entre otras.	
Decreto Legislativo 1/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Comercio Interior de Andalucía.	Regula el comercio interior en Andalucía, con la finalidad de ordenar y modernizar el sector de la distribución comercial.	Dispone la coordinación con la ordenación territorial y urbanística de la implantación de grandes superficies comerciales.	
Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.	Regula las actividades destinadas al suministro de energía eléctrica, consistente en su generación, transporte, distribución, comercialización e intercambios intracomunitarios e internacional, así como la gestión económica y técnica del sistema eléctrico.	Las instalaciones destinadas al transporte y distribución de energía eléctrica habrán de preverse en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio cuando se ubiquen en suelo no urbanizable y en los instrumentos de planeamiento urbanístico, cuando se prevea su ubicación en suelos urbanos y urbanizables. Se definen las servidumbres de paso aéreas respecto a las redes de distribución eléctrica de alta tensión.	
Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.	Establece la regulación de la explotación de las redes y la prestación de los servicios de comunicaciones electrónicas y los recursos asociados.	Para ello podrán imponerse las limitaciones a la propiedad que resulten necesarias para la adecuada protección radioeléctrica de determinadas instalaciones vinculadas a la prestación de servicios públicos.	
Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía.	Se regulan las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas. Se establecen limitaciones al derecho de propiedad, delimitándose una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. En Andalucía, se regulan asimismo las zonas de servicio.	-	
Ley 5/2016, de 19 de julio, del Deporte de Andalucía.	Tiene por objeto la ordenación, promoción y coordinación del deporte en Andalucía.	Dispone la obligación de modificar o revisar el planeamiento urbanístico cuando no se ajuste al instrumento de planeamiento sectorial.	
Ley 2/2011, de 4 de Marzo, de Economía Sostenible	Ley estatal que tiene por objeto introducir en el ordenamiento jurídico las reformas estructurales necesarias para crear condiciones que favorezcan un desarrollo económico sostenible.	Se describe el concepto de "Economía sostenible", así como los principios que deben regir la acción de los poderes públicos para alcanzar esta sostenibilidad.	
Decreto 169/2014, de 9 de Diciembre, por el que se establece el procedimiento de Evaluación de Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	Decreto autonómico cuyo objeto es regular el procedimiento de evaluación de impacto en la salud de planes, programas y proyectos.	Los planes generales, así como sus innovaciones, están sometidas de acuerdo con este Decreto al procedimiento de Evaluación de Impacto en la Salud.	Determinados instrumentos de planeamiento de desarrollo están sometidos, de acuerdo con este Decreto, al procedimiento de Evaluación de Impacto en la Salud.
<b>Legislación de protección del patrimonio cultural y ambiental</b>			
Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.	Son objeto de la presente Ley la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español y el régimen jurídico del Patrimonio Histórico de Andalucía con el fin de garantizar su tutela, protección, conservación, salvaguarda y difusión, promover su enriquecimiento y uso como bien social y factor de desarrollo sostenible y asegurar su transmisión a las generaciones futuras.	Se regula la figura del Catálogo, como integrante de los instrumentos de planeamiento relativos a Conjuntos Históricos, normalmente se integran en los Planes Generales.	Se establece la obligación de redactar un Plan Especial de Protección tras la declaración de un Bien de Interés Cultural, estableciendo la necesidad de recabar informe de la administración sectorial para el otorgamiento de licencias sobre los mismos hasta la aprobación del plan. Se dispone asimismo la vinculación al informe de Cultura de la tramitación de instrumentos de planeamiento que afecten a los bienes integrantes

Norma	Descripción básica	Incidencia en el planeamiento general	Desarrollo
Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de espacios naturales protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección y Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.	Se establecen normas de protección, conservación, restauración y mejora de los recursos naturales, aprobándose en el ámbito andaluz el Inventario de Espacios Naturales objeto de protección especial.	Se dispone la obligación de adaptar los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico a las disposiciones de la planificación ambiental mediante Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG). Se establece la categoría de suelo no urbanizable de especial protección para las Reservas Naturales y los Parajes Naturales, requiriéndose informe sectorial para la modificación de la clasificación del suelo no urbanizable en los Parques Naturales.	del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, pudiendo incluso la Consejería competente instar la adecuación del planeamiento urbanístico.
Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y Decreto 155/1998, de 21 de julio Reglamento de Vías Pecuarias de Comunidad Autónoma de Andalucía.	Se regula el régimen jurídico de las vías pecuarias como bienes de dominio público de las CCAA. Regula el régimen jurídico de las vías exclusivas, en cuanto la competencia exclusiva en materia de vías pecuarias es de las CCAA. Este documento supone revalorizar territorialmente un patrimonio público que se rescata y se rentabiliza social y ambientalmente.	Establece la obligación para el planeamiento general de mantener su trazado o establecer una alternativa al mismo. Dispone la Ley estatal que tendrá la consideración de suelo no urbanizable de especial protección. Alternativamente a la clasificación como suelo no urbanizable de especial protección, se establece su integración en el sistema general de espacios libres del municipio con la clasificación que corresponda, manteniéndose la titularidad de las mismas por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y sin que en este caso la superficie ocupada por la vía pecuaria compute a efectos del cálculo del estándar de espacios libres previsto en el artículo 10 de la LOUA.	
Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.	Regula el ejercicio de las competencias y funciones de la Administración de la Junta de Andalucía derivadas de la legislación en materia de ordenación del territorio y urbanismo.	Determina el órgano y competencias.	
Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.	Tiene por objeto alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente en su conjunto para mejorar la calidad de vida, mediante la utilización de los instrumentos necesarios de prevención, evaluación y control integrados de la contaminación.	Para ello se recogen los instrumentos de prevención a que deberán someterse los instrumentos de planeamiento urbanístico, así como las actuaciones de urbanización y edificación de determinados usos.	También afecta a los instrumentos de desarrollo.
Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.	Ley de reciente aprobación que tiene por finalidad la lucha frente al cambio climático, estableciendo objetivos y medidas para mitigar los impactos del cambio climático en esta Comunidad, impulsando la transición energética e incorporando el análisis de los factores que afectan al cambio climático en la evaluación ambiental.	Se establecen una serie de contenidos, en relación con los efectos del cambio climático, a incluir en la documentación ambiental para la tramitación de los instrumentos de planeamiento general.	Los contenidos anteriores también afectan a los instrumentos de planeamiento de desarrollo sometidos a evaluación ambiental.

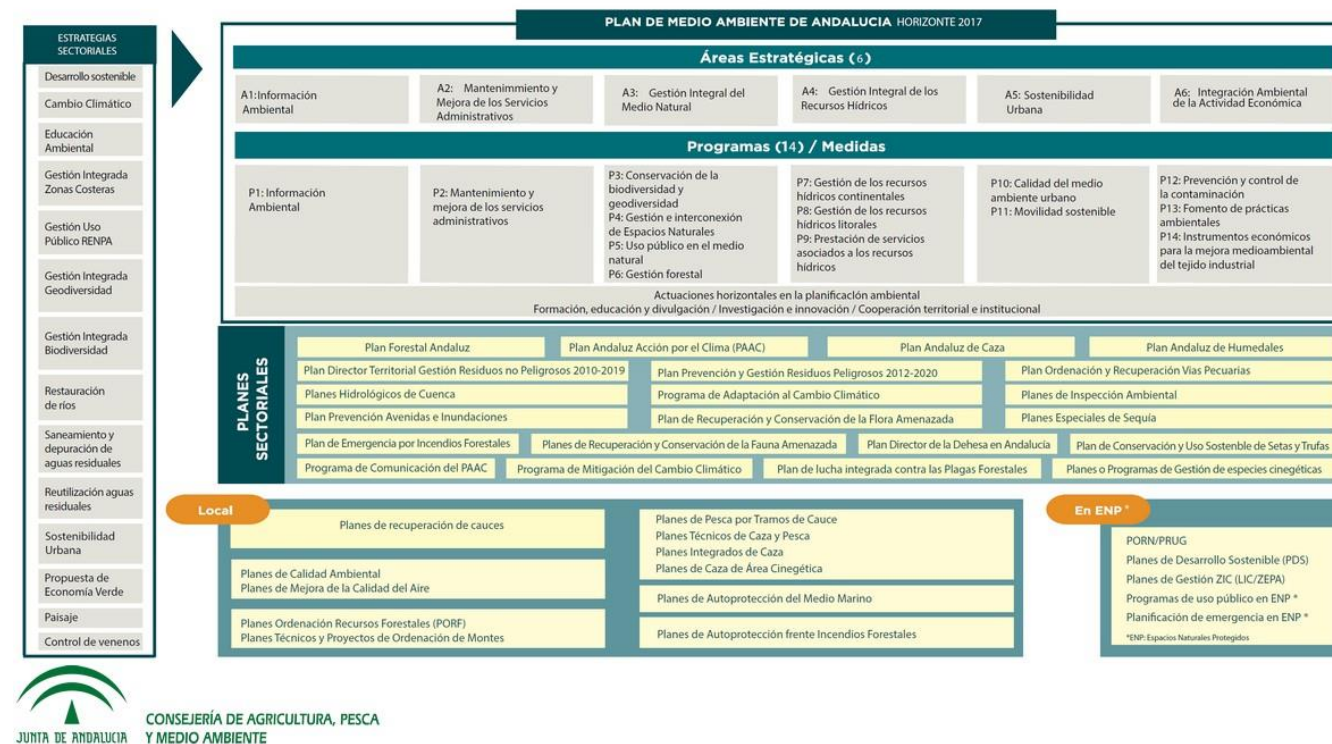


## 4.2. Planes y programas

Desde las distintas administraciones públicas se han impulsado planes y estrategias sectoriales de incidencia territorial que conforman un mapa de determinaciones que se deben tenerse en cuenta a la hora de trabajar sobre la ciudad. En este caso, los más relevantes se describen a continuación.

Además del análisis de los principales planes y programas de aplicación, se resumen en una tabla el resto de planes y programas de interés para la elaboración del PGOU de Granada.

### Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017



Esquema general del Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017

El Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017 constituye la figura de planificación integradora, mediante la cual se diseña e instrumenta la política ambiental de la comunidad autónoma. El conjunto de estrategias, directrices, y programas que constituyen su contenido fundamental están en sintonía con las directrices y estrategias emanadas desde las diferentes instancias de decisión (Naciones Unidas, Unión Europea, etc.) para hacer frente a los problemas ambientales desde la escala global a la propiamente regional.

El Plan de Medio Ambiente de Andalucía para el periodo 2012-2017 se abordó desde la perspectiva de las nuevas orientaciones de la política ambiental en el contexto mundial, europeo y español, así como, desde las distintas políticas que en el ámbito autonómico norman y orientan el desarrollo de Andalucía y que se plasman en el conjunto de Planes y Programas de carácter global y sectorial de ámbito regional.

## Agenda 21 Local

La ciudad de Granada es uno de los 221 municipios andaluces que se adscribieron a la Agenda 21 Local, se trata de una iniciativa internacional, nacida en Río de Janeiro en la Cumbre de la Tierra de 1992, que trata de conseguir el desarrollo de las ciudades **equilibrando desarrollo económico y social con la preservación del medio ambiente** mediante la participación ciudadana en la toma de decisiones.

La Agenda 21 Local es el órgano encargado de ejecutar todas las líneas e iniciativas que surjan como resultado del debate conjunto entre representantes municipales, personas expertas, agentes económicos y ciudadanía, y que se transformarán en programas de actuación municipal. Como el Plan de Acción que estudia y realiza informe de todas aquellas actuaciones con incidencia en el desarrollo sostenible de la ciudad.



Recientemente, la Oficina Técnica de la Agenda 21 Local ha asumido las competencias del Centro de Educación Ambiental con el objetivo de servir de referente educativo para contribuir a extender los principios de desarrollo sostenible en todos los sectores sociales promoviendo entre la ciudadanía un cambio de actitudes y valores, promoviendo comportamientos participativos y responsables que hagan de nuestros barrios entornos más sostenibles y habitables.

## Plan de Acción 2002-2006

El primer Plan de Acción ejecutado por la Agencia 21 Local contenía propuestas y acciones concretas para resolver, minimizar o controlar las carencias detectadas. Estaba organizado en 15 líneas prioritarias con diferentes objetivos y propuestas.

N	Líneas prioritarias
1	Incrementar la capacidad de la sociedad civil en la toma de decisiones de las políticas municipales.
2	Revalorización de la ciudad multifuncional y regeneración urbana.
3	Re-conceptualización de los espacios verdes.
4	Recuperación del espacio urbano: disminución del transporte motorizado privado.
5	Desarrollo de prácticas agro-ganaderas ecológicas en la Vega de Granada.
6	Recuperación y puesta en valor de los espacios naturales del municipio, potenciando el conocimiento de su relación histórica con la ciudad de Granada.
7	Mejora de la calidad del aire y reducción de la contaminación acústica.
8	Optimización de la gestión integral del agua.
9	Eficiencia energética.
10	Gestión integral de los residuos urbanos.
11	Consumo y prácticas sociales responsables.
12	Educación para la sostenibilidad.
13	Perseguir la equidad social y la cohesión social.
14	Gestión ambiental de las instituciones públicas.
15	Participación redes nacionales e internacionales de sostenibilidad.



### Plan de Acción 2009-2013 Por una Granada sostenible para el milenio

El segundo Plan de Acción realizado por la Agenda 21 Local cuenta con la opinión particular de, entre otros, la ciudadanía, del FORO 21, aportaciones de los distintos grupos políticos, personal municipal, colectivos científicos y profesionales de Granada. Y alcanza las 68 propuestas (37 propuestas sobre medio ambiente, 20 propuestas sobre medidas económicas y 11 propuestas sobre medidas sociales); si bien éstas no son de obligada ejecución, sí marcan el camino que debe seguirse a la hora de redactar cualquier proyecto para la ciudad.

#### Conclusiones previas del Plan de Acción 2009-2013

El modelo de crecimiento difuso de la ciudad de Granada genera, aumenta y complejiza multitud de problemas ambientales.

La comarca de Granada se ha convertido en una unidad funcional, que no tiene su correlato institucional. En el interior de esta área, aglomeración urbana de Granada, se ha hecho cada vez más imperante una implantación territorial caracterizada por una urbanización difusa, con uso extensivo del suelo, que ha abandonado la tradición de crecimiento compacto. Este hecho trae consigo el desarrollo de un nuevo concepto de ciudad, que se enfrenta a la ciudad tradicional y que además está exacerbando muchos problemas ambientales: aumento excesivo del vehículo privado, pérdida en la calidad del aire, aumento excesivo de consumos energéticos, aumento de los ruidos, pérdida del carácter multifuncional de la ciudad, destrucción del paisaje tradicional de la Vega.

Todos estos problemas se caracterizan por estar fuertemente interrelacionados entre sí, de forma compleja. El aumento de urbanizaciones en estructura difusa lleva directamente aparejado el incremento del uso del vehículo privado, que a su vez genera más ruido, contamina el aire y dispara los consumos energéticos contaminantes y necesita cada vez más espacio para viario, que insulariza el paisaje agrario. Todo ello porque estas urbanizaciones difusas carecen de los servicios propios de la ciudad compacta (comercio, dotaciones públicas, ocio, etc). Al mismo tiempo se generan zonas unifuncionales (centros comerciales, sanitarios, industriales o de ocio) junto a las grandes vías de comunicación para proporcionar servicios a toda la población del área (Granada y aglomeración); lo que potencia aún más la movilidad privada, no sólo de la periferia sino también de la propia ciudad central, socavándose el modelo de ciudad tradicional. La consideración, conceptual o práctica, de las consecuencias ambientales negativas de este

escenario obliga a tener en cuenta el modelo de crecimiento de forma integral, ya que la fuerte interrelación de elementos haría fracasar en mayor o menor grado operaciones sectoriales.

#### *Falta de Responsabilidad Ciudadana*

Está ligada al desarrollo en Granada de toda una serie de hábitos de consumo inmoderados, tanto de los recursos naturales como de los espacios públicos, que aumentan la huella ecológica de la ciudad a nivel global y local, y disminuyen la calidad de vida individual y colectiva. Estas prácticas suponen incrementos importantes de la producción de residuos, usos ineficientes y degradativos de recursos naturales como el agua, la energía, el suelo y otras materias primas. Las razones de estos comportamientos pueden ser reflejo de una visión distorsionada de la ciudad en sus dimensiones, posibilidades y modelos más deseables de funcionamiento y racionalidad por parte de su población.

El deterioro de los espacios públicos viene asociado también a otras diferentes manifestaciones, como el uso indiscriminado del coche y las motos, que además de invadir el espacio físico de las personas, son una fuente desmesurada de contaminación atmosférica.

#### *La degradación de los lugares identitarios de Granada y la limitada percepción ciudadana*

En la actualidad dos de los lugares que han conformado la ciudad de Granada a través del tiempo se encuentran en un serio proceso de desintegración. Tanto la Vega como el Centro Histórico, sufren hoy la desarticulación de los elementos que los conforman como patrimonio de la ciudad.

La Vega, paisaje cultural que acompaña a la ciudad de Granada desde hace un milenio, se encuentra hoy en proceso de desaparición como tal. Por un lado, desaparece como espacio físico por su urbanización. Por otro, se desintegra por las alteraciones de muchos de los elementos que la conforman como paisaje: caminos, tipologías constructivas, acequias, abandono de cultivos, etc. siendo además, en conjunto, distorsionada por la proliferación de nuevas vías de comunicación y nuevas tipologías constructivas.

Por su parte, la degradación del Centro Histórico es elevada en general (con diferentes niveles según zonas). La cualidad estética arquitectónica se ve afectada por su mala conservación, nuevas intervenciones, alteración de la trama urbana y, en suma, fuerte alteración paisajística.

A ello se suma la pérdida de la población que le da sus señas de identidad y la que permanece está envejecida. Todo esto, empeorado por la falta de dotaciones y equipamientos públicos.

La percepción de los ciudadanos sobre su ciudad tiende a construir una idea de ésta a través de imágenes clave: Sierra Nevada, la Vega, la Alhambra, la Catedral y su entorno, el Albayzín y el Sacromonte. Esta percepción de la ciudad tiende a crear un modelo fijo que funciona como un velo que impide percibir ciertos procesos de degradación. En el caso del Centro Histórico, la atención puesta en algunos de sus hitos deja en segundo plano el conjunto (hipersensibilidad con la Alhambra y desatención del urbanismo histórico). En la Vega, una imagen gruesa de este paisaje (“verde”, “agraria”, “extensa”) oculta la comprensión de la complejidad de sus elementos y su fragilidad. Tanto en un caso como en otro, estas percepciones sobre el Centro Histórico y la Vega muestran un afecto ciudadano que no es capaz de traducirse en una actitud operativa para salvaguardarlos. Actitud capaz de demandar, exigir, ayudar a la administración y, en conclusión, participar en los procesos de cambio de lugares tan significativos para la ciudad.

#### *Inadaptación de la ciudad a su medio*

Se identifican diversos síntomas de que la ciudad no considera cuáles son las limitaciones y potencialidades ambientales del medio que la rodea, de tal forma que, en el desarrollo cotidiano de la actividad urbana, estas disfunciones son fuente de distintos problemas ambientales.

La vivienda es un claro ejemplo de esta inadaptación de la ciudad a su medio (clima continental de temperaturas extremas), como consecuencia de lo cual debe importar crecientes cantidades de energía no renovable para poder acondicionar los interiores (bien a través de combustiones o de otros medios de calentamiento que derrochan la energía).

Muy ligada a esta idea, está el hecho de que las características climatológicas y topográficas de Granada conforman un tipo de atmósfera peculiar, donde la presencia de capas de inversión que dificultan la dispersión de los contaminantes del aire, es muy frecuente.

La propia artificialización de la ciudad que se ha descrito entorno a sus ecosistemas fluviales, el diseño y mantenimiento de los jardines urbanos, el proceso urbanizador de su Vega y la sucesión de actividades que degradan la vegetación de sus cuencas, son desequilibrios cotidianos e indicadores del bajo grado de armonía entre Granada y su medio. En este sentido sorprende ver cómo ésta, conocida por la “ciudad del agua”, ha degradado sus ríos hasta el

punto de convertirlos en puros sistemas cementados y abandonados al vertido de residuos sólidos y líquidos, y cómo proliferan los desmontes de vegetación en zonas de fuerte pendiente donde se incrementa el riesgo de erosión, frente a lo cual se responde con repoblaciones mal planificadas o de especies alóctonas que compiten con la vegetación natural. Los jardines están diseñados de acuerdo con criterios más propios de la arquitectura que de la ecología, de tal forma que se encuentran incongruencias, como la utilización frecuente de especies alóctonas, responsables de elevados consumos de agua (recurso cuya gestión es conflictiva), o el estrangulamiento de los árboles de la ciudad con hormigón y diferentes sistemas de tuberías. En este sentido, uno de estos simbólicos exponentes de inadaptación, la ubicación bajo el Parque de Federico García Lorca de una capa de zahorra, que lo separa del rico suelo de la Vega. La actividad agrícola, por su parte, está basada en el cultivo de especies cuyo crecimiento en las condiciones climáticas e hidrológicas de la zona supone un alto deterioro, cuantitativo y cualitativo, de los recursos locales (agua, suelo, biodiversidad) sobre los que se sustenta.

#### *Utilización desigual de los recursos que sustentan la actividad económica*

La economía granadina se encuentra escasamente diversificada, con un sector industrial y agrario, muy débiles, y un sector terciario hipertrofiado, muy autorreferencial, dependiendo de sí mismo y sobre todo del subsector de servicios públicos (Administraciones y Universidad).

El turismo, sin embargo, apoyado en recursos propios, se ha convertido en la más definida esperanza para el crecimiento de la ciudad. Esta actividad presenta varios problemas: se desarrolla en la ciudad de una forma muy descompensada, sobreexplotando por un lado e infrautilizando por otro. El turismo en Granada es un turismo netamente cultural, que se basa en el patrimonio, recurso no renovable, frágil y con límites, que se expresan en términos de capacidad de carga (hoy la Alhambra ya ha tenido que establecer su límite).

La agricultura de la vega, por otro lado, se caracteriza por la explotación intensiva altamente artificializada, produciendo contaminación de los suelos y del acuífero, y realizando un consumo excesivo de agua. Por otro lado, la actividad se ve sometida a la fuerte tensión de la presión urbanística. Tanto las limitaciones como las prevenciones en torno al patrimonio como al recurso agrario de la Vega deben ser vistos desde el punto de vista de una economía sostenible, donde el mantenimiento de los recursos locales es la única perspectiva racional para su explotación y la estrategia más eficaz para garantizar su pervivencia futura.



### *Heterogeneidad y persistencia de problemas sociales*

La concentración en determinados barrios de la ciudad (Almanjáyar, Haza Grande o Albayzín) de altas tasas de desempleo, la baja cualificación profesional, familias en alto riesgo de pobreza, el analfabetismo, infraviviendas, el hacinamiento familiar, alcoholismo, violencia doméstica, toxicomanías, deterioro del mobiliario urbano y degradación de los espacios públicos y jardines, poca infraestructura administrativa, cultural, deportiva, escasa actividad comercial, etc. exige una política de cohesión social que rompa con la polarización estructural y socioeconómica.

### *Pérdida de la calidad urbana*

Granada es una ciudad mediana, de unos 250.000 habitantes censados (unos 430.000 en toda la aglomeración), tradicionalmente inserta en el paisaje, con unos pilares económicos de potencial impacto ambiental bajo, con un patrimonio de reconocido prestigio mundial, sin embargo, presenta una paulatina pérdida de calidad urbana.

Una de las ciudades más ruidosas de España, que supera casi todos los días los niveles (de inmisión) permitidos por la ley en dióxido de nitrógeno y partículas, que ha primado al coche sobre las personas en el uso del espacio público disminuyendo así su carácter de lugar de sociabilidad, que está perdiendo su tradicional carácter de ciudad multifuncional (como ciudad mediterránea) y que ha ido dando la espalda en sucesivas rupturas a sus históricas y peculiares características urbanas, paisajísticas y arquitectónicas que la individualizan como ciudad para entrar en un proceso de homogeneización y estandarización.

No obstante, es una ciudad con recursos, que precisa concebirse más integralmente, articularse con su comarca y aunar esfuerzos sectoriales en una perspectiva común que le permitan ir reconduciendo sus muchos problemas que la alejan de la sostenibilidad

### *Propuestas*

Entre las propuestas que persiguen una mejora en el medio ambiente de la ciudad, se puede destacar las establecidas para luchar contra la contaminación acústica, contra la contaminación lumínica, en beneficio de la calidad del aire, las establecidas contra el cambio climático, fomento de la participación social, disminución de la circulación del transporte privado en el centro

mediante el fomento del transporte público urbano y metropolitano, fomento de la movilidad sostenible, recuperación de los espacios verdes como la Vega y el Genil, control del uso responsable de los recursos hídricos y los vertidos.

En cuanto a medidas que favorezcan el desarrollo económico destacan las que se establecen para diversificar la oferta cultural y turística de la ciudad de Granada, con la creación de casas-museo, de nuevas rutas urbanas temáticas, rutas de senderismo, fomento de las actividades artesanales y de la agricultura ecológica, el plan de peatonalización, mejora de los equipamientos en el distrito Beiro, elaboración del plan de movilidad urbana sostenible.

## Plan de Movilidad Sostenible

### Antecedentes

La administración autonómica, como responsable del ámbito supramunicipal, ha plasmado los objetivos de la movilidad sostenible en diferentes documentos de planificación, ordenación territorial y de infraestructuras, tales como el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Plan Andaluz de la Bicicleta, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, etc.

De todos ellos, por su escala de aplicación, destaca el **Plan de Transporte Metropolitano de Granada**. Este plan, aún en fase de definición, pretende ser instrumento de ordenación y coordinación de los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones del transporte del ámbito metropolitano, compuesto por más de 50 municipios, con una población superior a 570.000 habitantes, más del 62,5 % de la población de la provincia.

Este instrumento de planificación da respuesta a los cambios producidos por el crecimiento poblacional experimentado en los municipios de la corona metropolitana, la expansión urbanística de la capital y la creciente especialización en los usos del suelo, factores que han configurado un modelo de movilidad poco sostenible, en el que se han incrementado los desplazamientos y se han prolongado los tiempos de viaje en el área de Granada, por lo que resulta imprescindible favorecer el incremento de la participación de los medios de transporte público en el reparto de viajes y en la promoción de los modos no motorizados, como son la bicicleta y el peatón, mejorando la calidad del aire y la salud de los ciudadanos y contribuyendo a la eficiencia energética.

### Ámbito

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada, aprobado mediante Resolución de 11 de marzo de 2013, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Granada número 53, de 20 de marzo de 2013, se ha constituido durante estos últimos años como la herramienta de planificación y desarrollo de la movilidad sostenible en la capital granadina y en su área metropolitana.

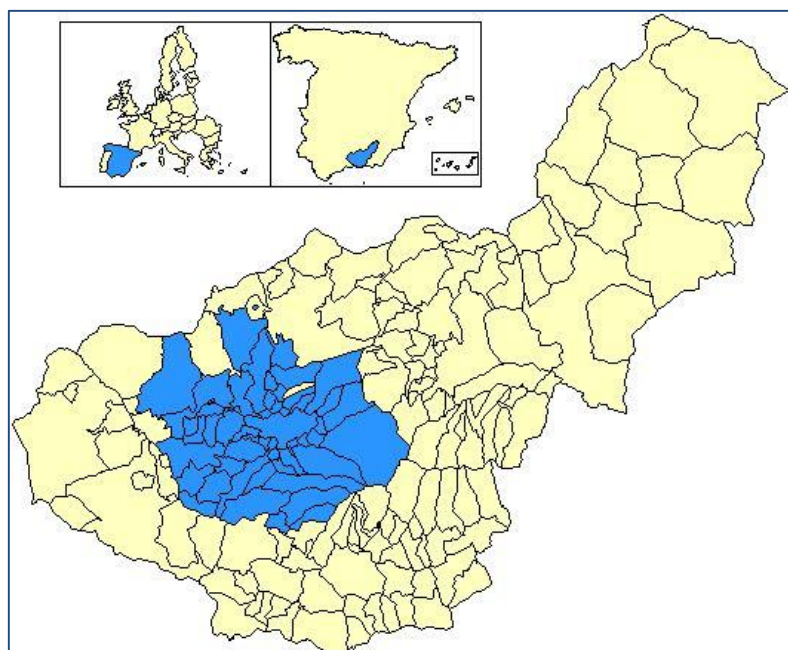
Uno de los objetivos que se asignaban al Plan de Movilidad era lograr un modelo de ciudad capaz de conciliar las necesidades de transporte y movilidad, con la calidad de vida ciudadana, el respeto al medio ambiente, el desarrollo urbano, y con las necesidades de ocio, trabajo o accesibilidad de los usuarios.

El Plan de Movilidad parte de una lectura inicial urbano-territorial de Granada y su área metropolitana para analizar la estructura urbana existente y sus elementos básicos, como son los viarios, dotaciones y espacios libres. Y serán estos mismos elementos los que configuren una nueva lectura para entender un nuevo modelo de ciudad que encuentre el equilibrio de su sistema productivo con sus necesidades de desplazamiento, mejorando la habitabilidad interior e exterior de sus barrios en relación con el conjunto de la ciudad y su área metropolitana.



El resultado final que se persigue a través del Plan, orientado por los principios de sostenibilidad urbana, es conseguir una ciudad saludable, amable, dinámica y más humanizada.





Ámbito del Plan

## Objetivos

Para abordar estos objetivos resulta imprescindible analizar la configuración urbana y territorial de Granada y su entorno bajo dos marcos conceptuales:

- Integrar las visiones sectoriales de movilidad y la ordenación global del sistema de movilidad, apostando por un sistema que se ajuste a la oferta en función de las características de la demanda y los tipos de viajes.
- Estructurar las diferentes escalas de la ciudad que definen la relación del individuo con el espacio urbano.



Antes y después Calle Rector López Argüeta.

## Análisis

Al analizar la problemática que afecta a la movilidad sostenible de la mayoría de las ciudades, se observa que existe un factor determinante que se produce en el momento en que el número de desplazamientos supera la capacidad de las vías de conexión, lo que hasta ahora suponía tener que planificar nuevas vías de comunicación o incrementar su capacidad de las existentes para dar respuesta a la demanda, con el consiguiente incremento de los usos del suelo y de las distancias de los desplazamientos de los usuarios.

Para tomar un orden de magnitud de esta problemática en el área metropolitana de la ciudad de Granada sólo hay que analizar el número de vehículos del área metropolitana que acceden diariamente a la ciudad, unos 300.000 coches. Poniendo en fila todos estos vehículos se obtendría una longitud superior a 1.300 km, suficiente para unir Granada con Toulouse (Francia).

Ante este dato es evidente que se debe abordar la reordenación de la movilidad del Área Metropolitana de Granada a partir de la reorganización del conjunto de los diferentes modos de transporte existentes: peatón, transporte colectivo urbano y metropolitano, bicicleta, automóvil, etc., atendiendo a las mejores condiciones en términos de:

- Accesibilidad, desarrollando un sistema equilibrado de los distintos sistemas de transportes, priorizando los modos saludables y los colectivos.
- Habitabilidad de la ciudad, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y los visitantes.
- Espacio público y entorno urbano de calidad desde las distintas escalas urbanas.
- Cambios culturales de la sociedad.

### Propuestas y Plan de Acción

Granada, a través de su Ayuntamiento, desarrolló el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), un plan de fecha de febrero 2013, que se basa en la eficiencia, el respeto medioambiental, la accesibilidad y la calidad de vida ciudadana. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada parte de una lectura del modelo urbano-territorial de ámbito municipal y metropolitano.

De esta forma se apuesta por la protección del patrimonio histórico, cultural y natural, mediante un ejercicio de concienciación medioambiental de gran valor, salvaguardando áreas naturales de la Vega y de ríos (previamente amenazadas por la invasión abusiva del territorio). Igualmente se persigue fomentar una mejora generalizada del sistema rotacional y que proporcione al proyecto de ciudad una dimensión supramunicipal (espacios para la nueva economía, fortalecimiento del sector turístico, optimización de la accesibilidad) en la que sustente la toma de decisiones de la planificación del territorio metropolitano.

El PMUS pretende impulsar la implantación de fórmulas de intercambio novedosas, que liberen la presión de tráfico y los problemas de movilidad del Área Metropolitana. Se pretende:

Por un lado, incorporar en el interior de la ciudad un nivel rotacional aceptable de aparcamiento para liberar suelo ocupado por el automóvil.

Por otro, absorber el máximo de una demanda consolidada exterior con la finalidad de evitar los colapsos históricos que padece la ciudad.

El PMUS persigue lograr un modelo de ciudad capaz de conciliar las necesidades de transporte y movilidad, con la calidad de vida ciudadana, el respeto al medio ambiente, el desarrollo urbano, o las necesidades de ocio, trabajo o accesibilidad de vecinos y visitantes. Es, por tanto, una propuesta que, partiendo de principios de accesibilidad universal, de la participación ciudadana

y de la ley de economía sostenible en vigor, entre otras variables, quiere conseguir establecer un nuevo marco de relaciones entre peatones, bicicletas, vehículos y transporte público.

En conclusión, el PMUS constituye un ejercicio de ordenación urbana funcional orientado a la consecución de un modelo de ciudad donde la movilidad general no dependa del automóvil privado y donde el conjunto de espacios públicos, los equipamientos y los lugares simbólicos sean accesibles para todos.



Antes y después Ribera del Genil



## Plan Director de Caminos Naturales en la Vega de Granada

Desde la Diputación de Granada, en aras de una promoción de la movilidad sostenible, del turismo rural y de la protección y promoción de la Vega de Granada, impulsó la elaboración del Plan Director de Caminos Naturales de la Vega de Granada.

Este plan finalizó su redacción en el año 2007, y se actualizó en el año 2010.

La finalidad del Plan es la valorización patrimonial de la Vega de Granada, mediante la recuperación y acondicionamiento de una Red de Caminos Naturales que permita:

- La mejora de las condiciones ambientales de la Vega de Granada
- Armonizar los espacios de ocio, la defensa del ecosistema y el desarrollo de los municipios, en el marco de una visión integral que favorezca el desarrollo sostenible de la Vega de Granada con iniciativas imaginativas e innovadoras y con la diversificación de usos y acciones.
- Potenciar una nueva relación ciudad-campo y valorizar el patrimonio cultural, natural, etnológico, inmaterial, industrial, arqueológico... de la Vega de Granada, como seña de identidad y autenticidad de este espacio y como factor de desarrollo sostenible.
- El desarrollo de actividades deportivas, de ocio y tiempo libre, satisfaciendo una demanda social en alza que coadyuve a la mejora de las condiciones de vida de los habitantes.
- La movilidad intermunicipal, fomentando los medios de transporte en bicicleta como medios alternativos y no contaminantes.

Específicamente, son objetivos del Plan los siguientes:

- La planificación de las actuaciones y la coordinación entre las distintas administraciones con competencias en la materia.
- Potenciar el desarrollo sostenible y la gestión responsable del Patrimonio de la Vega.
- Recuperar el paisaje de la Vega.
- Fomentar los sistemas de movilidad sostenible.
- Mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

El Plan director propone, como eje vertebrador de la Red de Caminos Naturales, el cauce del Río Genil, como corredor verde de la vega en torno al cual se configure el resto de la red.

Asimismo, se describe también un anillo de más de 66 km de longitud, que a modo de anillo recorre toda la Vega de Granada conectando directamente 13 poblaciones.

Se describen asimismo una serie de ejes de conexión interna, a saber,

1. Atarfe – Santa Fe – Arroyo Salado.
2. Santa Fe – Belicena – Purchil.
3. Cúllar Vega – Río Genil.
4. Río Dílar – Armilla – Granada.
5. Ogíjares – La Zubia – Huétor Vega.

Por último, respecto a la estructuración de la red, se describen otros 15 itinerarios secundarios que permitan el acceso de todas las poblaciones de la Vega de Granada a los itinerarios principales.

Se tratan también en el Plan otros aspectos de la Red propuesta, como los usos permitidos y prohibidos, señalización, mantenimiento, puntos conflictivos, etc.

## Plan de Vivienda

La norma reguladora de la planificación de la vivienda en Andalucía es el Decreto 141/2016, de 2 de agosto, por el que se regula el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020, en este documento y en la disposición adicional segunda, se establecía el plazo de aplicación de la obligatoriedad de disponer de plan municipal de vivienda y suelo.

*“... los Ayuntamientos dispondrán de un año desde la entrada en vigor del presente Decreto para aprobar el correspondiente plan municipal de vivienda y suelo, de conformidad con lo establecido en la Ley 1/2010, de 8 de marzo, o adecuarlo en su caso al presente Plan.*

*2. No obstante lo anterior, las órdenes que desarrollen los distintos Programas contemplados en el presente Plan, podrán establecer como criterio preferente o como condición en la selección de actuaciones que el municipio en donde se desarrolle tenga aprobado el plan municipal de vivienda y suelo, en los términos recogidos en el artículo 7 y en el artículo 13 de la Ley 1/2010, en cuyo caso, si no se cuenta con el plan aprobado, no podrán acogerse al programa que se regule en la orden correspondiente o no se le aplicará el referido criterio de priorización.”*

Con la aprobación de los estudios previos del Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Granada en enero de 2012, se pretende establecer los objetivos propios del mismo, así como la definición de sus ejes estratégicos, se trata por tanto de reflejar de la forma más real y clara posible, los objetivos y prioridades del Ayuntamiento de Granada en materia de vivienda.

### Objetivos Generales

Como mínimo, son los que se definen a continuación:

- Hacer efectivo el acceso a los ciudadanos a una vivienda digna y adecuada a sus necesidades, en unas condiciones económicas proporcionales a los ingresos del hogar.
- El establecimiento de una oferta cualificada que cubra dicha demanda en un horizonte de 10 años en coherencia con los plazos de vigencia del Plan General de Ordenación Urbanística.
- La determinación de las necesidades de suelo para satisfacer dicha oferta residencial, cuantitativa y cualitativamente, y diseñar e implementar en su caso, los instrumentos urbanísticos su localización, clasificación, ordenación, gestión y ejecución.
- Promover la cohesión social en materia de vivienda, y evitar los fenómenos de discriminación, exclusión, segregación o acoso a los colectivos más vulnerables. Impulsar

la conservación y rehabilitación de las viviendas, así como su utilización adecuada; garantizar su calidad y adecuación a las normativas y criterios de seguridad y sostenibilidad ambiental y social.





### Identificación de Objetivos de naturaleza urbanística

En el ámbito de los objetivos de naturaleza propiamente urbanística desde el Plan Municipal de Vivienda de Granada, deberán plantearse y suscribirse los que se relacionan a continuación:

- La previsión de una oferta suficiente de viviendas para la población en general, de acuerdo con las necesidades derivadas de la formación de nuevos hogares y de la política urbanística municipal.
- La previsión de una oferta de viviendas protegidas, para satisfacer las necesidades de los sectores de población que no pueden acceder a la oferta en el mercado libre, teniendo en cuenta las disponibilidades de suelo y la política urbanística del Ayuntamiento de Granada.
- Reflejar las ayudas en materia de vivienda reconocidas legalmente para posibilitar el acceso a la vivienda a la personas con mayores dificultades económicas, como medida complementaria al ofrecimiento de vivienda protegida, en especial para las de alquiler.

### Ejes Estratégicos

Se trata de conseguir la definición de estrategias y actuaciones que mejor puedan conducir a la consecución de los mismos, se centraran en los siguientes aspectos:

#### Planeamiento y gestión urbanísticos

- Posibles cambios en el planeamiento urbanístico, tanto de sus determinaciones de ordenación como de las de gestión y programación, a fin de adecuarlo a las necesidades de vivienda detectadas.
- Calificaciones y reservas de techo para viviendas de protección pública y dotacional en el planeamiento urbanístico, proponiendo su concreción (régimen de protección, venta o alquiler, localización, etc...), y si fuera necesario, su incremento.
- La definición de medidas que aseguren el desarrollo, gestión y ejecución de las actuaciones urbanísticas de iniciativa privada y la edificación de los solares destinados a vivienda protegida de modo que se garantice que los propietarios las ejecutarán en los plazos previstos.

#### Patrimonio municipal de suelo

- Destino de las cesiones de aprovechamiento al Ayuntamiento de Granada, vinculándolas a la política de vivienda. Utilización y gestión del patrimonio municipal de suelo y vivienda y del fondo económico a él vinculado, poniéndolo al servicio de actuaciones programadas.
- Concreción de estrategias relacionadas con su ampliación y para la puesta a disposición de los terrenos a los agentes públicos y privados que hayan de asumir la promoción de viviendas protegidas.
- Definición de las posibles áreas sujetas al derecho de tanteo y retracto y otros instrumentos de intervención en la edificación, el uso del suelo y el mercado de vivienda definidos por la legislación urbanística y de vivienda.

#### Promoción de viviendas.

- La implantación de modalidades de promoción de viviendas de protección oficial en terrenos de patrimonio municipal de suelo, en función de las capacidades de promoción directa de la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo S.A y de posibles concertaciones con otros promotores sociales públicos o privados.
- El establecimiento de modalidades de promoción de las viviendas dotacionales, de inserción o de otras viviendas destinadas a los colectivos más desfavorecidos en el suelo municipal, teniendo en cuenta las capacidades de promoción directa de la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo S.A y al igual que se ha expresado anteriormente, las posibilidades de concertaciones con otros promotores públicos o privados.

#### Fomento de la rehabilitación y el uso adecuado de las viviendas

- La definición de las estrategias con respecto a la conservación, rehabilitación y la calidad del parque construido existente.
- Definición estratégica de actuaciones favorecedoras de la utilización del parque de vivienda existente.

#### Implantación de servicios de información y asistencia al ciudadano

- Definición del alcance y las modalidades de la prestación de los servicios a los ciudadanos que faciliten la información el acceso a la normativa de ayudas, programas y políticas de las administraciones públicas en materia de vivienda, y la mediación entre los propietarios y la población demandante de vivienda de cara a fomentar el alquiler social.

### Recursos, organización y conocimiento

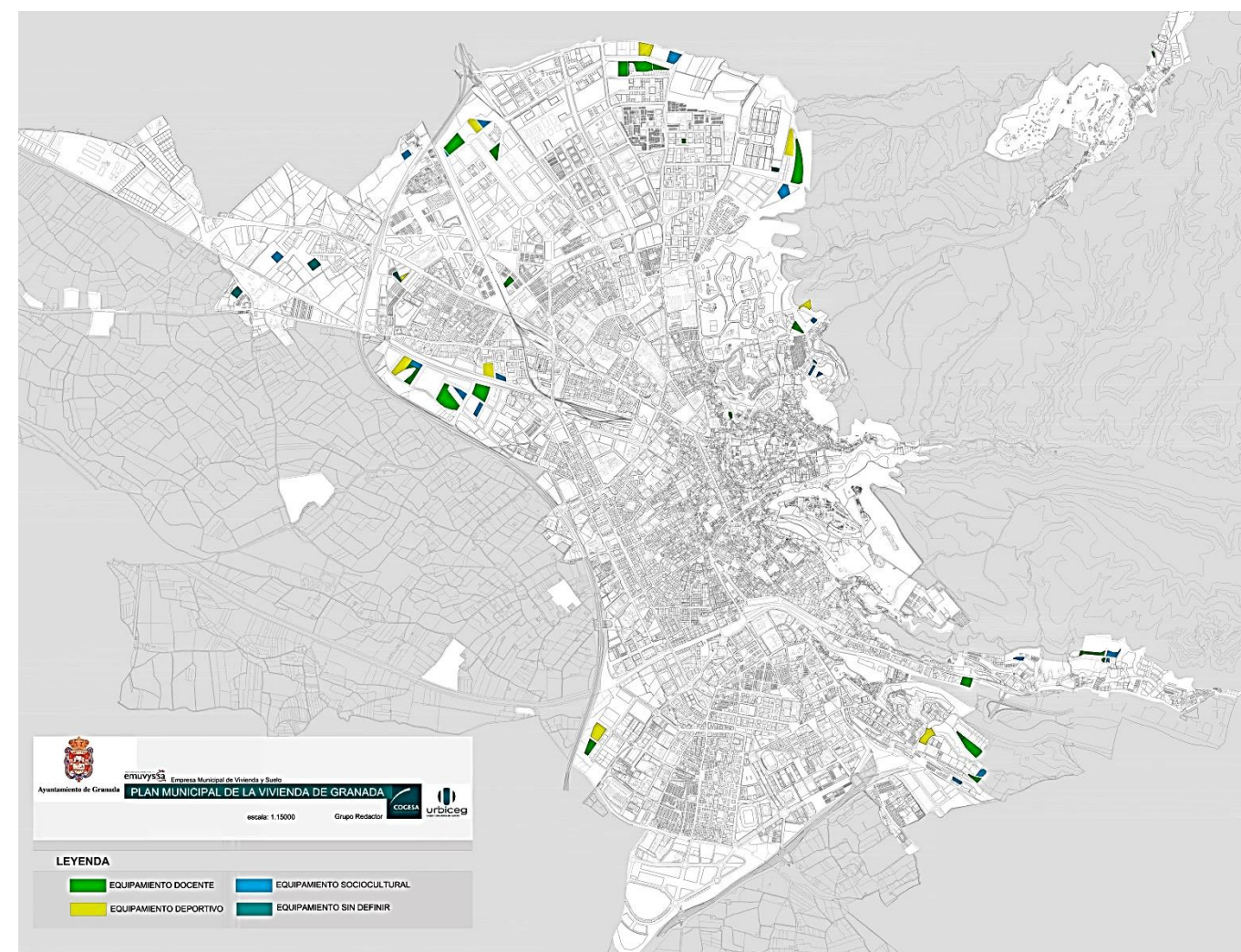
- Propuestas de concertación.

### Escenarios de Necesidades de Vivienda

La proyección de las necesidades de vivienda en la ciudad de Granada y su área metropolitana se ha realizado sobre dos escenarios distintos, en base a los resultados obtenidos del estudio Población, hogares y viviendas en el Área Metropolitana de Granada elaborado en 2008 por el Instituto de Desarrollo Regional de la UGR, actualizados con la evolución demográfica real del periodo 2007-2010 para el Plan de Vivienda vigente.

- Escenario 1, escenario de mínimos: Previsión de la evolución del número de viviendas en base a la proyección de las tendencias en el comportamiento sociodemográfico histórico de la ciudad de Granada.
- Escenario 2, escenario de máximos: Demanda potencial del número máximo de viviendas necesarias en la ciudad si todo el mundo puede satisfacer sus expectativas de movilidad residencial.

Con la coyuntura actual, en un contexto de estancamiento/recesión de la economía y con graves problemas de liquidez y de falta de crédito, se está produciendo una situación donde buena parte de esta demanda no puede ser atendida, por lo que la creación de nuevos hogares se ha visto ralentizada como consecuencia de la imposibilidad económica de las familias para poder adquirir una nueva vivienda. La desaceleración en la creación de nuevos hogares no significa una reducción de la demanda, sino, principalmente, una imposibilidad económica coyuntural para poder satisfacer a dicha demanda.

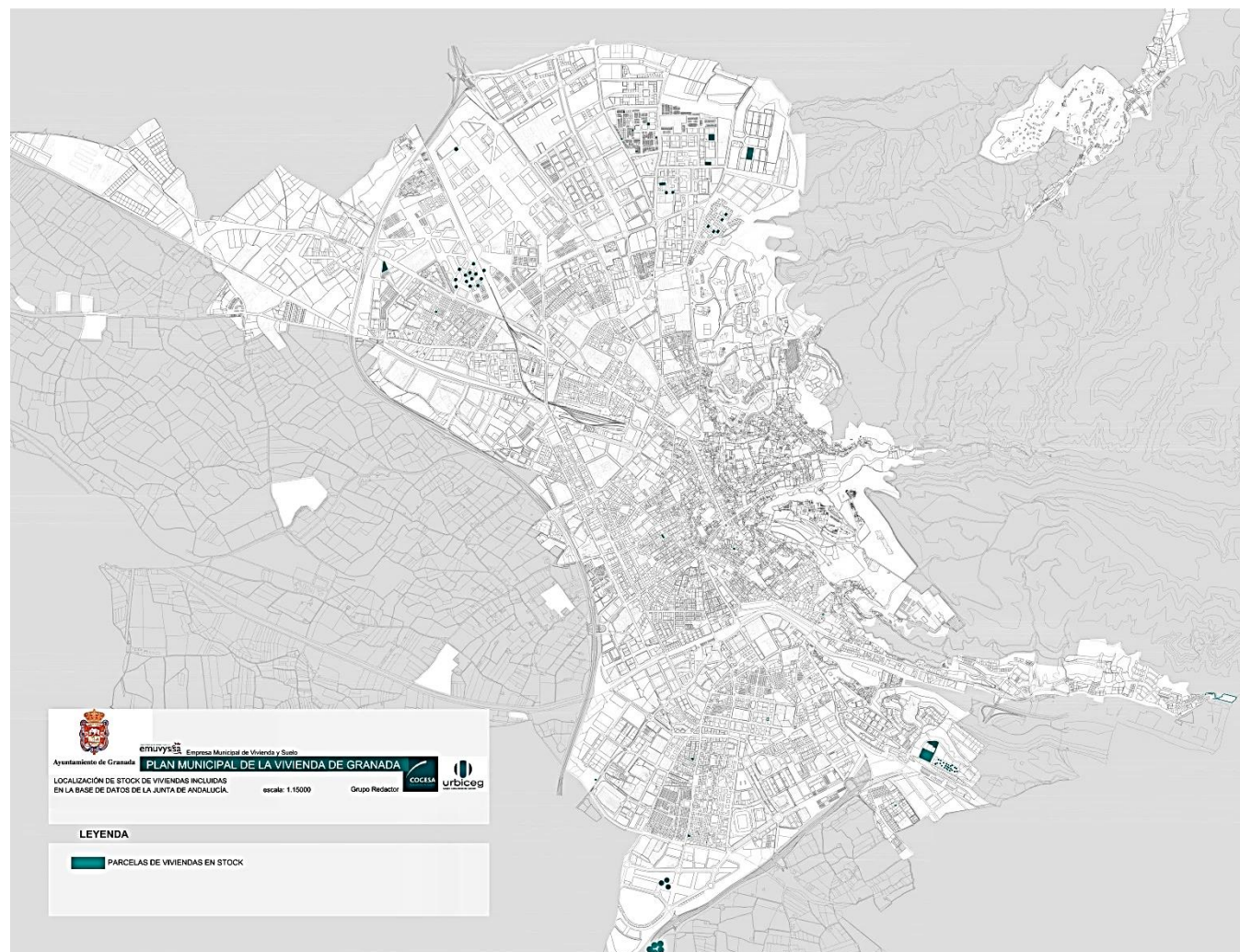


Equipamientos según el Plan Municipal de Vivienda.

### Escenario de mínimos

Según la evolución sociodemográfica para el Área Metropolitana de Granada, en el periodo 2007-2017 se generaron 41.200 nuevos hogares que necesitaron una vivienda. Prácticamente el 65% de estas viviendas se van a tener que generar para dar respuesta a la demanda interna de la propia área metropolitana, es decir, a nuevos hogares que se creen por individuos que actualmente ya viven en la zona. El 35% restante servirá para cubrir las necesidades de vivienda de la inmigración exterior, es decir, futuros demandantes de vivienda que actualmente no viven en el área metropolitana. Se prevé que a lo largo de los próximos 10 años el crecimiento poblacional del Área Metropolitana de Granada debido al efecto de la migración exterior supere las 38.000 personas, responsable por tanto del 70% del crecimiento demográfico previsto en el área de estudio.





Viviendas en Stock.

No obstante, de mantenerse en el tiempo las condiciones actuales del mercado inmobiliario, para Granada capital solo se prevén unas necesidades de 4.100 viviendas en ese período.

Prácticamente la totalidad de las nuevas necesidades de vivienda en Granada se deberán al efecto de la inmigración exterior, ya sea del extranjero o del resto de España. Incluso en el segundo quinquenio de previsión, las necesidades de vivienda sin la contribución de estos colectivos, resulta negativa. Estos saldos mínimos de demanda interna son consecuencia fundamentalmente de los flujos migratorios internos desde la capital hacia la corona metropolitana, principalmente de gente joven, así como por un mayor envejecimiento de la población de la capital respecto del resto de municipios periféricos.

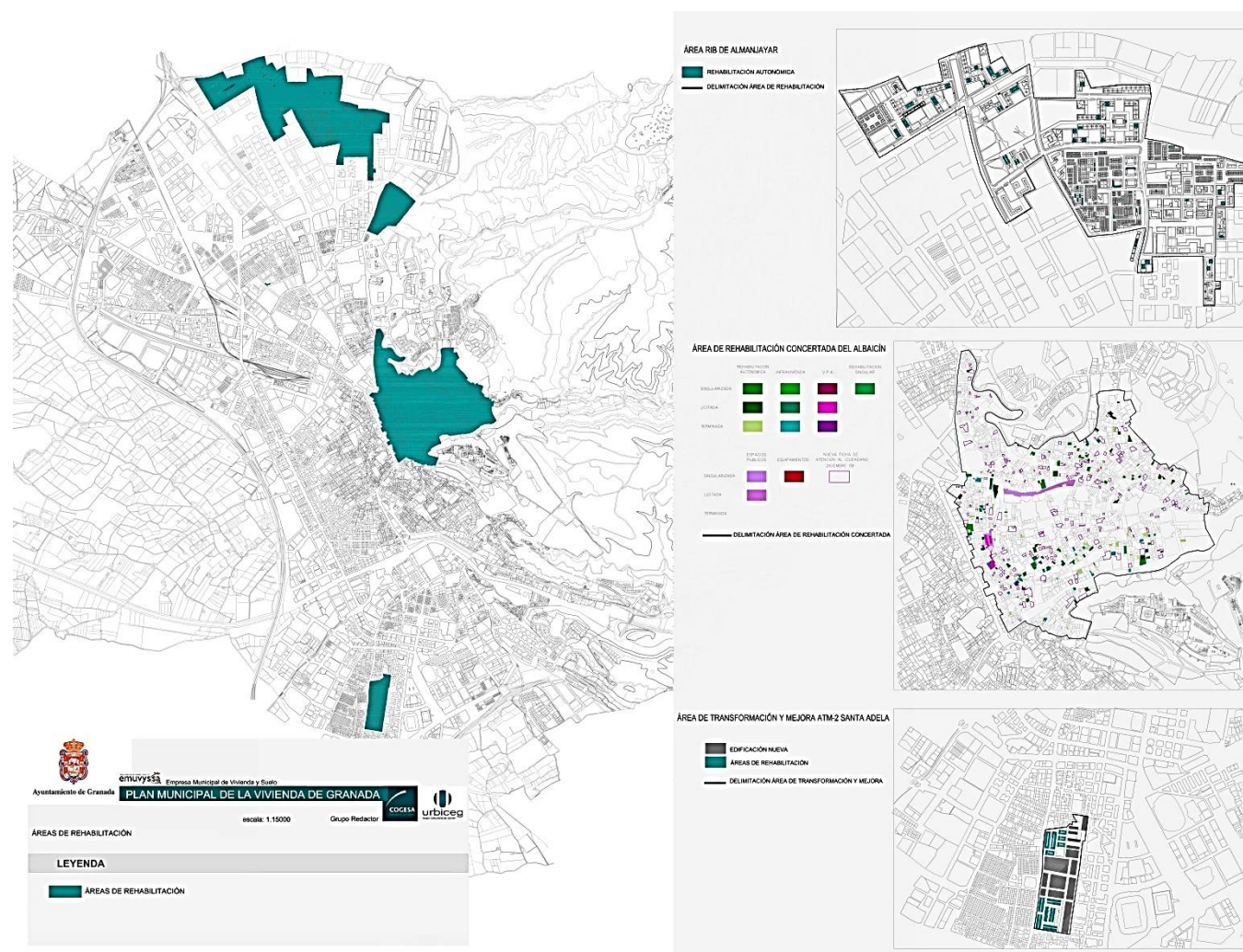
En definitiva, si no se cambia la estructura del mercado inmobiliario, con unos precios en la capital 40% más caros que la media de la corona, la capital continuará perdiendo población, principalmente población joven, limitándose las necesidades de vivienda prácticamente en exclusiva a las originadas por la inmigración exterior.

### Escenario de Máximos

Para poder materializar toda esta demanda potencial será preciso generar una oferta inmobiliaria adecuada y con unos precios asequibles, que frenen la migración de la ciudad hacia la periferia.

Para la elaboración de este escenario de previsión se ha supuesto que los flujos migratorios exteriores no dependerán de la situación del mercado inmobiliario local, ya que se supone que aspectos como la coyuntura económica, políticas de inmigración... afectarán de forma mucho más determinante sobre estas variables. Por ello, para el cálculo de las necesidades de vivienda originadas por los flujos migratorios se han tomado los mismos valores que en el escenario de mínimos, calculado en base a las proyecciones de las tendencias sociodemográficas históricas. Según la encuesta realizada, sin tener en cuenta la migración exterior, en los próximos 5 años se van a generar en el área metropolitana 14.100 nuevos hogares que van a necesitar una vivienda para alojarse. Tal y como se puede comprobar, los resultados obtenidos de la encuesta sobre expectativas de movilidad residencial concuerdan prácticamente con los resultados obtenidos del estudio sociodemográfico para la demanda interna del conjunto del área metropolitana. No obstante, se encuentran importantes diferencias entre ambos escenarios cuando se realiza el análisis desagregado entre la ciudad de Granada y la corona: En base a las preferencias expresadas por los demandantes de vivienda, casi 6.500 de estas familias se alojarían en Granada frente a 7.600 que se ubicarían en la corona. Por el contrario, la demanda interna de viviendas para la ciudad de Granada derivada de las proyecciones poblacionales para los primeros 5 años de previsión se sitúa en tan solo 300 viviendas, frente a unas necesidades en la corona metropolitana de 13.800 viviendas.





### Conclusiones

Las diferencias entre ambos escenarios se deben fundamentalmente a la posibilidad o no de satisfacer las preferencias de ubicación de la nueva residencia en la ciudad, principalmente como consecuencia del diferencial de precios existente entre Granada y la corona metropolitana.

Para los próximos 5 años se prevé que se creen 14.100 nuevos hogares en el área metropolitana, de los cuales 8.100 preferirían ubicarse en Granada. Así mismo, la ciudad recibiría a lo largo del mismo periodo 1.700 hogares procedentes de cambios de residencia de individuos que actualmente viven en la corona; pero, por el contrario, 3.300 viviendas de la ciudad se desalojarían como consecuencia de traslados en sentido contrario hacia la periferia. En total, la creación neta de nuevos hogares en la ciudad de Granada y, por tanto, la necesidad de viviendas, sin tener en cuenta el efecto de la migración exterior se sitúa en 6.500 viviendas para los próximos 5 años.

Aunque la encuesta solo ofrece resultados para los primeros 5 años de previsión los resultados pueden extrapolarse al segundo periodo de previsión ya que las necesidades de vivienda para el conjunto del área metropolitana obtenidas de la encuesta prácticamente no presentan diferencia alguna con las proyecciones del número de hogares elaboradas en base a la evolución poblacional.

Para el segundo quinquenio de previsión (2012-2017) se ha tomado, para el conjunto del área metropolitana, la misma demanda de viviendas obtenida a partir de las proyecciones sociodemográficas. El reparto de dicha demanda entre la ciudad de Granada y la corona se ha estimado manteniendo en el tiempo los mismos porcentajes de preferencia que expresan los demandantes actuales de vivienda.

En base a las hipótesis anteriores y agregando las necesidades de vivienda generadas por la migración exterior se obtiene una demanda potencial para la ciudad de Granada de 15.400 viviendas para los próximos 10 años.

Si se modifica el modelo inmobiliario actual y todos los potenciales demandantes de vivienda en Granada pudieran satisfacer sus expectativas y preferencias residenciales, en la ciudad se crearían casi 16.000 nuevos hogares en los próximos 10 años, frente a un crecimiento de poco



más de 4.000 hogares si se mantiene el modelo actual. En total, de mantenerse la estructura del mercado inmobiliario actual con unos diferenciales en el precio de la vivienda entre Granada y su corona por encima del 40%, la ciudad dejará de atender a una demanda de 11.800 viviendas, lo que equivale a una población de aproximadamente unas 30.000 personas.

#### Demanda no satisfecha con el modelo inmobiliario actual

Si se mantienen las tendencias observadas a lo largo de los últimos años y la población de la ciudad continúa migrando a la periferia en busca de viviendas de precios más asequibles, a lo largo de los próximos 10 años la población de Granada se va a reducir en aproximadamente 15.900 personas. No obstante, existe un elevado número de personas que, de existir una oferta suficiente y acorde a sus posibilidades, fundamentalmente económicas, preferirían vivir en la capital en lugar de tener que emigrar a los municipios de la corona. Según las preferencias expresadas por los potenciales demandantes de vivienda del área metropolitana, se estima una demanda no satisfecha para la ciudad de Granada de 11.800 viviendas si se mantiene el modelo actual a lo largo de la próxima década, lo que equivale a una población de aproximadamente 30.000 personas. De la demanda no satisfecha con el modelo actual, aproximadamente el 60% procederían de la propia ciudad de Granada, frente a un 40% de la corona.

Además, de producirse este cambio en el mercado inmobiliario, no solo sería posible frenar esta emigración de Granada hacia la corona, sino que incluso se podría atraer a determinados segmentos de población que actualmente están viviendo fuera de la ciudad. Así, se estima para la próxima década una demanda no satisfecha de aproximadamente 5.000 viviendas para personas que procederían de la corona metropolitana, de las cuales 1.700 viviendas aproximadamente se corresponderían con nuevos hogares y 3.300 viviendas para traslados de hogares ya existentes en la periferia y que desearían volver a la capital.

## Calidad del aire

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas ambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana. Las afecciones que causa están asociadas, principalmente, a los sistemas respiratorio y cardiovascular. Los grupos de población más afectados son las personas de avanzada edad, las mujeres embarazadas, los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares crónicas.



En las estaciones de medida de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire, en el último período analizado, en varias zonas de Andalucía se ha superado los valores legales de PM<sub>10</sub>. Entre ellas se encuentra la zona de Granada y área metropolitana. En esta zona, asimismo, se supera el valor límite anual de NO<sub>2</sub> en el año 2010, fecha en la que entra en vigor.

Por este motivo, se realiza un Plan de mejora de la calidad del aire propuesto para esta zona, que se encuentra ampliamente desarrollado. El objetivo, por tanto, es contextualizar el problema a resolver, identificando las causas que lo generan, cuantificar los objetivos de reducción a alcanzar y comprobar si con las medidas existentes, dichos objetivos se alcanzan.

## Procedencia de los niveles contaminantes

### Procedencia de los niveles de partículas

Según los datos anteriores, se concluye que en Granada, las mayores emisiones de partículas, un 35,7% en 2007, se deben a la industria de materiales no metálicos, seguidas de las procedentes al tráfico rodado, con un 33,4%. El sector doméstico, comercial e institucional y la maquinaria agrícola contribuyen a las emisiones de partículas con un 12,8% y un 4,21% respectivamente.

SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	PM <sub>10</sub> (t/a)	PM <sub>10</sub> (%)	PM <sub>10</sub> (t/a)	PM <sub>10</sub> (%)	PM <sub>10</sub> (t/a)	PM <sub>10</sub> (%)	PM <sub>10</sub> (t/a)	PM <sub>10</sub> (%)	PM <sub>10</sub> (t/a)	PM <sub>10</sub> (%)
Industria de materiales no metálicos	396	41,6	410	40,7	407	40,2	379	38,8	352	35,7
Tráfico rodado	291	30,5	327	32,4	327	32,3	321	32,9	328	33,4
Sector doméstico, comercial e institucional	125	13,1	127	12,6	124	12,2	125	12,8	126	12,8
Maquinaria agrícola	37,3	3,91	38,2	3,80	38,9	3,84	41,2	4,22	41,4	4,21
Industria química	11,4	1,20	13,8	1,37	29,5	2,91	21,7	2,22	40,1	4,07
Producción de energía eléctrica	41,4	4,34	36,7	3,64	28,0	2,76	25,5	2,61	36,0	3,66
Otros Modos de Transporte y Maquinaria Móvil	20,3	2,13	20,6	2,05	21,2	2,09	22,2	2,28	23,1	2,35
Otras actividades	16,4	1,72	16,7	1,66	19,8	1,96	25,4	2,60	22,6	2,29
Ganadería	14,6	1,54	17,8	1,76	17,6	1,74	15,2	1,56	14,8	1,50
<b>TOTAL</b>	<b>953</b>	<b>100</b>	<b>1007</b>	<b>100</b>	<b>1014</b>	<b>100</b>	<b>977</b>	<b>100</b>	<b>984</b>	<b>100</b>

Procedencia de los niveles de partículas.

### Procedencia de los niveles de dióxido de nitrógeno

Los datos evidencian que las emisiones más altas corresponden al sector del tráfico rodado, con un 51,2% en 2007, seguidas de las procedentes de la actividad de fabricación de cementos, cales y yesos con un 29,1% para el mismo año.



EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE NO <sub>x</sub> POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	NO <sub>x</sub> (t/a)	NO <sub>x</sub> (%)	NO <sub>x</sub> (t/a)	NO <sub>x</sub> (%)	NO <sub>x</sub> (t/a)	NO <sub>x</sub> (%)	NO <sub>x</sub> (t/a)	NO <sub>x</sub> (%)	NO <sub>x</sub> (t/a)	NO <sub>x</sub> (%)
Tráfico rodado	2829	52,4	2934	54,3	2954	56,8	2831	56,0	2762	52,2
Producción de energía eléctrica	1148	21,3	1017	18,8	774	14,9	707	14,0	1000	18,9
Industria de materiales no metálicos	585	10,8	601	11,1	562	10,8	556	11,0	559	10,6
Sector doméstico, comercial e Institucional	228	4,23	246	4,54	260	4,99	263	5,20	271	5,12
Maquinaria agrícola	143	2,64	147	2,71	149	2,86	158	3,13	159	3,00
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	95,9	1,78	97,4	1,80	100	1,92	105	2,08	109	2,06
Agricultura	96,2	1,78	88,6	1,64	84,2	1,62	87,8	1,74	89,1	1,68
Industria del aceite	75,9	1,41	75,9	1,40	75,9	1,46	75,9	1,50	75,9	1,43
Cementos, cales y yesos	44,4	0,821	45,7	0,845	59,5	1,14	64,2	1,27	62,2	1,18
Industria alimentaria	54,8	1,01	54,8	1,01	60,2	1,16	61,3	1,21	60,3	1,14
Biogénicas	47,5	0,879	45,5	0,841	45,7	0,877	46,4	0,919	44,3	0,838
Industria química	18,8	0,349	20,5	0,379	37,8	0,726	28,1	0,557	37,0	0,699
Tráfico aéreo	17,6	0,325	18,8	0,347	19,3	0,371	23,6	0,466	30,4	0,575
Otras actividades	15,5	0,288	16,5	0,306	23,2	0,447	47,0	0,929	30,9	0,585
<b>TOTAL</b>	<b>5400</b>	<b>100</b>	<b>5408</b>	<b>100</b>	<b>5204</b>	<b>100</b>	<b>5054</b>	<b>100</b>	<b>5289</b>	<b>100</b>

Procedencia de los niveles de partículas.

### Medidas planteadas

Las medidas del Plan de Actuación se estructuran en dos grupos. El primer grupo, Grupo 1, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales GR (Granada), está integrado por aquellas actuaciones que ya están definidas en normas o planes existentes o bien han sido propuestas por algún Organismo específicamente para la elaboración del presente Plan. El segundo grupo, Grupo 2, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales PCA (Plan Calidad Aire), recoge las directrices de las nuevas medidas que han de ponerse en marcha como resultado de la elaboración del presente Plan, correspondiendo su definición al organismo/administración competente según el ámbito de aplicación de las mismas.

MEDIDAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN DE GRANADA Y ÁREA METROPOLITANA			
<b>TRÁFICO</b>			
<b>REDUCCIÓN DEL VOLUMEN DE TRÁFICO</b>			
Fomento del transporte público y compartido	Fomento del transporte no motorizado	Medidas disuasorias al uso del vehículo particular	Otras medidas de movilidad urbana
Metro ligero y cercanías	Carril bici y fomento de la movilidad ciclista	Creación de bolsas de aparcamientos encaminadas a la disminución del tráfico	Ordenación del tráfico
Mejora del transporte público urbano	Peatonalización y fomento de los desplazamientos a pie		
Fomento de la elaboración de planes de movilidad	Fomento del teletrabajo		
Mejora del transporte público Interurbano	Programa ciudad sostenible. Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana		
<b>REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS</b>			
Combustibles convencionales	Vehículos eléctricos	Resuspensión del material pulverulento	
Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos	Empleó de vehículos eléctricos en flotas oficiales	Limpieza de las vías de circulación para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico	
Adecuación de la velocidad de acceso a los municipios	Bonificación vehículos menos contaminantes	Elaboración de un Plan de mejora de caminos	
<b>MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>			
Carreteras: variantes, vías principales y otras actuaciones		<b>Otras infraestructuras</b>	
		Automatización de la gestión del tráfico	
		Remodelación de la estación de ferrocarril	
		Eje ferroviario transversal (Sevilla – Granada - Almería)	
<b>REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS</b>			
Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías			
<b>SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL</b>			
Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Plan Renove de viviendas			
Rehabilitación energética de la envolvente térmica de los edificios existente			
Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones térmicas de los edificios existentes			
Construcción de nuevos edificios y rehabilitación de existentes con alta calificación energética y consumo de energía casi nulo			
<b>SECTOR INDUSTRIAL</b>			
Medidas contempladas en las Autorizaciones Ambientales Integradas de algunas Industrias			
Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas			
Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales			
Medidas correctoras en actividades extractivas			
Medidas para la reducción de emisiones en industrias que manejan sólidos pulverulentos			
<b>ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN</b>			
<b>Aprobación de ordenanzas municipales de gestión ambiental en obras de construcción y demolición</b>			
Planificación de obras			
Actividades en construcción y demolición			
Transporte de materiales			
<b>Vigilancia Ambiental en obras de Infraestructura</b>			
<b>PREVENCIÓN</b>			
Fomento de Inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental			
Actuaciones para la mejora de la calidad del aire asociadas a la evaluación ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del aeropuerto de Granada			
Convenio con la Diputación para el control de la calidad del aire de forma periódica en el término municipal de Ogijares			
Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible			
Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de Inmisión de PM <sub>10</sub> de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas			
Apantallamiento vegetal de autovía A-44 en la zona más próxima al núcleo urbano de Alhendín			
<b>SENSIBILIZACIÓN</b>			
Fomento de la conducción eficiente			
Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población			
<b>GESTIÓN</b>			
Sistema de medida de la calidad del aire			

## Igualdad de género

### Marco Europeo

Diversos organismos internacionales definen el urbanismo y la ordenación del territorio como campos de política y gestión públicas de primer orden para avanzar hacia la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.



En la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible que tuvo lugar en septiembre de 2015, la ONU definió 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible. Uno de ellos era *“Alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas”*. Por otra parte, en el objetivo de *“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”*, se establece como meta *“proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”*.

En la Nueva Agenda Urbana de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) que tuvo lugar en Quito en 2016, se trató la manera en que se planifican, se diseñan, se financian, se desarrollan, se administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos. Entre los objetivos que se persiguen está el *“lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible (...), asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones (...) y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios*

*públicos y privados”*. Este objetivo se reforzó de forma transversal en muchos de los temas que trataron, *“teniendo en cuenta la edad y el género”*.

La Agenda Urbana de la UE adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, tanto a nivel nacional y regional como en las propias ciudades. En el Pacto de Amsterdam, firmado el 30 de mayo de 2016, entre las cuestiones transversales de los temas prioritarios seleccionados para la Agenda urbana de la UE está la del *“Impacto sobre el cambio social, incluido el cambio de comportamiento, promoviendo, entre otras cosas, igual acceso a la información, igualdad de género y empoderamiento de las mujeres”*.

### Marco Nacional

*“Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social”*. Artículo 14 de la Constitución Española.

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

En el artículo 31 de la ley 2/2007 que trata sobre las políticas urbanas, de ordenación del territorio y vivienda, se dice que las administraciones deberán incluir medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres. Por tanto, se deberá tener *“en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas y en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico [...], utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia”*.

El Acuerdo de Asociación de España para el período de programación 2014-2020 establece como uno de los objetivos transversales básicos, la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.



El Programa Operativo de Crecimiento Sostenible de este periodo, en su eje de Desarrollo Urbano Integrado y Sostenible precisa que “apoyará proyectos urbanos integrados que puedan actuar transversalmente, entre otros, sobre la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres”. Este principio se ha formalizado en los criterios de puntuación de la selección de las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) para financiar con fondos FEDER. De esta manera, se fomenta que todas las estrategias de ciudad financiadas con fondos europeos tengan en cuenta criterios de perspectiva de género.



### Marco Autonómico

El marco a nivel autonómico en materia de igualdad lo constituye la reciente Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2017, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

En el artículo 50 de la ley 12/2017 (modificado parcialmente por la ley 9/2018), se tratan conjuntamente el Planeamiento urbanístico, la vivienda y el transporte público, trasladando y ampliando lo ya establecido en el marco nacional.

La Consejería de Igualdad de Género de la Junta de Andalucía tiene publicado un módulo sobre urbanismo con perspectiva de género en el que se explica la necesidad de esta: “...el urbanismo no es neutro desde el punto de vista de género. El urbanismo puede mejorar o por el contrario perjudicar el modo en el que las mujeres llevan a cabo sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la esfera privada. Si las personas que redactan los planes urbanísticos y toman las decisiones no consideran las variables de género desde el principio de sus análisis y en sus propuestas, es muy probable que las opciones de desarrollo urbanístico perjudiquen desproporcionadamente a las mujeres”. También se ofrecen una serie de consideraciones a tener en cuenta a la hora de hacer urbanismo, que pueden resumirse en las siguientes:

- Integración de usos y proximidad. Sobre modelos de ciudad compacta que concentren la actividad de modo que se reduzcan los tiempos de desplazamientos cotidianos.
- Transporte. Sobre la importancia de desarrollar conjuntamente los suelos y el transporte público.
- Espacio público y seguridad. Sobre la importancia de los espacios libres continuos en los que exista actividad, visibilidad y trayectos de seguridad gracias al diseño y disposición de edificios y elementos urbanos.
- Vivienda. Sobre la importancia de la diversidad de tipologías de vivienda, y la accesibilidad a personas con cargas familiares.
- Actividad económica. Sobre la importancia de situar las fuentes de empleo cerca del transporte público y de servicios comerciales y de gestión.
- Equipamiento, comercio y ocio. Sobre la importancia de incrementar los equipamientos destinados a personas dependientes, y sobre la diversidad del resto en función de todos sus posibles usuarios.
- Representación y participación. Sobre la importancia de referentes femeninos que los espacios públicos y la eliminación de mensajes sexistas.

Las cuales se deberán tener en cuenta a la hora de la elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de la ciudad de Granada.

## Marco Municipal

A nivel municipal, el Ayuntamiento de Granada aprobó en julio de 2018 el V Plan Municipal de Igualdad entre Mujeres y Hombres con el que muestra su compromiso “*para aplicar de manera transversal el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres en las políticas municipales, para avanzar en una sociedad en igualdad superando el modelo patriarcal, para hacer frente a la violencia de género y para promover la plena participación de las mujeres en los espacios públicos*”. En él se pueden encontrar una serie de ejes estratégicos de intervención, objetivos, actuaciones e indicadores que concretan en cada campo de actuación municipal como introducir la perspectiva de género, en este caso cabe destacar dos campos:

- Medio ambientes. Actuaciones:
  - 2.56 Introducción de la perspectiva de género en las actuaciones y programas medio ambientales: Proyecto Ciudad por el Clima y Pacto de Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible (PACES).
  - 2.57 Introducción de la perspectiva de género en la gestión y tramitación de Medio Ambiente.
- Urbanismo. Actuaciones:
  - 2.68 Introducción de la perspectiva de género en el diseño de la ciudad.
  - 2.69 Introducción de la perspectiva de género en la revisión del Plan Municipal de Vivienda.

- 2.70 Elaboración del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) con informe de impacto de género.

Es importante destacar la necesidad de redactar un nuevo planeamiento general para Granada en el que se tenga en cuenta la perspectiva de género, y así mismo, la importancia de realizar el informe de impacto de género que permita localizar aquellos aspectos propositivos que sean susceptibles de replantearse desde una perspectiva de igualdad entre mujeres y hombres.

## Objetivo

El interés general de la aplicación de las políticas de género es incorporar el objetivo de la igualdad entre mujeres y hombres en los espacios urbanos y en la ordenación urbanística.

Con el futuro documento del Plan General, se pretende impulsar la obligación de integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento. El resultado final redundará a su vez en la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía.

Será de aplicación en las actuaciones de regeneración urbana y rehabilitación, así como en la creación y consolidación de nuevos modelos de ciudad en todos los aspectos que influyen en el ámbito urbano, tanto espacios públicos como edificios.



## Análisis planes y programas

Documento	Fecha	Nivel	Estado	Comentarios
POTAUG - Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada	Diciembre 1999	Autonómico	Vigente	Cuenta ya con casi veinte años de antigüedad y parte de su contenido está algo desactualizado; sin embargo, sus determinaciones y protecciones siguen siendo vigentes.
Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía	Marzo 2001	Autonómico	Vigente	Andalucía es la Comunidad Autónoma que cuenta con la más extensa red de vías pecuarias, en concreto, más de 30.000 km. En nuestro caso hay 14 vías pecuarias que cruzan por el término municipal de Granada.
POTA – Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía	Noviembre 2006	Autonómico	Vigente	Este documento establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio andaluz, constituyendo el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional. Establece el Modelo de Territorio y Ciudad para toda Andalucía.
Plan Especial del Medio Físico de Granada	Marzo 2007	Autonómico	Vigente	Viene a señalar y delimitar los espacios protegidos de la provincia. Algunos de ellos afectan al término municipal de Granada.
Adecuación del Plan Forestal Andaluz Horizonte 2015	Septiembre 2010	Autonómico	Vigente	Viene a actualizar algunos aspectos del Plan Forestal de 1989.
Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana	Mayo 2011	Autonómico	Vigente	Los objetivos perseguidos por la Estrategia son los siguientes: Diseñar un modelo de ciudad compacta, diversa, eficiente y cohesionada socialmente; Concienciar a la ciudadanía de la importancia del uso razonable y sostenible de recursos; Aplicar medidas para lograr la mejora de la calidad urbana y la calidad de vida de la ciudadanía; Aplicar la innovación tecnológica a los procedimientos de gestión y planificación; Adoptar criterios de sostenibilidad a las políticas sectoriales; Apostar por mejora de la movilidad y accesibilidad en la ciudad; Fomentar la colaboración y coordinación entre administraciones.
EESUL – Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana Local	Junio 2011	Estatal	Vigente	Este documento recoge los principios, objetivos y directrices que el planeamiento debería asimilar, entre ellos están: el <u>desarrollo territorial y urbano</u> equilibrado; la mejora de la <u>movilidad</u> , la <u>gestión</u> y las <u>edificaciones</u> urbanas; la lucha contra el <u>Cambio Climático</u> ; y la mejora de las <u>relaciones entre lo urbano y lo rural</u> .
Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020	Enero 2012	Autonómico	Vigente	El Plan propone desarrollar estrategias de <u>planificación y actuación que permitan una reducción neta de los efectos negativos asociados a la producción y a la gestión de estos residuos desde una perspectiva global en el territorio</u> , que integre la regulación sectorial y tenga en cuenta, sobre todo, el ciclo de vida de los productos y materiales no sólo la fase de los residuos. El Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020 se estructura en seis programas transversales, que se desarrollan a través de 14 de líneas de actuación y 34 medidas, concretas y evaluables, que pretenden dar respuesta a los objetivos propuestos. Se adjunta a continuación un resumen de cada uno de ellos.
Plan Nacional de Arquitectura Defensiva	Octubre 2012	Estatal	Vigente	La ciudad de Granada tiene un gran patrimonio de carácter defensivo, como son la Alhambra de Granada o las murallas del Albayzín. Estos se desarrollan mejor en el plan autonómico, Plan de Arquitectura Defensiva de Andalucía (PADA).
Plan Andaluz de Movilidad Sostenible	Julio 2014	Autonómico	Vigente	Según el Plan, una <u>nueva cultura de movilidad sostenible</u> está comenzando a implantarse en las sociedades avanzadas basándose en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, logrando que las necesidades de <u>desplazamiento de personas y mercancías</u> se realicen <u>con el menor impacto ambiental</u> , contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y eficiencia energéticas, y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.
Plan de Infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía	Diciembre 2016	Autonómico	Vigente	Este plan se constituye como el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz. Para la ciudad de Granada se programan actuaciones específicas,

Documento	Fecha	Nivel	Estado	Comentarios
				básicamente relacionadas con la puesta en servicio y explotación del Metropolitano de Granada, y la implantación de plataformas reservadas para el transporte público en zonas estratégicas del área metropolitana.
Plan Andaluz de la Bicicleta 2020	Enero 2014	Autonómico	Vigente	El Plan persigue un mayor uso de la bicicleta que contribuya a la obtención de los objetivos territoriales, ambientales y de desarrollo económico que tiene planteados la Comunidad Autónoma Andaluza. Incluye nuevas vías ciclistas, con redes a nivel urbano, metropolitano y autonómico que se integrarían con las vías existentes para alcanzar unos 5200 kilómetros. Igualmente, se prevén medidas complementarias como: aparcamientos, intermodalidad o programas sectoriales de apoyo (turismo, empleo, medio ambiente, educación etc.). En la ciudad de Granada se propone una malla de vías ciclistas que posibiliten una red segura para la movilidad de los usuarios.
Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. PITVI (2012 – 2024)	Marzo 2015	Estatal	Vigente	El PITVI se divide en dos estrategias, una dirigida a infraestructuras y transporte y otra a la vivienda, siendo los objetivos para cada una de ellas los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infraestructura y Transporte, en relación a Granada: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Se menciona una nueva Autovía, la A-81 Badajoz – Espiel – Granada.</li> <li>○ Se menciona una nueva entrada desde Pinos Puente, la GR-43.</li> <li>○ Se menciona una circunvalación de la A-44 a la altura de Granada.</li> <li>○ Se menciona una estrategia ferroviaria para mejorar la conexión de Granada.</li> </ul> </li> <li>▪ Vivienda: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ El documento apuesta por la rehabilitación y el fomento del alquiler.</li> </ul> </li> </ul>
Plan Plurianual de Actuación de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA) 2016-2020	Junio 2016			La Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía lleva 30 años contribuyendo al desarrollo de las políticas públicas de suelo y vivienda de la Junta de Andalucía para esta Comunidad Autónoma. En la provincia de Granada gestionan más de siete mil ochocientas viviendas.
III Plan Andaluz de Producción Ecológica Horizonte 2020	Julio 2016	Autonómico	Vigente	El Plan Andaluz de Producción Ecológica, dispone que se lleven a cabo planes estratégicos de tipo territorial y/o sectorial que favorezcan el desarrollo equilibrado de la producción ecológica a través de planteamientos de cooperación entre diversos agentes del sector.
Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020	Septiembre 2016	Autonómico	Vigente	El nuevo Plan se orienta a priorizar tres fines fundamentales: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Facilitar el acceso a la vivienda</u> a la ciudadanía en condiciones asequibles y evitar la exclusión social.</li> <li>▪ <u>Incentivar la rehabilitación</u> y la promoción de viviendas en régimen de alquiler, alquiler con opción a compra y compra, como medio de fomento de la recuperación económica del sector para reactivar la creación y mantenimiento de empleo estable en el mismo.</li> <li>▪ Facilitar el cambio hacia <u>un modelo de ciudad sostenible</u> y accesible.</li> </ul>
Plan de Acción “Andalucía Smart” 2020	Septiembre 2016	Autonómico	Vigente	Según el Plan, las ciudades son las protagonistas del desarrollo económico y social de los territorios. Para ello necesitan nuevos instrumentos acordes con la Estrategia Europea de Especialización Inteligente (RIS3) que supongan una mayor eficacia y eficiencia en la gestión de los servicios públicos.
Plan de Emergencia por Incendios Forestales en Andalucía	Octubre 2016	Autonómico	Vigente	Según el Plan, los incendios forestales constituyen la principal amenaza para la supervivencia de los espacios naturales en Andalucía y no sólo suponen unas graves pérdidas ecológicas, sociales y económicas, sino que, además, ponen en peligro vidas humanas, causando una generalizada alarma social. Por eso, se establece un protocolo de prevención y actuación para toda la región.



Documento	Fecha	Nivel	Estado	Comentarios
Plan Director de Promoción Turística de Andalucía Horizonte 2020	Diciembre 2016	Autonómico	Vigente	Meta: "Promover un destino único, inteligente y competitivo, fomentando la internacionalización de las PYMES turísticas, apostando por la innovación en marketing e investigación"
Plan Director de Caminos Naturales de la Vega de Granada	Julio 2012	Provincial		Documento que persigue la utilización de vías alternativas al transporte motorización que, apoyadas en infraestructuras de uso público, permitan la movilidad de los ciudadanos del área metropolitana. Establece diferentes niveles y jerarquías.

## Obras programadas e inversiones públicas derivadas del planeamiento superior

Se aporta a continuación una relación de las obras programadas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), aprobado en el año 1999, y que cuenta por tanto con casi 20 años de vigencia; con objeto de evaluar la ejecución de las obras programadas en el mismo, como elemento básico de planeamiento supramunicipal de aplicación en la ciudad de Granada.

Se evalúa el cumplimiento de las obras programadas en el PGOU en materia de: modernización del sistema viario y ferroviario, mejora del transporte público supramunicipal, cierre del ciclo del agua, construcción del sistema de espacios libres, mejora y regeneración ambiental y paisajística y potenciación de los recursos productivos territoriales.

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO		
Actuación	Ejecución	Observaciones
<b>Segunda Circunvalación</b>	En ejecución	Programada, puesta en servicio para 2020
<b>Variante A-92 entre Láchar y Segunda Circunvalación</b>	NO	
<b>Variante CN-432 entre Pinos Puente y Segunda Circunvalación</b>	En ejecución	Programada dentro de las obras de duplicación de la N-432
<b>Carretera entre A-92 y Carretera de la Sierra</b>	NO	Actuaciones evaluadas a nivel de anteproyecto o estudio informativo. Actualmente no prioritarias.
<b>Remodelación de la Circunvalación de la CN-323</b>	SÍ	
<b>Acceso A-92 Granada por Jun</b>	NO	Evaluada, no planificada.
<b>Accesos Segunda Circunvalación</b>	En ejecución	Ligadas al Proyecto de Ejecución de la II Circunvalación.
<b>Distribuidor Norte</b>	SÍ	En servicio. Pendiente proyecto de restauración
<b>Ronda Noroeste y Suroeste</b>	NO	
<b>Distribuidor Sur</b>	NO	Programada sin presupuesto. Pendiente concretar enlace con A-44
<b>Acceso La Zubia-Granada</b>	SI	Ejecutado parcialmente. Pendiente concretar su transformación en plataforma reservada
<b>Acceso Monachil-Granada</b>	SI	En servicio.
<b>Ampliación de calzadas y arcenes y ejecución de arcenes municipales</b>	SI	Actuaciones de realización continua
<b>Ejecución, mejora o ampliación de las aceras</b>	SI	Actuaciones de realización continua



MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO		
Actuación	Ejecución	Observaciones
Remodelación de la Estación Granada-Andaluces	SI	Obras de adecuación para el AVE en Estación ADIF
Mejora de las Estaciones de Atarfe y Pinos Puente	NO	
Construcción del Centro de Transporte de Mercancías	NO	
Traslado de instalaciones de mercancías situadas en la Estación Granada-Andaluces y talleres ferroviarios	NO	
Enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla	SI	
Remodelación línea Granada-Bobadilla desde la Circunvalación de Granada hasta la Estación de Granada	NO	
Levantamiento de la vía Granada-Moreda desde la Estación de Albolote hasta la Estación de Granada	NO	

MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL		
Actuación	Ejecución	Observaciones
Tranvía. Línea Norte hasta Albolote, Líneas Comisa, Dílar y Vega hasta el Aeropuerto. Resto de líneas y extensiones	SI	En redacción los estudios de demanda para ampliación de la línea de metropolitano a partir de 2020
Tranvía. Anillo central	SI	En redacción los estudios de demanda para ampliación de la línea de metropolitano a partir de 2020
Implantación del servicio de cercanías ferroviarias	NO	
Remodelación de las líneas de autobuses	SÍ	En fase de actualización

CERRAR EL CICLO DEL AGUA		
Actuación	Ejecución	Observaciones
Captación, transporte y potabilización	PARCIAL	Se están ejecutando, actualmente se trabaja especialmente en la línea de las infraestructuras para la depuración del agua.
Depósito y distribución	PARCIAL	
Evacuación general	PARCIAL	
Depuración del agua	PARCIAL	

CONSTRUCCIÓN SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES		
Actuación	Ejecución	Observaciones
Actuaciones de regeneración de espacios libres	PARCIAL	Se han ido desarrollando actuaciones puntuales como mejoras de tramos de márgenes de ríos.
Actuaciones de adquisición de espacios libres	NO	
Actuaciones de permeabilización	NO	
Actuaciones de adecuación al uso público	PARCIAL	Las actuaciones de mejora en tramos fluviales han incrementado los espacios de uso público disponibles.
Creación de espacios lineales	PARCIAL	Las ligadas a recuperación de VÍAS PECUARIAS, VÍA VERDE y tramos fluviales.
Actuaciones de mejora y ampliación del espacio público en las márgenes fluviales urbanas	NO	Es una de las necesidades y apuestas de la ciudad de Granada, mejorar sus tramos urbanos. Se ha realizado actuaciones antes y después del núcleo en Genil. Pendiente mejorar Monachil.
Actuaciones para la creación de parques fluviales lineales	NO	Existe una demanda ciudadana para la realización de una restauración del cauce del río Genil a su paso por la ciudad.
Puesta en valor de elementos construidos singulares	PARCIAL	Actuaciones de recuperación, consolidación de elementos patrimoniales.



MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA		
Actuación	Ejecución	Observaciones
Actuaciones de mejora y regeneración de cauces	PARCIAL	Muy ligadas a las anteriores, en la práctica las actuaciones en espacios libres, espacios lineales, uso público,..., se tratan de actuaciones en cauces.
Actividad de mejora y regeneración en otros ámbitos	PARCIAL	Varios
Tratamiento blando-franjas de zona verde	PARCIAL	
Mejora de la red de caminos rurales	PARCIAL	
Puesta en valor de elementos singulares	PARCIAL	
Restauración de la red de drenaje superficial	NO	

Los objetivos que se propusieron fueron coherentes y ambiciosos, alcanzando algunos de ellos y ofreciendo un paraguas de protección ambiental y paisajística que han sido útiles para toda la comarca. Sin embargo, desde el punto de vista urbanístico no ha conseguido una coordinación real entre los diferentes municipios que conforman la aglomeración.

Por otra parte, con respecto a la estructura territorial, su propuesta de viario ha sido sustituida por el desdoblamiento de la A-44. No obstante, el problema de movilidad sigue sin estar solucionado y a día de hoy aún existe una gran centralización entre Granada y su área metropolitana.

Tal y como se analiza en epígrafes anteriores, la propuesta viaria del POTAUG, una de las áreas fundamentales sobre la que se realiza la propuesta de obras programadas, perseguía fundamentalmente segregar los tráficos específicos de paso de aquellos con origen o destino en la propia aglomeración y de origen interno. En este sentido, con la segunda circunvalación de Granada en la Autovía A-44 se pretendía enlazar todas las carreteras de las Redes de Interés General del Estado y de la Comunidad Autónoma de Andalucía que acceden a la aglomeración

urbana, permitiendo el paso a través de la misma sin interferencias de tráficos municipales o supramunicipales y distribuyendo los desplazamientos entre dichas carreteras y los distintos sectores de la aglomeración que sean origen o destino de los mismos. Sin embargo no se puede considerar que esta infraestructura sea una solución para el colapso circulatorio que actualmente sufre la circunvalación de Granada en horas punta. Esta autovía permitirá segregar los tráficos de largo recorrido que no tienen destino directo en la aglomeración urbana, pero no será alternativa a los desplazamientos que se realizan hacia y desde el interior de la ciudad. Además, para mejorar su integración en los modelos de transporte y distribución de los movimientos del área metropolitana será necesario que la segunda circunvalación quede conectada con una malla viaria estratégica con la actual circunvalación, lo que permitiría descongestionar el tráfico con rutas alternativas de origen-destino.

Uno de los objetivos que planteaba el POTAUG era cerrar la circunvalación de Granada en la A-44 mediante anillo en su trazado Este, propuesto en anteriores documentos. Esta alternativa,

promovida tanto por el Ayuntamiento de Granada como por la administración andaluza, pretendía aportar una solución alternativa al tráfico de la circunvalación de Granada, especialmente en los movimientos que tienen su destino en la Autovía A-92 en dirección al altiplano de Guadix, y al mismo tiempo mejorar la accesibilidad a los Barrios de Fargue, Albayzín y Sacromonte. Sin embargo, las distintas alternativas estudiadas, con origen en los túneles de El Serrallo y final en la zona Norte, en una zona de nueva expansión y desarrollo, implican un trazado técnicamente muy complejo, con gran parte de su recorrido en túnel, con un coste económico muy elevado, y con afecciones singulares en relación con el paisaje y la conservación del patrimonio histórico-cultural del complejo Alhambra-Generalife, lo que finalmente ha determinado que la solución sea desestimada por el momento. Así, se reconoce que ninguna de las soluciones planteadas hasta la fecha cumple completamente con los objetivos teóricos que se piden a esta vía, ni salvaguarda el delicado territorio que, en superficie o bajo tierra debe atravesar, ni demuestra su viabilidad económica ni permite, siquiera tentativamente programar las inversiones necesarias en este momento.

Existen además otro conjunto de infraestructuras que, aun cuando estaban planificadas en los planes y programas aprobados para su aplicación en el entorno de la ciudad, la crisis económica ha motivado que por el momento queden reprogramadas en función de la disponibilidad económica de las distintas administraciones. Entre estas actuaciones destacan el desdoblamiento de la N-432, la construcción del Distribuidor Sur de Granada, como eje vertebrador de la corona sur de municipios del Área Metropolitana de Granada que actuaría como alternativa o complemento de la ya saturada Ronda Sur de Granada en la A-395, la comunicación de la A-4006 (Distribuidor Norte) con la A-92 a través de Jun, o el resto de Viales de Accesibilidad Urbana (VAU) del área metropolitana.

De cualquier modo, el POTAUG, dado su período de vigencia desde su aprobación (casi 20 años), ya ha quedado desactualizado por el tiempo transcurrido desde su aprobación. Y sería interesante no solo actualizar sus contenidos sino también hacer una reflexión sobre el documento para convertirlo en algo más vivo y flexible, de modo que pueda adaptar sus retos y objetivos a las necesidades del momento.

## 5. ANÁLISIS AMBIENTAL DEL TERRITORIO

En este Capítulo del documento se aborda un análisis del territorio que comprende el término municipal de Granada (88,02 Km<sup>2</sup>=8800,02 Ha) desde su perspectiva ambiental, a partir del estudio del medio físico y biótico que define la zona de estudio.

Al igual que lo realizado en capítulos anteriores, el objeto principal de este análisis ambiental no consiste en realizar una disertación detallada de cada uno de los factores ambientales que definen el medio en el área de estudio, sino en conocer los rasgos principales de cada uno de estos factores, que permitan caracterizar este territorio ambientalmente a partir de sus principales elementos distintivos, alcanzando una visión global del funcionamiento ecológico de la zona.

Se ha separado el análisis ambiental realizado en los dos principales componentes del medio, a saber: medio físico y medio biótico, cada uno de ellos con los factores ambientales que lo definen.

### 5.1. Medio físico

#### Climatología

El clima existente en la zona de estudio se define como de carácter **mediterráneo-continental**, con la sequía en la estación estival característica del clima mediterráneo, y con los rasgos típicos de un clima continental: amplias diferencias de temperaturas, tanto diarias como estacionales; clima seco, con humedad baja.

Este carácter continental de la climatología en la Depresión de Granada se debe tanto a la altitud a la que se ubica la ciudad como al aislamiento que le proporciona el cinturón de montañas y serranías que la rodean, lo cual se analizará en el epígrafe correspondiente a geomorfología. Este aislamiento provoca que, a pesar de no encontrarse la ciudad a una distancia muy elevada del mar, la suavidad del clima mediterráneo oceánico no pueda penetrar en la depresión.

A grandes rasgos, se muestran a continuación los principales datos que definen la climatología en la ciudad de Granada:

- Temperatura media (°C): 15,1 °C
- Temperatura media (°C) del mes más frío (enero): 7,1 °C
- Temperatura media (°C) del mes más cálido (julio): 25,2 °C
- Precipitación media anual (mm/año): 382
- Período de sequía: 4 a 5 meses (junio a septiembre generalmente).
- Vientos: suaves, atenuados por las montañas y serranías que rodean la ciudad.
- Otros rasgos climáticos de interés:
  - Precipitaciones frecuentemente de carácter tormentoso.
  - Frecuentes inversiones térmicas, neblinas matinales.
  - Frecuentes heladas en la estación invernal.

#### Calidad atmosférica

En general, cabe destacar que **la calidad del aire en Granada**, en función de los parámetros medidos por las estaciones de vigilancia de la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica de la Junta de Andalucía, **no es buena**, superándose ampliamente y con frecuencia los valores límite y guía en varios de los contaminantes medidos, con especial mención a las partículas en suspensión y a los gases emitidos por el tráfico rodado.

Comparando los datos con los de otras ciudades andaluzas, se observa que la ciudad de Granada es una de las que presenta unos niveles más bajos de calidad del aire. Teniendo en cuenta la baja actividad industrial existente en la ciudad de Granada, cabe relacionar los niveles elevados de contaminación esencialmente con el tráfico rodado.

Aunque las emisiones de los edificios climatizados, sobre todo de aquellos que superan los cuarenta años de antigüedad y que no se ajustan a ningún reglamento sobre condiciones térmicas y energéticas, se estima que suponen un tercio de las emisiones contaminantes lanzadas a la atmósfera en las grandes ciudades.

Por tanto, se identifica como una prioridad fundamental a desarrollar por el planeamiento futuro de la ciudad el tema de la movilidad sostenible, que permita reducir de forma notoria las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, y el tema de la eficiencia energética en los edificios, incluidos los rehabilitados, y con ello, atender a los principales problemas ambientales que presenta la ciudad a corto y medio plazo.



La situación de aislamiento geomorfológico que caracteriza a la Depresión de Granada provoca que, ante fenómenos de inversión térmica, se impida la difusión de los contaminantes, provocando mayores niveles de contaminación en la ciudad que en otras zonas con niveles de emisión similares en las que no se produzca este fenómeno.

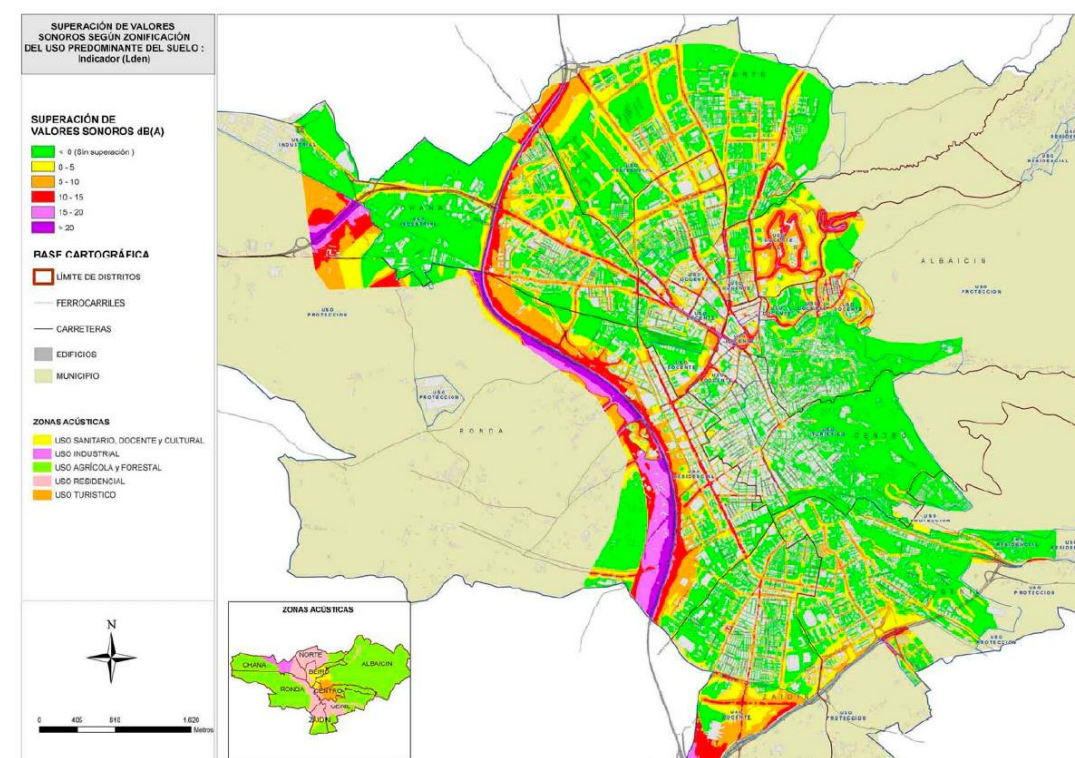
## Ruido

El ruido constituye otro elemento determinante a la hora de tratar la calidad del aire en la ciudad. La contaminación acústica es un tipo de afección que afecta cada vez a mayor número de habitantes, fruto de la cada vez mayor proporción de personas que habitan en las ciudades, sufridoras de este tipo de contaminación.

En la ciudad de Granada, al igual que para el caso de la contaminación por emisiones gaseosas, una fuente clave en la contaminación acústica es el tráfico rodado; además de otras fuentes como el ruido industrial.

A este respecto, en septiembre del año 2016 se elaboró una Revisión del Mapa Estratégico de Ruido de la ciudad de Granada, en el cual se evaluaban las principales fuentes de ruido y los niveles sonoros en la ciudad. Se muestra en la siguiente imagen Mapa de niveles sonoros diarios (Lden) en el núcleo urbano de Granada.

Se observa, de acuerdo con lo esperado, unos niveles mayores de contaminación acústica (por encima de 75 dB) en torno a los ejes viarios principales, especialmente en el eje de la Circunvalación de Granada (Autovía A-44). Asimismo, se identifican también unos mayores niveles de contaminación acústica en la Zona Norte de la ciudad, respecto al resto del núcleo urbano, también con especial incidencia en el viario urbano, lo que muestra la especial relevancia del tráfico rodado en este tipo de contaminación.



Superación de valores sonoros según zonificación del uso predominante del suelo.

## Geología

Geológicamente, la Depresión de Granada, en la que se ubica la ciudad, es una de las cuencas neógenas de la Cordillera Bética. Se trata de una cuenca intramontañosa formada a partir del Mioceno Superior.

La litología de esta zona pertenece al período Neógeno y Cuaternario, con los siguientes materiales:

- Margas “azules”, areniscas, arenas y yesos. Se dividen en la denominada “Formación Pinos Genil”, de conglomerados y arenas; y la denominada “Limos de Cenes-Jun”, de limos micáceos, arenas y gravas.
- Conglomerados, arenas y limos “Complejo Alhambra”. Dispuestos a la salida de la Carretera N-342, en el entorno de La Alhambra y en todo el sector Este de la ciudad, incluyendo las cuencas de los ríos Darro y Beiro antes de su paso por la ciudad.



- Gravas, arenas, arcillas y limos. Depósitos de glaciares y piedemontes de la denominada Vega Alta, cercanos al Polígono de Almanjáyar en la N-323, a su salida de Granada. Ocupan el Centro y Norte de la ciudad.
- Gravas, arenas y limos. Depósitos aluviales, fondos de valle y terrazas bajas en los ríos ligados al funcionamiento actual de la red fluvial, ocupando el área central de la Vega de Granada.
- Depósitos de derrubios. Sucesión de lechos constituidos mayoritariamente por fragmentos de roca muy angulosos con otros en los que domina la matriz fina, con todo el rango de situaciones intermedias.

implicaciones en el resto de factores ambientales, como la caracterización climática de la ciudad, la contaminación atmosférica o la biodiversidad presente en la zona de estudio.

La Vega de Granada, como elemento en torno al que se disponen los bordes montañosos de la depresión, está constituida por una acumulación de material es aluviales recientes que conforman una topografía llana, de pendiente media inferior al 5 %, y sobre la que se encaja la red hidrográfica principal de la zona, en torno al Río Genil, principal afluente del Guadalquivir, y que discurre de Este a Oeste del término municipal.

## Geomorfología

La ciudad de Granada, tal y como se ha comentado en epígrafes anteriores de este capítulo, se caracteriza a grandes rasgos geomorfológicamente por ser una depresión, en la que se ubica el núcleo urbano, rodeada de una serie de formaciones montañosas y serranías, entre las que se incluye Sierra Nevada, que provocan una situación de aislamiento. Esta ubicación presenta



## Hidrología superficial

Como se ha comentado en el epígrafe relativo a geomorfología, el principal elemento hidrológico que se identifica en la ciudad de Granada es el Río Genil, principal afluente del Río Guadalquivir, y que atraviesa la ciudad de Este a Oeste discurriendo por la conocida como Vega de Granada.

Así, el término municipal de Granada está situado en la cuenca alta del Río Genil, una subcuenca de la cuenca del Guadalquivir.

El Río Genil constituye el elemento en torno al que se estructura todo el sistema hidrológico superficial en la zona de estudio. Dentro del término municipal, el Genil recibe a los Ríos Darro, Beiro y Monachil, todos ellos con tramos urbanos. Actualmente, el Río Genil se encuentra regulado por los embalses de Canales y Quéntar.

El caudal del Río Genil se encuentra determinado por la amplia red de afluentes que vierten sus aguas en él. Presenta un régimen pluvio-nival, determinado tanto por las precipitaciones como por la fase de deshielo de Sierra Nevada, con picos de caudal tanto entre las estaciones otoñal y primaveral.

Existen además un gran número de barrancos de menor entidad, como consecuencia de los relieves detríticos existentes en los bordes abruptos de la Depresión, y los cuales intersectan la ciudad, como el Barranco de la Cueva o el de San Jerónimo. Algunos de estos barrancos cuentan también con tramos urbanos.

Además de los ríos, arroyos y barrancos, existen otros elementos hidrológicos superficiales de importancia, tanto histórica como actual, en la ciudad de Granada: la red de acequias, sistema vertebrador de la actividad agrícola en la ciudad, y en el conjunto de la Vega de Granada y Sierra Nevada.

Tres son las acequias que parten desde el término municipal de Granada: la Acequia Gorda del Genil, Tarramonta y Arabuleila. Otras acequias de importancia que discurren por la ciudad son la Acequia de Aynadamar y la Acequia Real.

Existe un plan de actuación municipal ante riesgo de inundaciones, PLAMIGra 2016, que se ocupa de delimitar zonas en función de su riesgo de inundación. Se diferencian tres grados, según la recomendación a nivel andaluz:

- **Zona A**, de alto riesgo.
  - Zona A1, de alto riesgo frecuente.
  - Zona A2, de alto riesgo ocasional.
  - Zona A3, de alto riesgo excepcional.
- **Zona B**, de riesgo significativo.
- **Zona Segura**.

## Hidrología subterránea

Además de los elementos hidrológicos superficiales, también existe en el término municipal de Granada un sistema de acuíferos de importancia, que ocupan los depósitos detríticos saturados de la Vega de Granada.

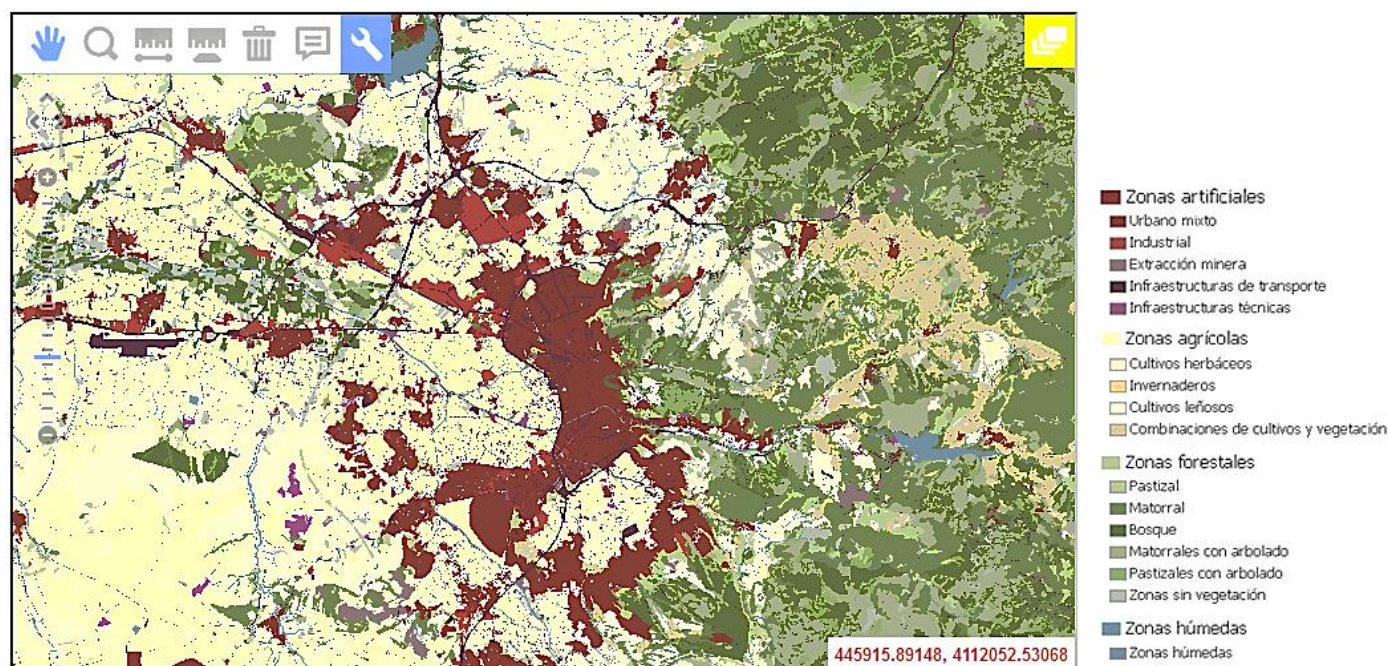
El acuífero de la Vega de Granada se extiende entre Granada y Huétor Tájar, con una superficie de 200 km<sup>2</sup>. Por tanto, el término municipal de Granada se encuentra en el sector. Este del acuífero, correspondiente al área de recarga del mismo, y determinante por tanto a la hora de garantizar el abastecimiento de las poblaciones de la Vega de Granada, así como de la calidad del agua en toda la masa subterránea.



## 5.2. Medio biótico

### Vegetación

La vegetación en el término municipal de Granada presenta en la su mayor superficie, como es de esperar, una degradación en la vegetación potencial que debería haber en una etapa climática.



Especialmente en las zonas de menor pendiente, correspondientes a la Vega de Granada, los usos del suelo que ha llevado a cabo los seres humanos, tanto urbanos como agrícolas, han provocado una pérdida de la vegetación natural en el término municipal, salvo pequeños reductos dispersos. En las zonas de mayor pendiente sí se conserva vegetación natural en diversos estados de degradación.

Se citan a continuación las unidades de vegetación natural que pueden distinguirse en el término municipal de Granada:

- Encinares.
- Pinares de Repoblación.
- Matorral con encinas.
- Espinares.

- Retamales.
- Espartizales.
- Romerales-aulagares.
- Jarales.
- Tomillares.
- Pastizales-eriales.

Estas formaciones se localizan en la zona este del municipio, en las zonas de mayor pendiente y pedregosidad como las laderas entre el cementerio y el cauce del Genil, Llano de la Perdiz, Jesús del Valle, Fargue y los tramos altos de los cauces del Darro y Beiro, dentro del término municipal.

Se trata de las zonas de mayor calidad ambiental del municipio, siendo destacables las formaciones de las laderas existentes entre el Darro y Llano de la Perdiz, en las que se desarrolla la comunidad vegetal mejor conservada del término municipal; un encinar-quejigal. La preservación de este recurso no requiere de especiales acciones urbanísticas, al tratarse de zonas escabrosas y protegidas por el Parque Periurbano de la Dehesa del Generalife y por la reciente declaración.





La ladera noreste entre el Llano de la Perdiz y el cauce del Darro es un encinar-quejigar que contiene la mayor biodiversidad del término municipal.

## Fauna

Respecto a la fauna presente en el término municipal de Granada, se puede realizar una aproximación basada en los biotopos que definen el territorio, que se dividen en los siguientes:

- Cultivos de secano

Se corresponden fundamentalmente con olivares. Este biotopo representa uno de los de mayor riqueza ornitológica. Como especies más abundantes, se identifica verdecillo (*Serinus serinus*), zorzal común (*Turdus philonelos*), gorrión común (*Passer domesticus*), totovía (*Lullula arborea*) y curruca capirotada (*Sylvia arricapilla*). También es una zona con presencia frecuente de roedores de los géneros *Rattus*, *Apodemus*, *Mus* y *Pitymys*. También en cuanto a mamíferos, se trata de una zona con presencia potencial de zorro (*Vulpes vulpes*) así como conejo (*Oryctolagus cuniculus*).

- Pinares

En este biotopo las especies mejor representadas son los mamíferos: conejo (*Oryctolagus cuniculus*), zorro (*Vulpes vulpes*) y ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*). En cuanto a especies de aves, son observables mirlo común (*Turdus merula*), reyezuelo listado (*Regulus ignicapillus*) y pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), así como diversas especies pertenecientes a la familia Paridae, como el carbonero (*Parus major*) y el herrerillo (*Cyanistes caeruleus*). El agateador (*Certhia brachydactyla*) es otra de las especies que aparece muy ligada a pinares.

- Encinares

Esta unidad constituye la formación vegetal más próxima a la vegetación climácica de la Vega de Granada, si bien está presente de forma testimonial en la zona. Es mucho más frecuente encontrar este ecosistema en alguna de sus etapas de degradación, como consecuencia de la influencia humana en los mismos. La especie de ave más abundante en esta unidad es el mirlo común (*Turdus merula*), con un claro predominio sobre el resto de aves: zorzales, pinzones, reyezuelos listados, etc, siendo una de las especies más asociadas al encinar junto con la paloma torcaz (*Columba palumbus*), carbonero garrapinos (*Parus ater*), herrerillo (*Parus caeruleus*) y pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*). Respecto a mamíferos, los más frecuentes en esta

formación además de roedores son dos depredadores: el zorro (*Vulpes vulpes*) y comadreja común (*Mustela nivalis*), además de dos herbívoros: conejo (*Oryctolagus cuniculus*) y ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*).

- Coscojar

La fauna en esta formación es relativamente elevada en relación con otras unidades de vegetación natural, como el pastizal o el tomillar. Como especies de aves más abundantes en estas zonas se pueden citar el mirlo común (*Turdus merula*), curruca capirotada (*Sylvia atricapilla*), curruca rabilarga (*Sylvia undata*), reyezuelo listado (*Regulus ignicapillus*) y chochín común (*Troglodytes troglodytes*). El resto de fauna presente en esta unidad, especialmente mamíferos, es similar a la descrita en otros bosques mediterráneos, como los encinares.

- Vegas y sotos

Se trata de un biotopo de elevada importancia en lo que a superficie se refiere en el término municipal de Granada, por su ubicación en la Vega del mismo nombre. Las especies características de estas unidades le confieren un elevado índice de riqueza faunística. En primer lugar, las vegas ocupan amplias superficies, en las cuales la acción humana se puede considerar equilibrada en el tiempo, permitiendo una estabilidad a especies que están adscritas a este medio de forma regular, caso de los gorriones, muy abundantes en estas zonas.

Por otra parte, las vegas componen una unidad caracterizada por la presencia de cursos de agua y acequias de riego, con lo que las especies asociadas al agua presentan un alto grado de asociación con estas parcelas. Es el caso de aves como la lavandera cascadeña (*Motacilla cinerea*) o la lavandera blanca (*Motacilla alba*) y muy especialmente del mirlo acuático (*Cinclus cinclus*), especie representativa de la fauna de los cursos de agua de alta montaña y que durante la estación invernal desciende a los cursos inferiores del río.

Además, tanto en las riberas como en los límites de cultivos existen alineaciones de vegetación enmarañada que constituyen los setos. El valor de estos es muy elevado albergando gran cantidad de especies a las que proporciona alimento y refugio. Si bien es cierto que en el caso concreto de la Vega de Granada la presencia de estas alineaciones de vegetación se encuentra muy reducida entre las parcelas con uso agrícola de la zona.

Entre las especies asociadas a estos setos destacan los zorzales (*Turdus sp*), petirrojos (*Rithacus rubecula*), ruiseñor bastardo (*Cettia cetti*), estando presentes también otras aves como el chochín (*Troglodytes troglodytes*), mirlo (*Turdus Merula*) y currucas (*Sylvia sp*). Cabe destacar la presencia de alcaudón real (*Lanius excubitor*), depredador indicador de complejidad de la cadena trófica.

El resto de las especies encuentran en esta vegetación recursos alimenticios muy variados (zarzamoras, bayas, drupas y otros frutos diversos de los cultivos en los que se ubican), se dan cita de este modo en los setos depredadores, insectívoros, granívoros y polívoros, resultando de ello una comunidad valiosa de ornitofauna.

La relación de especies presentes en los setos o relacionadas con ellos, la completa una rica presunción de mamíferos: insectívoros musaraña (*Crocidura russula*), roedores (*Rattus*, *Mus* y *Apodemus*) y un pequeño depredador como es la comadreja (*Mustela nivalis*).

Por otra parte, las riberas de los ríos tienen gran riqueza faunística como queda patente en la relación de especies citadas.

Merece la pena citar en este documento, además de por la curiosidad del dato, por las consecuencias o efectos que tiene, la presencia de la nutria en el tramo urbano del Genil, a su paso por la ciudad. Se trata de una especie depredadora que si sitúa en lo alto de la cadena trófica y que llevaba décadas desaparecida; parece que la contaminación de las aguas es muy importante en su presencia. De este modo al indicar, su presencia o ausencia, de manera indirecta la calidad de las aguas, se puede intuir que la calidad de las aguas del Genil ha mejorado, permitiendo que esta especie señera recolonice territorios.

Aspecto a tener en cuenta en la necesidad de suavizar y naturalizar el cauce del Genil en la ciudad para favorecer su función o servicio ecosistémico de corredor natural para la biodiversidad.

- Matorrales de degradación de la etapa clímax del bosque mediterráneo

Se enmarcan en esta unidad las siguientes comunidades vegetales: retamal, romeral, aulagar, pastizal-erial, tomillar, espartal y jaral.

Respecto a fauna de interés singular, destacar que, en la ciudad de Granada, se identifica una población de quirópteros, los cuales se encuentran protegidos por la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Su refugio está asociado al entorno de La Alhambra-Generalife. Las características demográficas de los quirópteros, con una baja tasa de reproducción (una o dos crías al año), madurez sexual tardía y su gran longevidad, hacen que sus poblaciones no estén preparadas para sufrir descensos de tipo catastrófico, lo que implica una recuperación muy lenta. Por otra parte son animales gregarios por lo que están expuestos a sufrir eventos de baja probabilidad que puedan afectar a un número importante de individuos.



*Los jardines y bosques de La Alhambra además de su función estética y reguladora del microclima, albergan también una interesante biodiversidad.*



## 5.3. Análisis paisajístico

### Antecedentes

El Convenio Europeo del Paisaje - Florencia, 2000, en su artículo 6 y en las Orientaciones para su puesta en práctica, en su desarrollo de las Medidas Generales previstas en el artículo mencionado, exige que las políticas del paisaje que establezcan los Estados o Partes firmantes del Convenio y las autoridades competentes en los distintos niveles territoriales estén basadas en un profundo y detallado conocimiento de los paisaje propios de cada uno de ellos.

En España, desde que entró en vigor (marzo de 2008), se han dinamizado una serie de actividades que dan cumplimiento a este Convenio y que, en algunos casos, se habían iniciado con anterioridad. Como consecuencia de ello, en el año 2012, se redactó el Catálogo de Paisajes de la provincia de Granada, que recoge una información de gran valor del paisaje de Granada.

### Fundamentos paisajísticos

La ciudad de Granada es, desde el punto de vista de sus fundamentos naturales, una llanura aluvial de clima mediterráneo continental, flanqueada en sus bordes norte, sur y oeste por relieves suaves y alomados, y, por el este, por el macizo de Sierra Nevada y las sierras de Huétor y Alfaguara.

Para entender los fundamentos de paisaje es necesario ampliar la delimitación más allá del término municipal, e incluir la Vega de Granada y los términos municipales de los municipios del área metropolitana.

En la llanura aluvial dominan los materiales blandos y predomina una topografía totalmente plana, pero con unas condiciones escénicas muy variadas, desde paisajes agrarios de grandes parcelas abiertas, hasta paisajes sumamente fragmentados visualmente por plantaciones de chopos o, más recientemente, por las infraestructuras y los nuevos crecimientos urbanos.

En cuanto a los bordes norte, sur y oeste, se trata de paisajes levemente inclinados y alomados con materiales más consolidados que los de la llanura aluvial, configurándose un relieve de

colinas y ondulaciones con algunos resaltes calcáreos como Sierra Elvira o Montevives. Estos bordes son un lugar preferente de asentamientos, especialmente en el límite con la vega, y en ellos la diferencia de cota con la llanura aluvial propicia vistas panorámicas de gran amplitud, entre los cuales destaca Sierra Nevada.

En el este, el contacto con Sierra Nevada es resuelto mediante una serie de glacis, conos de deyección y valles que ascienden rápidamente hasta las lomas y las altas cumbres del macizo.

Finalmente, en el flanco noreste aparecen las sierras de Huétor y Alfaguara con formaciones calizas deshabitadas en su interior pero habitadas en su piedemonte. Al recorrerlas a través de la A-92 se presentan como un conjunto de suaves elevaciones cubiertas de coníferas y bosque mediterráneo, sin ningún asentamiento hasta Huétor Santillán, ya en el piedemonte. Es un paisaje uniforme y desolado, que en ocasiones evoca latitudes más nórdicas.

### Paisajes de Granada

El carácter del paisaje actual resulta de la implantación de un área metropolitana sobre un mosaico de paisajes agrarios y un conjunto de redes y tramas que los vertebran.

Partiendo de esa premisa pueden distinguirse los siguientes paisajes:

La ciudad de Granada, presidiendo la vega, ocupando primitivamente las colinas situadas a la salida de los valles Darro y Genil. Con el tiempo el emplazamiento primitivo ha sido desbordado y el carácter del paisaje sigue marcado hoy por la dualidad entre ciudad baja y ciudad alta. La primera con hitos urbanos y espacios públicos muy variados, y la segunda con un hito principal la Alhambra, núcleo simbólico del conjunto de la ciudad.



Granada desde la Vega, siglo XVI. Autor: Franz Hogenberg. Fuente: web.

Al este de la ciudad, los valles del Darro y el Genil son otros elementos de dualidad: el primero apenas ha sido urbanizado, mientras que en el segundo se ha formado una conurbación que llega hasta Cenes de la Vega.

Otro paisaje presente sería el paisaje metropolitano entre la ciudad y la segunda circunvalación. El carácter aquí consiste en una combinación de antiguos núcleos rurales, paisajes residenciales de nuevo cuño y, en medio, las bolsas de paisaje agrario abierto que han persistido, entre la que destaca la que se extiende entre La Zubia y la ciudad de Granada. La conurbación entre Granada, Armilla y Churriana de la Vega es ya un hecho; sin embargo, los núcleos que forman el municipio de Vegas del Genil (Ambroz, Belicena y Purchil) aún no se han conurbado, a pesar de haber experimentado también un crecimiento residencial notable. Es pues un paisaje formado por núcleos aún separados entre sí por paisajes agrarios intersticiales. Al norte de la ciudad, entre Jun y Atarfe se encadenan núcleos situados en el contacto entre la vega y el secano, de tradición olivarera. Han absorbido demanda residencial, pero especialmente polígonos industriales.

Además, el carácter está marcado por una especial densidad de autovías: aquí se cruzan la A-92 con la Sierra Nevada-Sierra Tropical, y además de aquí parte la segunda circunvalación. Es pues un paisaje donde se alterna la campiña olivarera y las parcelas abiertas con grandes telones escénicos formados por las infraestructuras viarias o los grandes polígonos industriales.

El piedemonte de las Sierras de Huétor y Alfaguara: Entre Huétor Santillán y Cogollos Vega, los pequeños asentamientos rurales y las vegas aterrazadas que los rodeaban se han visto también sometidos al influjo metropolitano, acogiendo núcleos residenciales cuyo tamaño, en algunos casos, puede ser sensiblemente mayor que el del núcleo rural original. Se ha formado pues una singular hibridación entre terrazas, sierra caliza, campiña olivarera y urbanizaciones residenciales donde la vivienda unifamiliar con piscina se ha convertido en la tipología dominante.

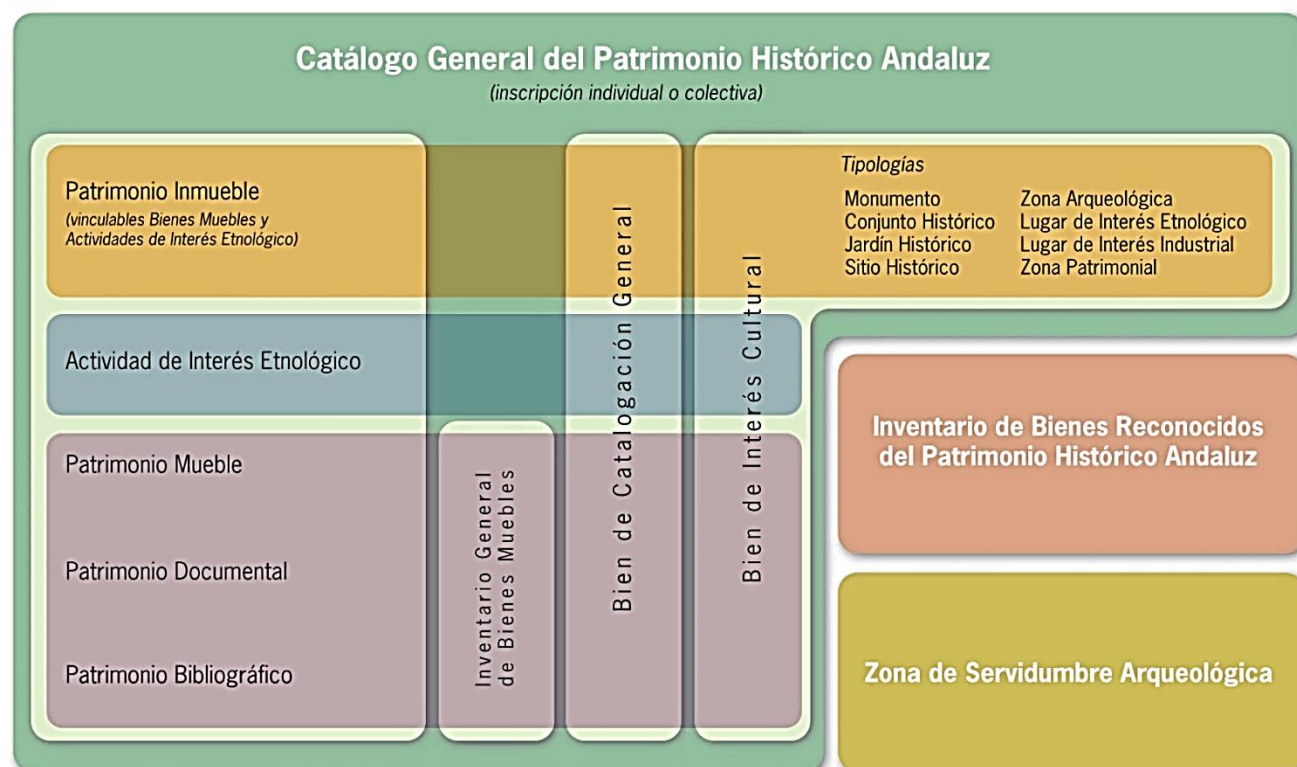
## Paisajes de Interés Cultural

Según el Proyecto de Caracterización Patrimonial del Mapa de Paisajes de Andalucía, el municipio de Granada pertenece a la Demarcación Paisajística de la Vega de Granada – Alhama, como resultado de la integración de los 85 ámbitos paisajísticos del *Mapa de Paisajes de Andalucía* en función de criterios históricos y culturales en 32 demarcaciones, caracterizadas a partir de sus valores patrimoniales, que se asocian a los rasgos distintivos de cada territorio: medio físico, procesos históricos, actividades socioeconómicas y percepciones sociales.



## 5.4. Patrimonio histórico-cultural

En materia de patrimonio histórico existen leyes de ámbito estatal y de ámbito autonómico. La primera es la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y la legislación autonómica está constituida a su vez por la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico Andaluz.



La protección de aquellos elementos del Patrimonio Histórico Andaluz con singulares valores se realiza mediante su inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, como instrumento para la salvaguarda de los bienes en él inscritos, la consulta y divulgación de los mismos.

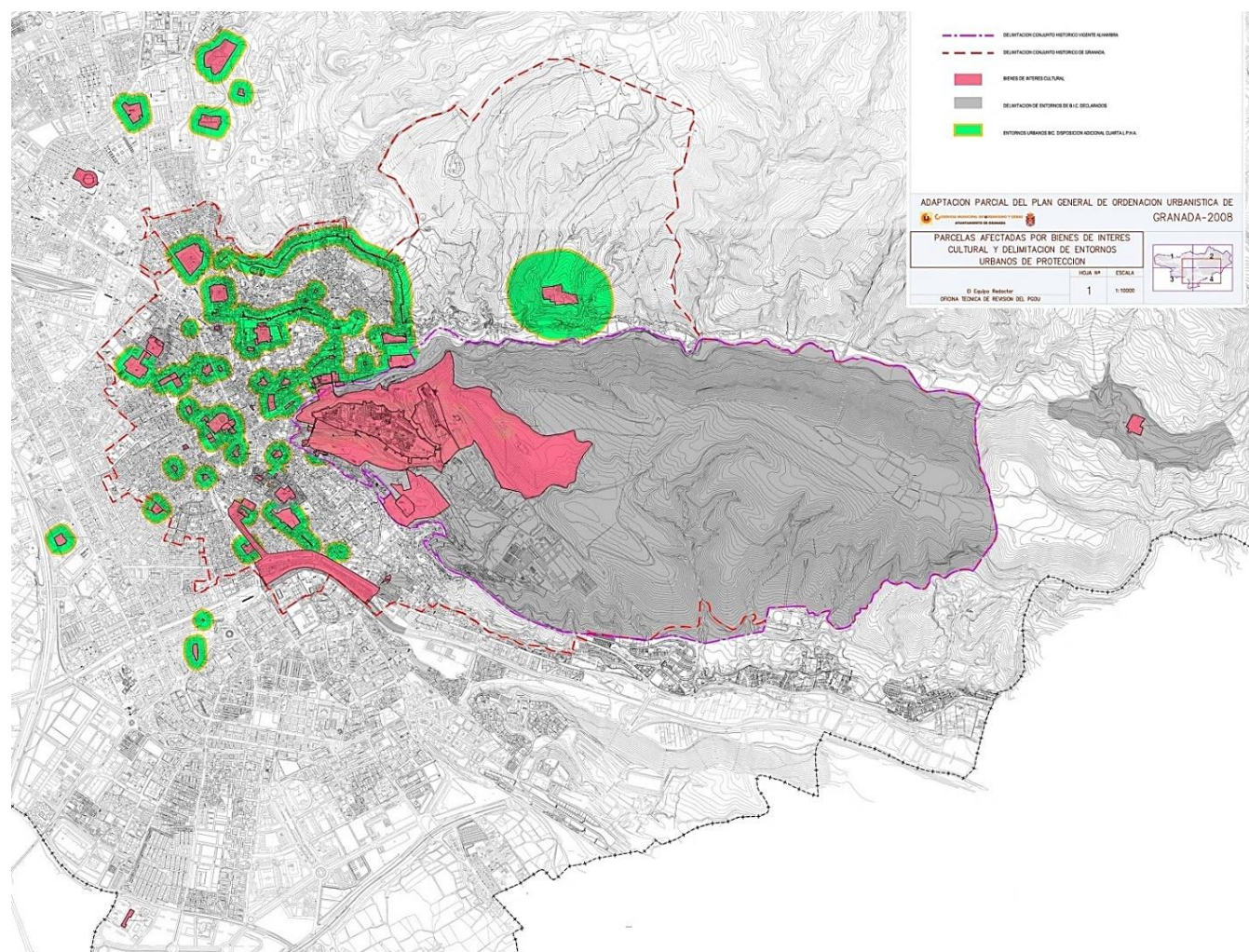
En el caso de inmuebles, cuando recae sobre ellos la declaración Bien de Interés Cultural, debe adscribirse a alguna de las categorías previstas en la Ley y concretarse en la inscripción tanto el objeto como su entorno, muebles y actividades de interés etnológico vinculados. Las categorías previstas para estos bienes inmuebles que se declaren son: Monumento, Conjunto Histórico, Jardín Histórico, Sitio Histórico, Zona Arqueológica, Lugar de Interés Etnológico, Lugar de Interés Industrial y Zona Patrimonial.

En el término municipal de Granada se encuentran gran cantidad de bienes inmuebles inscritos o incoados como Bien de Interés Cultural, como son:

- Conjunto Histórico de Granada: Centro Histórico de Granada.
- Jardín Histórico: 47 inscripciones como la Carrera del Genil.
- Lugar de Interés Etnológico: Casa molino del Marqués de Rivas.
- Lugar de Interés Industrial: Azucarera de San Isidro y el Ingenio de San Juan.
- Monumento: 64 inscripciones como Abadía del Sacromonte.
- Sitio Histórico: Carmen Ave María.
- Zona arqueológica: Acequia de Aynadamar.
- Zona Patrimonial, como Derechos del uso del agua, Procesión del Cristo del Consuelo, Romería de San Cecilio, Zona Patrimonial del Valle del Darro, etc.

Con el Decreto 186/2003, de 24 de junio, por el que se amplía la delimitación del Conjunto Histórico de Granada, declarado Conjunto Histórico-Artístico mediante Real Orden de 5 de diciembre de 1929, se declaró el conjunto histórico de Granada.





- Nivel I. Protección Monumental.
- Nivel II. Protección Integral.
- Nivel III. Protección Estructural.
- Nivel IV. Protección Ambiental.

A esta protección hay que añadirle otra de carácter ambiental, ya que los monumentos de La Alhambra, el Generalife y el Barrio del Albayzín fueron declarados Patrimonio del Humanidad por la UNESCO en 1984.



La adaptación a la LOUA incluye un listado de todos los Bienes de Interés Cultural inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía que suponen uno de los mayores activos de la ciudad, entre otros valores, por su atractivo turístico.

En la estrategia de protección del conjunto histórico de la ciudad de Granada cabe destacar que esta está dividida en cuatro áreas diferentes, que son:

- El conjunto histórico del Albayzín.
- El conjunto histórico del Sacromonte.
- El conjunto histórico de la Alhambra.
- El conjunto histórico del Centro.

Dentro de estas áreas protegidas cada edificación puede tener una protección diferente dependiendo de su relevancia arquitectónica y patrimonial. El plan vigente diferencia cuatro niveles de protección:

Pero Granada no consta solamente de su patrimonio histórico, sino de la unión de este con su patrimonio natural y su patrimonio inmaterial, dando lugar a un conjunto urbano único y singular. Sus futuras transformaciones deben ser conscientes de ello y saber proteger y poner en valor dicho patrimonio.

El término municipal puede dividirse por tanto en tres partes: la zona de huertas de la Vega, la ciudad consolidada y la zona de Sierra. Este esquema fortalece el eje norte-sur y eleva la ciudad a medida que se avanza hacia el este (la zona de Sierra).



La protección de la Vega y las pendientes de la Sierra limitan el crecimiento de la ciudad por ambos lados, por lo que el desarrollo de la ciudad ha crecido hasta los límites norte y sur del municipio. Llegando a estar conurbado con municipios del área metropolitana en algunos de sus puntos.

## 6. ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES URBANAS

### 6.1. Equipamientos de tipo recreativo-deportivo

Unos de los valores que más ha transformado la vida de las ciudades es el deporte, y por tanto es uno los equipamientos más demandados. Tradicionalmente se podría hablar de equipamientos como piscinas, pistas deportivas o campos de golf, pero en la actualidad habría que entender también como tales rutas de ciclismo o recorridos urbanos para corredores. Sobre todo para las zonas más antiguas de la ciudad que es la que carece de superficie necesaria para este tipo de equipamientos.

*Grandes equipamientos deportivos*

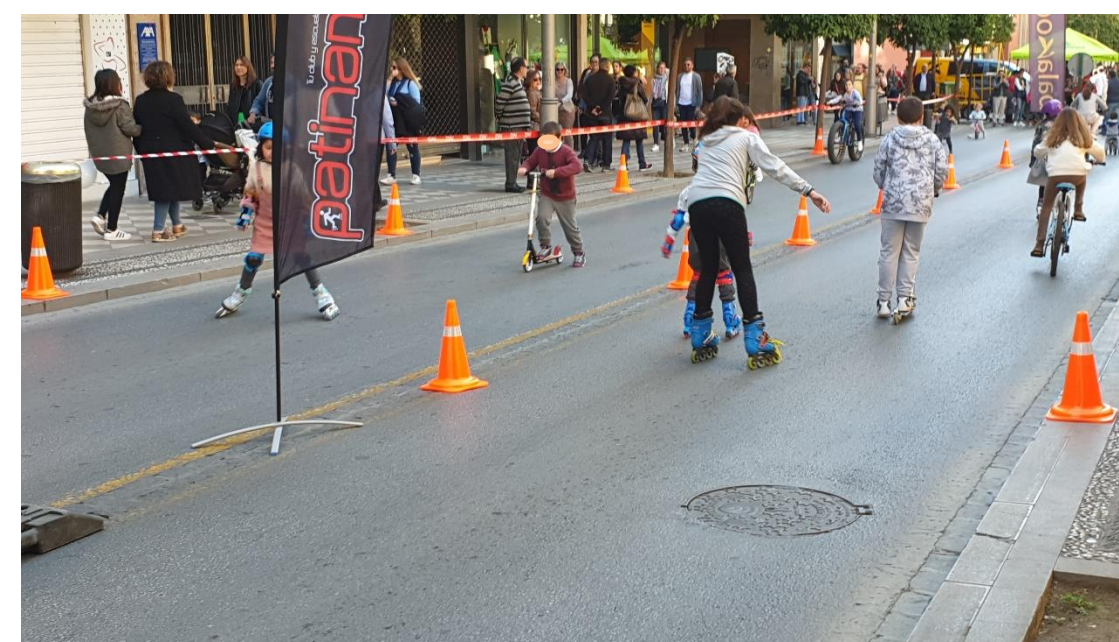
Equipamiento	Distrito	Superficie aprox. [m <sup>2</sup> ]
Polideportivo Aynadamar	Albayzín	7.500,00
Centro deportivo Inacua Antonio Prieto	Beiro	19.000,00
Complejo deportivo Cerrillo de Maracena	Chana	11.500,00
Complejo deportivo La Chana		30.000,00
Complejo deportivo Bola de Oro	Genil	15.000,00
Complejo deportivo Núñez Blanca Zaidín		40.000,00
Polideportivo Molino Nuevo	Norte	19.500,00
Polideportiva Parque Nueva Granada		11.500,00
Polideportivo Paquillo Fernández	Ronda	5.000,00
Palacio Municipal de Deporte	Zaidín	18.500,00
Polideportivo Félix Rodríguez de la Fuente		6.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>183.500</b>

Por otro lado, aunque hay equipamientos que tienen la posibilidad de acoger usos relacionados con el ocio y la cultura, es necesario disponer de espacios municipales para jornadas y eventos sociales de grandes dimensiones.

*Grandes Equipamientos Multiusos*

Equipamiento	Distrito	Superficie aprox. [m <sup>2</sup> ]
Nuevo Estadio Los Cármenes	Genil	50.000,00
Palacio de Congresos de Granada	Genil/Ronda	16.500,00
	<b>TOTAL</b>	<b>66.500</b>

A estos equipamientos habría que sumarles los aportados por la Universidad de Granada, y la calle, es decir, la capacidad de apropiación de los espacios públicos por parte de la ciudadanía para eventos lúdico-deportivos como carreras solidarias o la feria de Granada.



*Experiencias de uso lúdico y alternativo en las calles de Granada. En la imagen niños haciendo deporte en plena Calle Recogidas.*



## 6.2. Equipamientos de tipo cultural

La ciudad de Granada, gracias a su patrimonio monumental, está cargada de historia. A esta hay que añadir de forma inseparable su patrimonio cultural inmaterial, que se refleja en sus tradiciones, en su música, o en la forma de ser de sus habitantes. Su población, por tanto, genera y consume cultura de forma constante.

Por otro lado, la cultura necesita de equipamientos específicos y espacios urbanos donde poder desarrollarse, estos son los principales equipamientos culturales de los que dispone la ciudad.

Tabla. Equipamientos culturales

EQUIPAMIENTO	DISTRITO	SUP. APRÓX. [m2]
Monasterio de la Concepción - Museo Conventual		3.800
Museo Arqueológico y Etnológico de Granada	Albayzín	1.900
Museo Cuevas del Sacromonte		70
Museo Max Moreau		240
Museo San Juan de Dios		900
Palacio de los Olvidados		300
Teatro Municipal "Maestro Alonso"	Beiro	6.900
Auditorio Caja Rural		1.900
Auditorio Manuel de Falla		1.000
Casa Museo Manuel de Falla		100
Museo Casa de los Tiros	Centro	1.400
Museo de Bellas Artes de Granada		4.000
Museo Meersman		2.300
Museo Sefardí		50
Teatro Alhambra		450
Teatro Isabel La Católica		1.200
Centro Cultural CajaGranada Memoria de Andalucía	Ronda	8.500
Parque de la Ciencias		6.900
Palacio de Congresos	Zaidín	8.000
Teatro Municipal del Zaidín "Isidro Olgoso"		3.200
		53.110

La superficie destinada a equipamiento cultural es de cerca de cincuenta mil, aunque estos se concentran de manera desigual entre los distintos distritos de la ciudad.

A estos equipamientos se podrían sumar los espacios culturales abiertos de la ciudad, como son los parques o el recinto ferial, cuya superficie ronda los 150.000 metros cuadrados.

### 6.3. Equipamientos de tipo educativo

La Universidad de Granada (UGR) es una de las más antiguas de España, y le aporta a la ciudad una influencia y un carácter universitario característico. Por esta razón, existe una especial sensibilidad cultural en la ciudad por la literatura, la historia y sobre todo por la música.

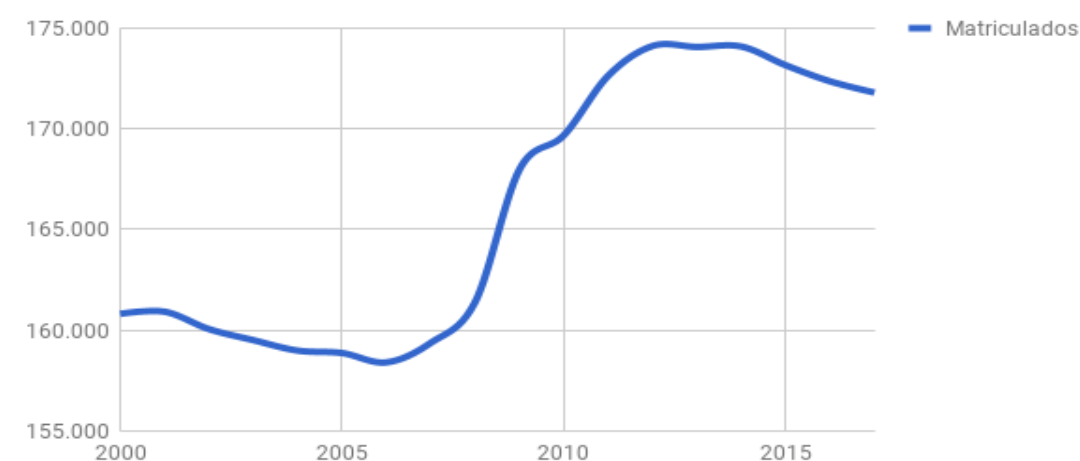
Son los equipamientos de educación primaria, secundaria y especializada la que merece una especial atención, ya que es un servicio de cercanía que influye mucho en las decisiones de los ciudadanos y en la movilidad de la ciudad.

#### *Equipamientos docentes no universitarios*

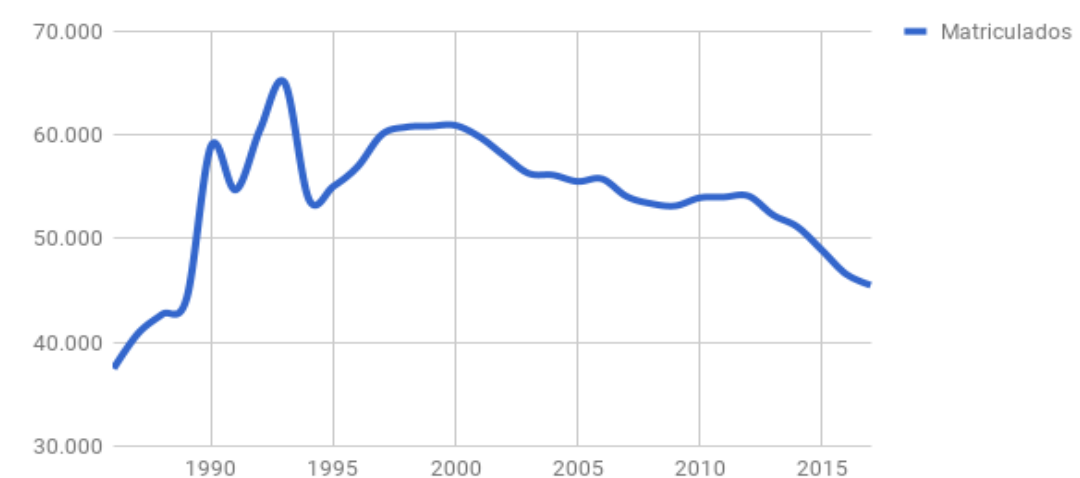
Equipamiento	Titularidad	Número
Aula Hospitalaria	pública	5
Centro autorizado de enseñanzas artísticas elementales de música	privada	1
Centro autorizado de enseñanzas artísticas profesionales de música	privada	1
Centro autorizado de enseñanzas deportivas	privada	2
Centro de convenio	pública	4
Centro de Educación Infantil	privada	16
Centro de Educación Permanente	pública	4
Centro del Profesorado	pública	1
Centro Docente Privado	privada	76
Centro Docente Privado de Educación Especial	privada	4
Centro público integrado de formación profesional	pública	1
Colegio de Educación Infantil y Primaria	pública	34
Conservatorio Profesional de Danza	pública	1
Conservatorio Profesional de Música	pública	1
Conservatorio Superior de Música	pública	1
Equipo de Orientación Educativa	pública	5
Escuela de Arte	pública	1
Escuela Hogar	privada	4
Escuela Infantil	pública	11
Escuela Oficial de Idiomas	pública	1
Instituto de Educación Secundaria	pública	20
Instituto Provincial de Educación Permanente	pública	1
Residencia Escolar	pública	1
Sección de educación permanente	pública	1

Las necesidades de equipamiento docente deben tener en cuenta la formación que demande la sociedad, en este sentido se destacan dos estadísticas. Por un lado el número de matriculados en enseñanzas no universitarias, que aumentó tras la crisis y el aumento del desempleo, y que recientemente está disminuyendo. Y por otro el número de matriculados en la Universidad de Granada, que ha sufrido un importante descenso tras la crisis, y sobre todo tras el año 2012.

Alumnos matriculados en enseñanzas no universitarias en la provincia de Granada, EducaBase (2000-2017).



Alumnos matriculados en la Universidad de Granada, EducaBase (1986-2017).





## 6.4. Equipamientos de tipo sanitario

En una ciudad como Granada, de más de doscientos mil habitantes, se necesita de una red de equipamientos sanitarios de atención primaria en cada barrio y una concentración de equipamiento de asistencia especializada que dé servicio a toda la provincia.

*Equipamiento Sanitario*

Distrito	Tipo	Equipamiento	Sup. de parcela [m <sup>2</sup> ]
ALBAYZÍN	Centro de Salud	C.S. Albayzín	895,95
		C.S. Doctor Salvador Caballero	405,98
BEIRO	Centro de Salud	C.S. Casería de Montijo	818,12
		C.S. Universitario La Caleta	426,58
		H. Neurotraumatología	25.895,98
	Complejo Hospitalario	H. Universitario San Cecilio	38.077,51
		H. Univ. Virgen de las Nieves	35.848,92
		C.S. Fortuny Velutti	331,69
CENTRO	Centro de Salud	C.S. Gran Capitán	1.455,26
		C.S. Realejo	1.085,18
	Complejo Hospitalario	H. Universitario San Rafael	4.476,49
		H. San Juan de Dios	6.860,09
CHANA	Centro de Salud	C.S. La Chana	2.277,73
EL FARGUE	Centro de Salud	C.S. El Fargue	273,98
GENIL	Centro de Salud	C.S. Carretera de la Sierra	464,62
		C.S. Gónqora	486,56
		C.S. Mirasierra	729,82
NORTE	Centro de Salud	C.S. Albayda La Cruz	4.278,10
		C.S. Almaniávar	626,12
		C.S. Cartuja	617,08
RONDA	Centro de Salud	C.S. Fígares	291,09
		C.S. Las Flores	280,33
	Complejo Hospitalario	H. HLA Inmaculada	6.784,68
ZAIDÍN	Centro de Salud	C.S. Zaidín Sur	1.152,96
		C.S. Zaidín Centro Este	1.628,81
	Complejo Hospitalario	H. Univ. Campus de la Salud	82.752,73
Equipamiento sanitario total			219.222,36

la tabla, pudiera parecer que está sobre equipada, sin embargo hay que ser consciente que muchos de estos equipamientos no están destinados a la atención directa de los ciudadanos, sino a investigación y desarrollo.

En estos equipamientos habría que incluir también a los de tipo asistencial, que son la entrada que tienen los ciudadanos más desfavorecidos a los servicios sociales. Sobre todo después de la crisis de 2007 donde el número de usuarios de comedores sociales aumento considerablemente.

Las directrices europeas hacen también especial hincapié en el aumento de recursos destinado a la acogida de inmigrantes, especialmente con los menores de edad. Andalucía es uno de los pasos de entrada a Europa desde África, por lo que esta problemática se ve aún más agravada.

Cabe destacar que Granada es una ciudad de tradición universitaria y que cuenta con varios hospitales universitarios. Además, **Granada ha apostado especialmente por la industria sanitaria a través de la universidad y del parque tecnológico de la Salud.** Por eso, mirando



## 6.5. Equipamientos de Zonas Verdes y Espacios Libres

Además de los vectores territoriales que conforman los cauces, el municipio de Granada se puede dividir en tres franjas paralelas, dos de ellas protegidas, y que de este a oeste serían: la Sierra, la ciudad bajo la Alhambra y los huertos de La Vega, quedando la ciudad en medio y conectada con el resto del área metropolitana por el Norte y por el Sur.



*El entorno de los ríos, como en la imagen el Genil, tienen unas excepcionales potencialidades para su desarrollo como elementos lineales de espacios libres y verdes.*

La principal vía de comunicación de la ciudad, la A-44, también tiene la dirección Norte-Sur, por lo que es lógico que esté propuesto un sistema de espacios libres en la misma dirección. Sin embargo, existe una falta de continuidad en algunos puntos que hace que no se pueda hablar de un verdadero espacio verde que vertebre la ciudad; si bien, en la zona urbana se aprecia un modelo histórico de plazas y parques pequeños que funcionan bien y son utilizadas por la población.

A estos espacios urbanos hay que añadirles los campus universitarios de la ciudad, que al estar integrados en ella están disponibles para toda la ciudadanía.

Este análisis se complementa con la información gráfica de este documento y en el epígrafe de conclusiones, donde se muestran unas tablas desglosadas por distritos.



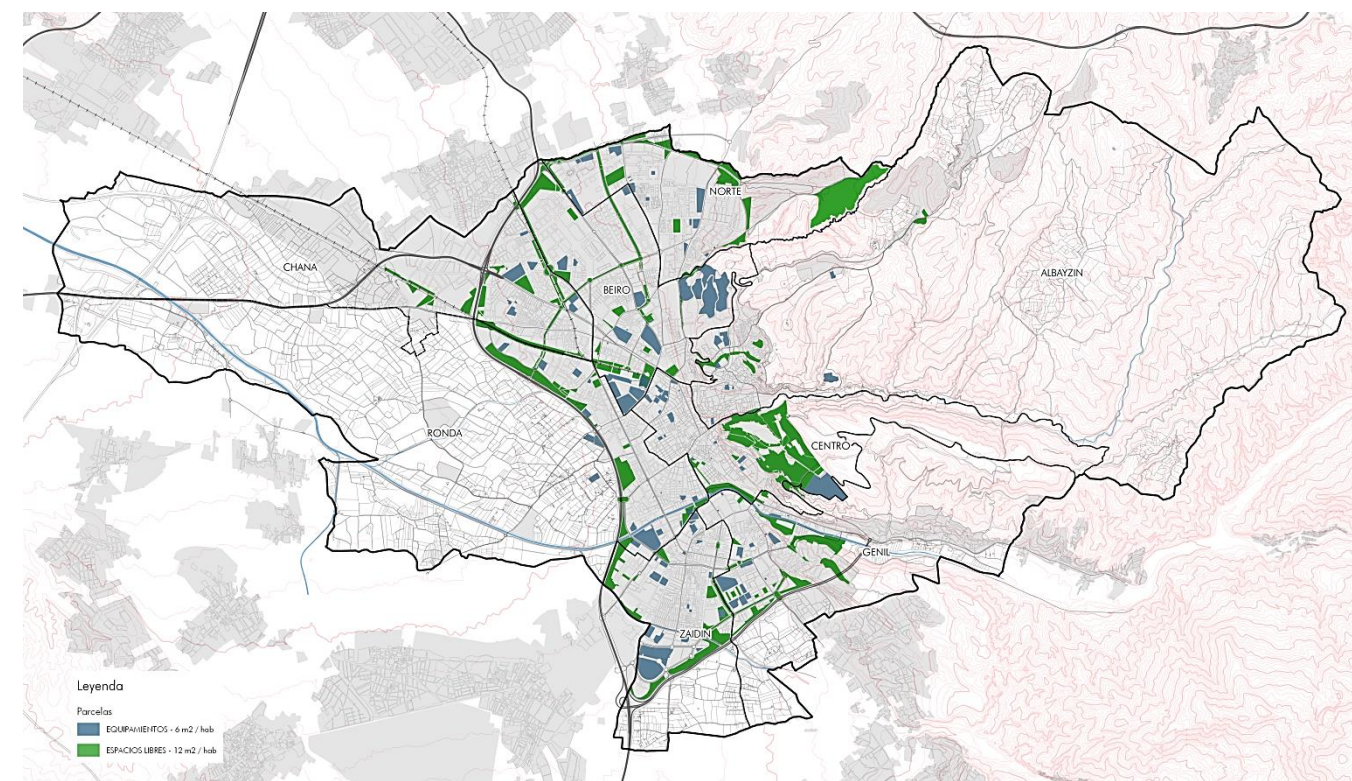
*En los últimos años existe una demanda creciente de espacios para recreo y ocio. En la imagen Parque Periurbano de la Dehesa del Generalife, localmente conocido como Llano de la Perdiz, donde se desplazan muchas familias los días festivos para disfrutar de un espacio natural.*



## 6.6. Equipamientos por distritos

Los equipamientos no están repartidos de forma equitativa por toda la ciudad, por ello se ha realizado un estudio pormenorizado en el que se reflejen dichas desigualdades.

Districtos	Sup. Urbana m2	Población hab	Sup. Equip M2	m <sup>2</sup> /hab.	Sup. EE.LL. M2	m <sup>2</sup> /hab.
ALBAYZÍN	2.429.900	10.757	66.455	6 m <sup>2</sup> /hab	89.858	8 m <sup>2</sup> /hab
BEIRO	4.379.800	42.506	550.327	13 m <sup>2</sup> /hab	379.280	9 m <sup>2</sup> /hab
CENTRO	2.606.700	23.331	186.470	8 m <sup>2</sup> /hab	664.932	28 m <sup>2</sup> /hab
CHANA	3.517.300	25.489	92.073	4 m <sup>2</sup> /hab	295.762	12 m <sup>2</sup> /hab
GENIL	3.453.400	33.858	120.330	4 m <sup>2</sup> /hab	360.334	11 m <sup>2</sup> /hab
NORTE	2.508.200	25.867	121.501	5 m <sup>2</sup> /hab	629.470	24 m <sup>2</sup> /hab
RONDA	3.085.600	48.145	180.802	4 m <sup>2</sup> /hab	361.975	8 m <sup>2</sup> /hab
ZAIDÍN	2.105.400	43.101	260.922	6 m <sup>2</sup> /hab	294.151	7 m <sup>2</sup> /hab
	24.086.300	253.054	1.578.845	6 m <sup>2</sup> /hab	3.075.762	12 m <sup>2</sup> /hab



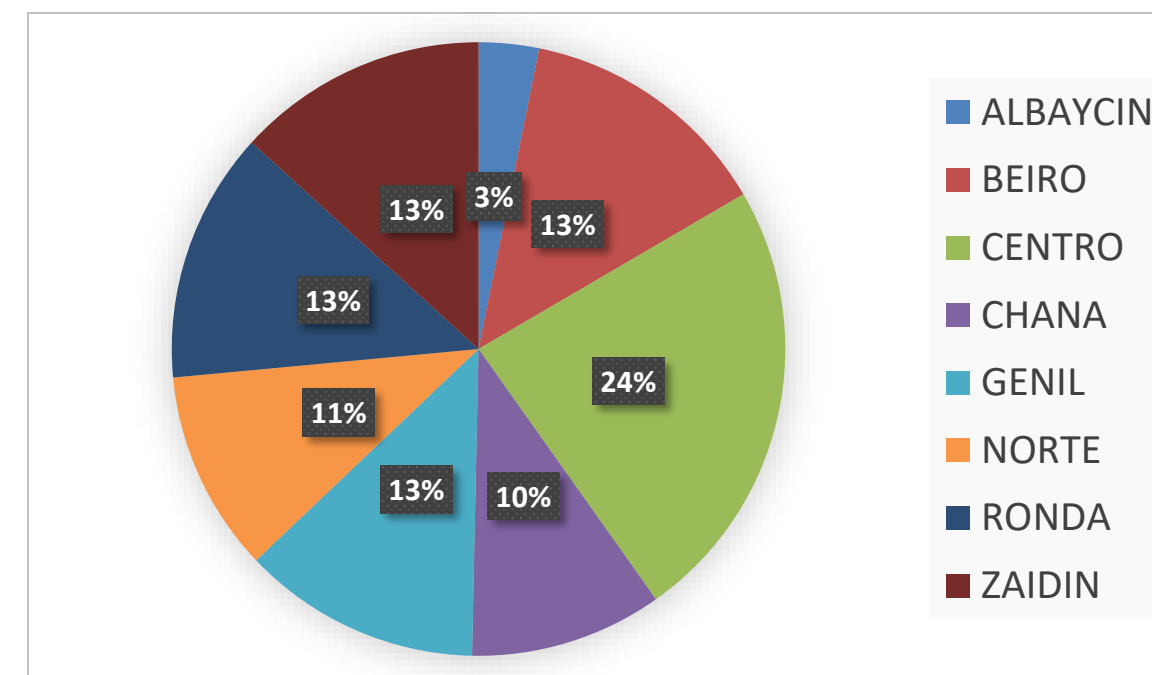
Plano de equipamientos y espacios libres.

En esta tabla se muestran, dentro de la superficie urbana de Granada, los indicadores de superficie de equipamiento por habitante y la superficie de espacios libres por habitante.

Las principales desigualdades en relación a los equipamientos se encuentran en el distrito del Beiro, posiblemente porque en él se encuentran los principales equipamientos generales: dos de los campus universitarios de la ciudad y dos de los hospitales que también dan servicio a toda la ciudad. Este hecho se puede contrastar en la siguiente tabla, en la cual se muestra la distribución de los equipamientos sanitarios:

Distritos	Superficie (m <sup>2</sup> )	Portales a < 100 m	Portales a < 500 m	Portales a < 1.000 m	Portales a > 1.000 m
ALBAYZÍN	16.150	252	2.526	1.494	106
BEIRO	69.961	171	2.736	1.648	6
CENTRO	13.406	425	3.506	1.456	0
CHANA	35.758	58	1.396	1.084	273
GENIL	69.871	171	2.218	820	859
NORTE	60.871	32	1.263	859	321
RONDA	77.011	119	1.734	915	6
ZAIDÍN	59.508	176	3.049	402	11

Sin embargo, la superficie destinada a espacios libres sí se muestra mejor distribuida por la ciudad, aunque al observar el mapa se comprueba que en realidad la mayor parte de los mismos están concentrados en la periferia; existiendo zonas céntricas con graves carencias de estas superficies.



Porcentaje de espacios libres por distrito.



## 7. ANÁLISIS DE LAS EDIFICACIONES

El paisaje arquitectónico de Granada es heterogéneo en cuanto a tipologías, estilos y calidades. Y aunque existen zonas con características similares, el conjunto de la ciudad no posee unos rasgos comunes o generales. Esto se debe al hecho de que, como en otras muchas ciudades, ha ido sufriendo transformaciones con el paso del tiempo. Por eso, a la hora de analizar las edificaciones de Granada se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- En Granada se encuentran algunas de las edificaciones más importantes del patrimonio histórico mundial, así como otras edificaciones de menor importancia que conservan el carácter y el ambiente de los entornos históricos.
- Otra de las singularidades de Granada es su vinculación con las huertas de La Vega del Genil, que han generado también edificaciones vinculadas a la actividad agrícola y ganadera.
- La migración *del campo a la ciudad* que sufrieron las urbes españolas a mediados del siglo XX, entre ellas Granada, hizo necesaria la rápida construcción de barriadas de edificios residenciales. Estos edificios constituyen la mayor parte de los anillos urbanos que rodean las ciudades históricas.
- Por último, debido a su inercia y a su relevancia como capital de provincia, Granada ha sido capaz de atraer grandes inversiones y proyectos durante las últimas décadas. Y algunas de ellas se han formalizado mediante edificaciones modernas y de gran calidad técnica y arquitectónica.

Estos aspectos generales no son los únicos. Los cambios sociales y económicos pueden traer nuevas transformaciones.

Los procesos de evolución urbana son básicamente de dos tipos: de expansión y de transformación interna. Ambas necesitarán una reflexión propia, en el primer caso: ¿cómo y cuánto se debe crecer? Y en el segundo caso: ¿qué se debe conservar?

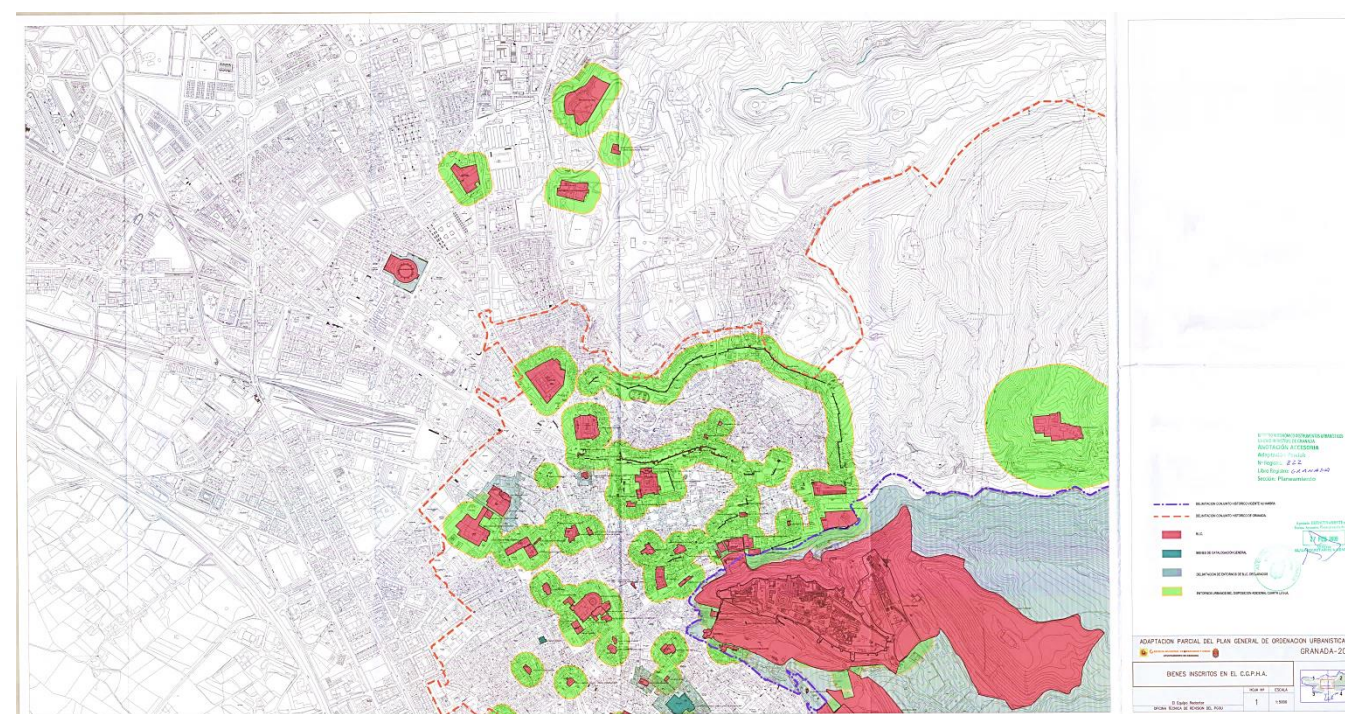
### 7.1. Conservación y transformación interna

Dentro de la documentación recibida por parte del Área de Urbanismo de Granada se encuentra la información referida a las edificaciones existentes. Concretamente dos de ellas son variables fundamentales a la hora de evaluar el estado actual de la ciudad de Granada: la catalogación patrimonial de la edificación y el estado de conservación de la edificación.

Aunque existen otras variables que deberán desarrollarse en un futuro Avance, como son las alturas de la edificación y el problema de fuera de ordenanza, el nivel medio ambiental a través de los Certificados de Eficiencia Energética (CEE), la edad de la edificación, etc.

#### La catalogación de la edificación

La catalogación de edificaciones está compuesta por los todos los Bienes de Interés Cultural declarados y sus entornos contemplados tanto por el Plan General vigente como por declaraciones realizadas con posterioridad inscritas en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.

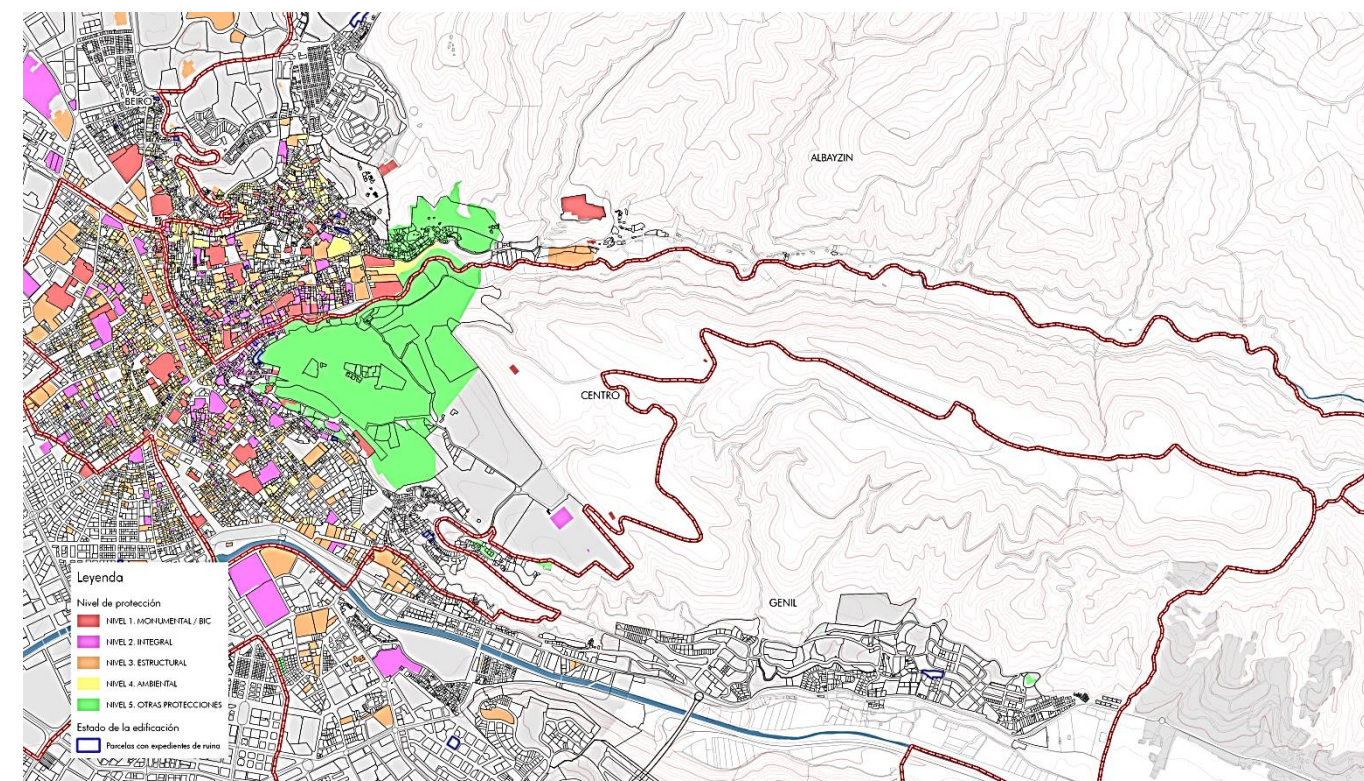


Plano de adaptación a la LOUA - Bienes inscritos en el C.G.P.H.A.

A esta catalogación hay que añadirle la protección de la edificación que otorgan los PEPRÍ en sus ámbitos de detalle.



- El Plan Especial de la Alhambra otorga tres niveles protección:
  - Protección integral, monumentos.
  - Edificios catalogados, protección arquitectónica.
  - Jardines históricos.
- El Plan Especial del Albayzín otorga cuatro niveles de protección:
  - Nivel 1. Protección total. Edificación monumental.
  - Nivel 2. Protección integral. Edificación tradicional.
  - Nivel 3. Protección estructural. Edificación singular.
  - Nivel 4. Protección tipológica. Edificación ambiental.
- El Plan Especial San Matías queda incorporado al catálogo del Plan Especial Centro.
- El Plan Especial de Protección del Área Centro otorga cuatro niveles de protección:
  - BIC – NIVEL 1. Protección monumental.
  - A1 – NIVEL 2. Protección integral.
  - A2 – NIVEL 3. Protección estructural.
  - B – NIVEL 4. Protección ambiental.



*Niveles de protección en el distrito centro.*

Por último, el PGOU también diferencia entre varios niveles de protección, que son:

- Nivel 1. Protección monumental.
- Nivel 2. Protección integral.
- Nivel 3. Protección estructural.
- Nivel 4. Protección ambiental.
- Conjuntos urbanos de interés.
- Otros elementos de interés.
- Jardines de carácter singular.

En futuras revisiones del planeamiento de la ciudad cabría plantear una estrategia unificada de protección y catalogación que permita plantear proyectos de transformación urbana de carácter contemporáneo al tiempo que se conservan los elementos patrimoniales de la ciudad.

Otro aspecto a considerar es la cada vez más oportuna necesidad de identificar y catalogar el patrimonio inmaterial de las ciudades para evitar que estas protecciones generen ciudades museísticas en las que la tradición y la cultura local desaparezcan como consecuencia del excesivo proteccionismo.

Por último, cabe destacar la necesidad de reflexión sobre qué tipo de centro urbano queremos para nuestras ciudades. La existencia de numerosos edificios catalogados frente a otros sin ningún tipo de protección, requeriría de criterios y estrategias apropiadas para el adecuado control del patrimonio edificado y del paisaje urbano del conjunto.

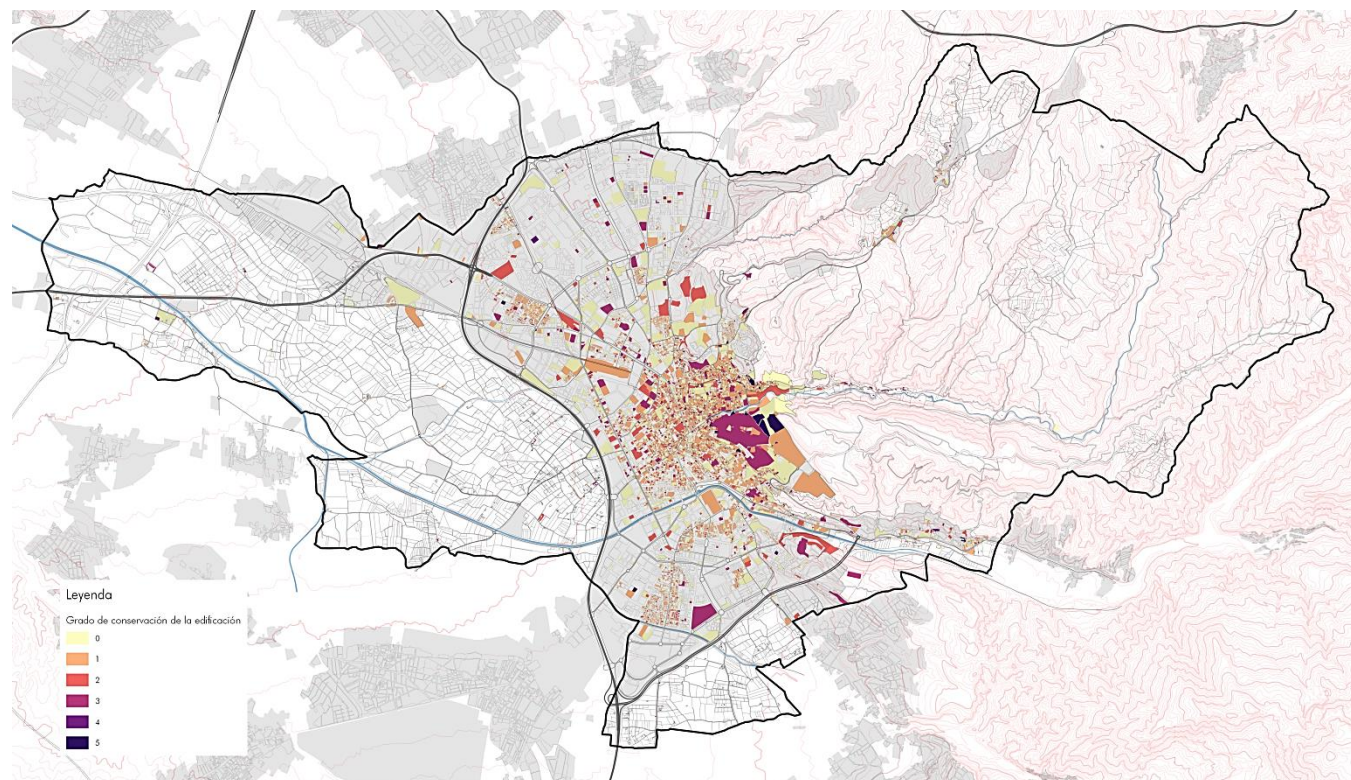


## El estado de conservación de la edificación

Tal y como recoge en su introducción el documento *Información sobre el Informe de Evaluación de los Edificios en Granada* de la Concejalía Delegada de Urbanismo, Medio Ambiente, Salud y Consumo del Excmo. Ayuntamiento de Granada, sobre la *Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*:

*La Ley 8/2013, con entrada en vigor el 28 de junio de 2.013, establece la obligación de realizar un Informe de evaluación periódico de los edificios con el objeto de acreditar la situación en que se encuentran en relación con el estado de conservación de los mismos y sobre accesibilidad universal, así como, en los edificios de tipología residencial de vivienda colectiva, sobre el grado de eficiencia energética de los mismos, determinando, en su caso, las deficiencias en el estado de conservación que deben ser corregidas o la posibilidad de realizar ajustes razonables en materia de accesibilidad, estableciendo dicha obligatoriedad para las construcciones con una antigüedad superior a 50 años.*

En cumplimiento de esta ley, existe una base de datos de más de veinte mil edificaciones afectadas, que deben tramitar un Informe de Evaluación del Edificio (IEE), los cuales pueden localizarse para analizar donde está teniendo mayor incidencia esta norma.












Grado de conservación de la edificación. Escala de 1 a 5 según estado del expediente.

Los informes se concentran en la parte histórica de la ciudad, pero empieza a afectar también a los desarrollos de la década de los sesenta y setenta, donde las edificaciones son de tipología residencial plurifamiliar y de carácter social. En estos casos la conservación de los mismos debe ir acompañada de una estrategia municipal de rehabilitación de barriadas con carácter integral.

## Patrimonio Municipal de Suelo











Junto con la catalogación y el estado de la edificación es interesante señalar las propiedades municipales, es decir, aquellos edificios protegidos o pendientes de IEE que son de propiedad municipal. Estas edificaciones pueden ser, en muchas ocasiones, la clave para iniciar un proceso de transformación urbana.

Para ello, el ayuntamiento dispone de una aplicación descargable que contiene el Resumen Anual de Patrimonio Municipal de Suelo de 2015, que divide las propiedades municipales en Bienes Demaniales y Bienes Patrimoniales:

	ÁMBITO DE LA PARCELA DE DOMINIO PÚBLICO	<b>sc</b>	SOCIAL-CULTURAL
	ÁMBITO DE LA PARCELA DE VIALES (Parcela constituida por todos los viales comprendidos en el ámbito delimitado)	<b>do</b>	DOCENTE
1.325	Referencia a la Ficha de Inventario	<b>sa</b>	SANITARIO
754	Fichas relacionadas de antecedentes	<b>as</b>	ASISTENCIAL
1.813	Baja en el Dominio Público	<b>dp</b>	DEPORTIVO
	LOCAL O PROINDIVISO	<b>ad</b>	ADMINISTRATIVO
(24,55%)	Porcentaje en proindiviso	<b>se</b>	SIN ESPECIFICAR
	VINCULADA AL SERVICIO PÚBLICO	<b>if</b>	INFRAESTRUCTURA
	CONCESIÓN ADMINISTRATIVA	<b>tr</b>	TERCIARIO
	CEDIDA A OTRA ADMINISTRACIÓN	<b>re</b>	RESIDENCIAL
	CEDIDA EN PRECARIO	<b>ct</b>	COMUNICACIONES/TRANSPORTE
	SUJETA A USO COMÚN ESPECIAL	<b>co</b>	COMERCIAL
	SUJETA A USO PRIVATIVO	<b>it</b>	INSTITUCIONAL
	CAMBIO A PATRIMONIAL	<b>id</b>	INDUSTRIAL
		<b>zv</b>	ZONAS VERDES
		<b>rv</b>	RED VIARIA



Leyenda de planos de bienes demaniales.

1.848	Referencia a Ficha del Inventario	SC	SOCIAL-CULTURAL
132	Ficha relacionada de antecedentes	do	DOCENTE
	LOCAL O PROINDIVISO	sa	SANITARIO
(24,55%)	Porcentaje en proindiviso	as	ASISTENCIAL
	DISPONIBLE	dp	DEPORTIVO
	CAMBIO A DOMINIO PÚBLICO	ad	ADMINISTRATIVO
	BAJA EN EL PATRIMONIO	se	SIN ESPECIFICAR
	VINCULADO AL SERVICIO PÚBLICO	if	INFRAESTRUCTURA
	CESIÓN DERECHO DE SUPERFICIE	tr	TERCIARIO
	CESIÓN EN USUFRUCTO	re	RESIDENCIAL
	CESIÓN TEMPORAL DE USO	ct	COMUNICACIONES/ TRANSPORTE
	CESIÓN EN PRECARIO	co	COMERCIAL
	CESIÓN EN ARRENDAMIENTO	it	INSTITUCIONAL
	EN TRÁMITE	id	INDUSTRIAL
UB	URBANIZABLE	el	ESPACIOS LIBRES
NUB	NO URBANIZABLE		



Leyenda de los planos de bienes patrimoniales.

## Rehabilitaciones urbanas

El modelo de crecimiento de la ciudad se centró en dar solución a la demanda de viviendas debida al aumento de la población. Superado dicho modelo, el reto actual de un nuevo Avance debiera orientarse hacia la rehabilitación de la ciudad, con el objetivo de que todo su parque de viviendas alcance los mismos niveles de calidad, accesibilidad y sostenibilidad.

Para el desarrollo de las nuevas directrices a considerar en esta línea, debiera ser tenido en cuenta que la ciudad se construye, evoluciona y se transforma como si de un organismo vivo se tratara, y donde la interacción entre espacios libres y edificados, y las intervenciones efectuadas en los mismos, provocan efectos derivados sobre el conjunto urbano de su entorno. En consecuencia, los procesos de rehabilitación urbana que se propongan, tanto de edificios puntuales como de barriadas completas, debieran atender especialmente a actuar sobre:

- Los espacios públicos más degradados y situados en las áreas donde viva la población de menor renta.
- El patrimonio municipal de suelo susceptible de mejora; aprovechando su capacidad de activación y renovación de áreas específicas.
- Las edificaciones residenciales que no cumplan con los estándares mínimos de calidad, de accesibilidad y de sostenibilidad.



## 7.2. Procesos de expansión urbana

Las necesidades de la ciudad, o de la sociedad, pueden cambiar con el tiempo, por eso, es importante elaborar una estrategia apropiada de crecimiento. Para ello se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones.

- Conocer las directrices procedentes del planeamiento territorial (POTAUG), en el que se cuantifican las necesidades de toda la Comarca de la Vega, así como las infraestructuras generales proyectadas.
- Medir adecuadamente las necesidades y demandas de la población, sobre todo en materia de vivienda (Plan Municipal de Vivienda y Suelo), atendiendo a los cambios sociales y las diferentes necesidades (tipologías variadas de viviendas).
- Plantear un modelo de crecimiento en el que se tengan en cuenta la sostenibilidad económica y ecológica, la continuidad urbana y su encaje con la ciudad existente (movilidad), y el tipo de espacios urbanos que se desean construir.

### Edificaciones existentes y proyectadas

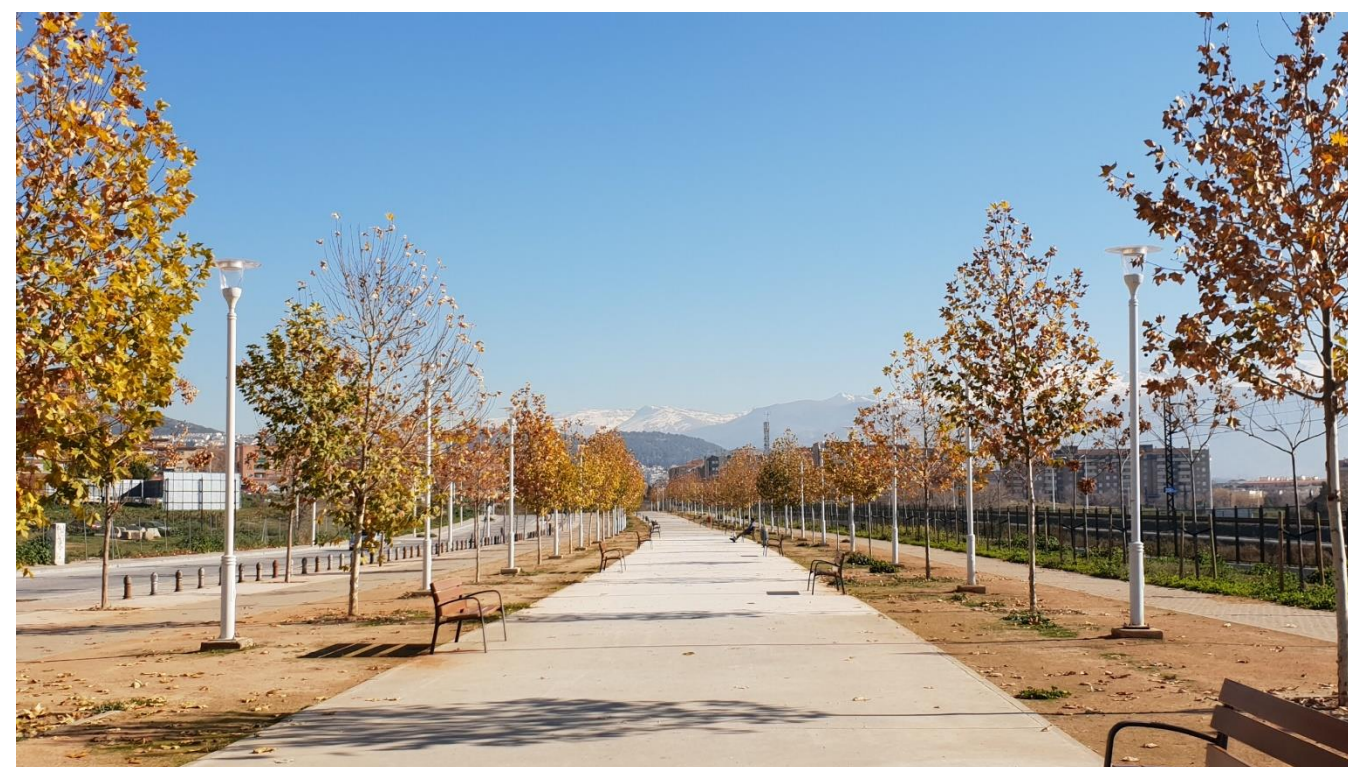
La cuantificación y clasificación de las edificaciones es un trabajo que se deberá afrontar de forma más profunda en un futuro Avance del planeamiento general. Mientras tanto, se puede estimar a través de los diferentes datos de los que se disponen, a saber:

- Población empadronada en Granada (INE, 2017): 243.321 habitantes.
- Base de datos de la aplicación web búsqueda de edificios IEEs: 20.258 edificios.
- Número de parcelas urbanas, según catastro: 20.923 parcelas.
- Número de edificaciones urbanas, según catastro: **97.616 edificios.**
- Número de portales, según el callejero, de Granada: 30.099 portales.

No obstante, las estimaciones del PGOU de Granada de 2001, sobre los terrenos urbanizables durante dos cuatrienios, decía: *La estimación total de capacidad de producción de vivienda que arroja el Plan, asciende a la cifra de **24.490 viviendas.*** Si se tiene en cuenta que el POTA establece el indicador de 2,4 habitantes por vivienda, dicha estimación esperaba poder acoger un crecimiento de 58.776 nuevos habitantes.

Según los datos del padrón municipal del INE, la población de Granada en 2001 era de 232.770 y en 2017 de 243.341, es decir, ha habido un crecimiento real de 10.571 habitantes en dieciséis años, una quinta parte de lo estimado; lo que deberá tenerse en cuenta a la hora de cuantificar las necesidades en un nuevo Avance.

En cuanto a las edificaciones no residenciales se encuentran casos de gran éxito, como el Parque Tecnológico de la Salud, con edificios modernos y espacios urbanos generosos que dan la oportunidad de liberar usos de edificios de otras partes de la ciudad.



*Espacio público en la zona de expansión al oeste de la ciudad.*



## 8. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

### 8.1. La movilidad en Granada. Percepción Social

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) incluye un estudio de opinión sobre la percepción social de la movilidad en Granada, con objeto de realizar una aproximación a los comportamientos y actitudes de los ciudadanos granadinos en relación con su movilidad urbana. Es de interés incorporar las principales conclusiones de este estudio elaborado sobre una muestra de 500 ciudadanos.

La población encuestada dice moverse principalmente como peatón (65,5%), seguido por la opción como conductor (17%), en tercer lugar transporte público (13,3%) y, en menor medida, como ciclista (5,1%).



### 8.2. Desplazamientos de la población en automóvil

Según los datos de la encuesta, el 83% de la población granadina tiene vehículo propio, mayoritariamente un automóvil (80%). Este porcentaje ha crecido en torno a un 30% respecto a las cifras de hace diez años, hecho que estaría en consonancia con el fuerte aumento del parque móvil de la última década. La población encuestada que utiliza el vehículo privado lo hace de forma intensiva, ya que el 44,3% lo hace a diario y el 28,4% lo usa algunas veces a la semana, es decir, que el 73% lo utiliza de forma regular frente a un 2,9% que nunca lo hace.

En paralelo con la disminución del uso del vehículo privado en los últimos diez años, también tiende a reducirse el uso intensivo, tanto diario como semanal, mientras que aumenta el uso mensual y ocasional. Los principales motivos de uso del vehículo propio son los de realizar viajes largos (67,3%), acudir al trabajo o lugar de estudio (62%), sentir que hay una falta de alternativas en cuanto a transporte (58,2%), o bien para realizar compras (56,2%).

Las motivaciones relacionadas con la economía de tiempo y por placer han visto reducida su importancia, pasando del 60% en el año 2002 al 24,4% de 2012. Los desplazamientos de los granadinos tienen como principal destino los pueblos y municipios de la periferia (85,4%), y en menor medida para desplazarse a otros barrios (56,4%). En sentido contrario, los desplazamientos al centro de la ciudad, que hace unos años era un destino para casi mitad de los conductores, en la actualidad apenas representa el 23%.

El 87,7% de la ciudadanía estaría dispuesta a dejar el vehículo privado por otros medios de transporte. Entre los motivos principales para ello estarían los problemas de tráfico (33%) y de aparcamiento (24,4%). Respecto al año 2002, esta disposición a dejar el vehículo privado ha crecido de forma considerable, como lo demuestra el porcentaje de “incondicionales del coche”, que ha pasado del 32,3% al 12,3% actual.



### 8.3. Uso del transporte público colectivo

El 79% de la población encuestada afirma que utiliza el transporte público en Granada, y de este grupo, un 61% lo hace de forma regular (28% diariamente y 33% semanalmente). Este porcentaje de uso ha aumentado en algo más de cinco puntos respecto a hace una década (73,6%).

Respecto a los destinos principales en transporte público, el 67,7% lo utilizan para ir al centro de la ciudad, y el 76% para desplazarse a los barrios. Tan solo el 27,6% lo usan para ir a otros municipios, y poco más de un 29% para llegar a las zonas de ocio, recreo y deporte. Entre los motivos para el uso del transporte público destacan en primer lugar los relacionados con la comodidad y el tiempo (57,7%), seguidos a distancia por la falta de alternativas (44,3%). Otros motivos como ir al trabajo/estudios, al médico/hospital, o bien de tipo económico o medioambiental, tan solo son causa de los desplazamientos de uno de cada tres encuestados.

### 8.4. Uso de la bicicleta

Algo menos de la mitad de la población granadina (42%) afirma tener una bicicleta en casa. De este grupo, aquellos que la usan de forma regular supone el 34% (16,1% casi todos los días y 17,8% varias veces a la semana), los que la utilizan de forma esporádica sumarían el 50%, y el restante 16% no la usan nunca. Los motivos principales en el uso de la bicicleta son los de salud y deporte (29,5%) y por placer (23,3%), mientras que por motivos de trabajo/estudios apenas suponen el 8%. Otras razones de tipo comodidad/tiempo, económicas o medioambientales apenas superan un 10% de la opinión de la población encuestada. La bicicleta se usa principalmente (65,4%) para desplazarse a zonas de ocio, recreativas y deportivas, aunque también 1 de cada 2 ciclistas la utiliza para ir a otros barrios de la ciudad. Los desplazamientos al centro de la ciudad y los realizados a municipios cercanos, solo son un destino para el 44% y 36% respectivamente de la población que va en bicicleta.

De aquellos ciclistas que utilizan la bicicleta de forma regular (1 de cada 3), un 35,3% afirman que utilizan el carril bici (1 de cada 8 ciclistas), y de estos la mitad lo hace en los alrededores de la ciudad y el otro 50% (1 de cada 16 ciclistas) utilizan los carriles bici internos de forma exclusiva o mixta.

### 8.5. Conciencia ambiental

El 92% de la ciudadanía considera que los problemas de tráfico en la ciudad de Granada son elevados, y el 77% de la muestra afirma que existe un serio problema de contaminación ambiental y acústica producida por el vehículo privado. Entre las posibles soluciones, el 90% de los encuestados opina que la mejora del medio ambiente se consigue con la reducción del vehículo privado, y el 71% piensa que el transporte público es la mejor alternativa para la reducción de la contaminación. A pesar de que el 64% de la población considere que el centro de la ciudad está habilitado para peatones, la mayoría de esta (61,7%) afirma que no es cómodo desplazarse por Granada. Entre una serie de posibles acciones para reducir el tráfico, la población encuestada se mostró mayoritariamente a favor de la creación de redes peatonales (91%) y de la construcción de carriles bici que conecten la ciudad (85%). Otras opciones, como el uso de autobuses de empresa y del coche compartido, también tuvieron buena aceptación.

### 8.6. Los ferrocarriles

La estación de Granada es una estación ferroviaria de ADIF que da servicio a la ciudad. Es conocida también como Estación de Andaluces -aunque no es su nombre oficial-, anteriormente compartía su función con la antigua estación del Sur, situada a cierta distancia de la primera.

En el año 2006 comenzó la construcción de la línea de alta velocidad Granada-Antequera, que forma parte del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía y unirá Granada con la red de alta velocidad española a través del NAFA.

Con motivo de la llegada de esta línea, se planteó en principio la construcción de una nueva estación, que se llamaría Granada-Mariana Pineda, en honor a la libertaria granadina Mariana Pineda. Tras barajar diversas opciones, se decidió que la nueva estación sería construida en los mismos terrenos que ocupa la estación actual.

En marzo de 2009 el proyecto de remodelación de la estación fue adjudicado al arquitecto Rafael Moneo, y se planteó un proyecto de integración del ferrocarril soterrado por el distrito de La Chana, por el que accederían las líneas provenientes del oeste.

Para las vías que vienen del este, se planteó la llegada en paralelo a la segunda circunvalación hasta unirse al otro corredor en el entorno de Mercagranada, dónde estaría situado el centro de transportes de mercancías.

El alto coste de las obras y las discrepancias surgidas entre el Ayuntamiento de Granada y el Ministerio de Fomento acabaron finalmente por descartar el proyecto de Moneo.

Se planteó, pues, la opción de construir la nueva estación a las afueras de la ciudad, donde el tren atravesaría la Chana soterrado, dejando así la zona de la antigua estación para la construcción de un gran parque.

No obstante, tras barajar otras opciones que abarataran la llegada del AVE a la ciudad, se opta finalmente por remodelar la estación actual.

Debido a las obras que se están realizando, desde abril de 2015 la estación ofrece servicios ferroviarios parciales, ya que solo mantiene conexión ferroviaria con Almería, mientras que la conexión con Antequera se encuentra en obras.

Actualmente se encuentra en proceso de remodelación para la próxima puesta en servicio de la Alta Velocidad. De este modo, la nueva estación de AVE se denominará Granada-Mariana Pineda, integrándose así en el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía.

Los exteriores de la estación también albergan la parada de la línea 1 del Metro de Granada llamada Estación Ferrocarril, con el fin de favorecer la intermodalidad.

de operaciones contratado con Avanza y otros contratos complementarios de mantenimiento, conservación, vigilancia y seguridad en el metro.



*El Metropolitano de Granada.*

El tranvía metropolitano, está funcionando desde septiembre de 2017, con buenos datos. El trayecto, está compuesto por una única línea de 16 kilómetros que discurre por los municipios de Armilla, Granada, Maracena y Albolote, y está siendo utilizado de forma diaria como medio de transporte por una media de 25.000 usuarios (lo que supone haber superado ya el millón y medio en tres meses).

El detalle del análisis de este sistema de transporte se realizará en el epígrafe relativo a “Las infraestructuras del área metropolitana” del presente documento.

## 8.7. El Metropolitano de Granada

La Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, explota de manera directa el Metropolitano de Granada, apoyándose en el servicio



## 8.8. Los aparcamientos

Granada dispone de 42.070 plazas de aparcamiento en superficie, que suponen 504.000 m<sup>2</sup> de superficie urbana. Por otra parte, la superficie ocupada por el viario para la circulación es de 1.500.000 m<sup>2</sup>, lo que supone, entre ambas, el 70% de la superficie libre de la ciudad.

Según datos generados a partir de los permisos de concesiones de vados, la ciudad dispone de un total de 95.963 plazas de aparcamiento para residentes. Por otro lado, el aparcamiento de rotación supone 15.074 plazas, 1.883 en superficie (ORA) y 13.191 en edificios (parkings privados y públicos). El número de vehículos (demanda) registrados en 2010 para la ciudad de Granada fue de 137.647.

Si a esta cifra de demanda se contraponen una oferta de 153.157 plazas de aparcamiento (libre, rotación, residentes), el balance total de plazas de aparcamiento disponibles asciende a 15.640, y que en principio pueden ser estimadas como de libre oferta para la movilidad local y visitantes.

Sin embargo, Granada presenta un déficit de 41.684 de plazas de aparcamiento para residentes en viviendas y edificios, lo que genera una importante presión sobre el aparcamiento libre en superficie, consumiendo casi la mayoría de estas plazas a pesar del factor rotación.

Si a esto se une la fuerte presión del vehículo privado que procede de la corona metropolitana, el diagnóstico de situación presenta un panorama del sistema de aparcamientos al borde del caos, sobre todo en la corona central y en horario laboral/comercial.

## 8.9. Diagnóstico de la movilidad

### Características Territoriales

El ámbito de aplicación del estudio de diagnóstico, con una superficie de 972,6 km<sup>2</sup>, está compuesto por los municipios que configuran el Área Metropolitana de Granada: Agrón, Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Colomera, Chauchina, Chimeneas, Churriana de la Vega, Cijuela, Cogollos de la Vega, Cúllar Vega, Deifontes, Dílar, Dúdar, Escúzar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güéjar Sierra, Güevejar, Huétor Santillán, Huétor Vega, Íllora, Jun, La Malahá, La Zubia, Láchar, Las Gabias,

Maracena, Moclín, Monachil, Nívar, Ogíjares, Otura, Padul, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Quéntar, Santa Fe, Vegas del Genil, Ventas de Huelma y Víznar.

RESIDENTES POR MUNICIPIOS ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA (padrón 2017)					
Agrón	290	Deifontes	2.618	Maracena	22.071
Albolote	18.660	Dílar	1.959	Moclín	3.820
Alfacar	5.440	Dúdar	323	Monachil	7.715
Alhendín	8.928	Escúzar	772	Nívar	971
Armillá	24.028	Fuente Vaqueros	4.388	Ogíjares	13.848
Atarfe	18.392	Gabias, Las	20.329	Padul	8.454
Beas de Granada	1.000	Gójar	5.606	Peligros	11.191
Cájar	5.054	Granada	232.770	Pinos Genil	1.422
Calicasas	619	Güéjar Sierra	2.878	Pinos Puente	10.314
Cenes de la Vega	7.897	Güevejar	2.551	Pulianas	5.364
Chauchina	5.490	Huétor Santillán	1.889	Quéntar	928
Chimeneas	1.326	Huétor Vega	11.904	Santa Fe	14.960
Churriana de la V.	14.556	Íllora	10.233	Vegas del Genil	10.808
Cijuela	3.228	Jun	3.681	Villa de Otura	6.832
Cogollos Vega	2.089	Láchar	3.270	Víznar	978
Colomera	1.376	Malahá, La	1.856	Zubia, La	19.006
Cúllar Vega	7.330				

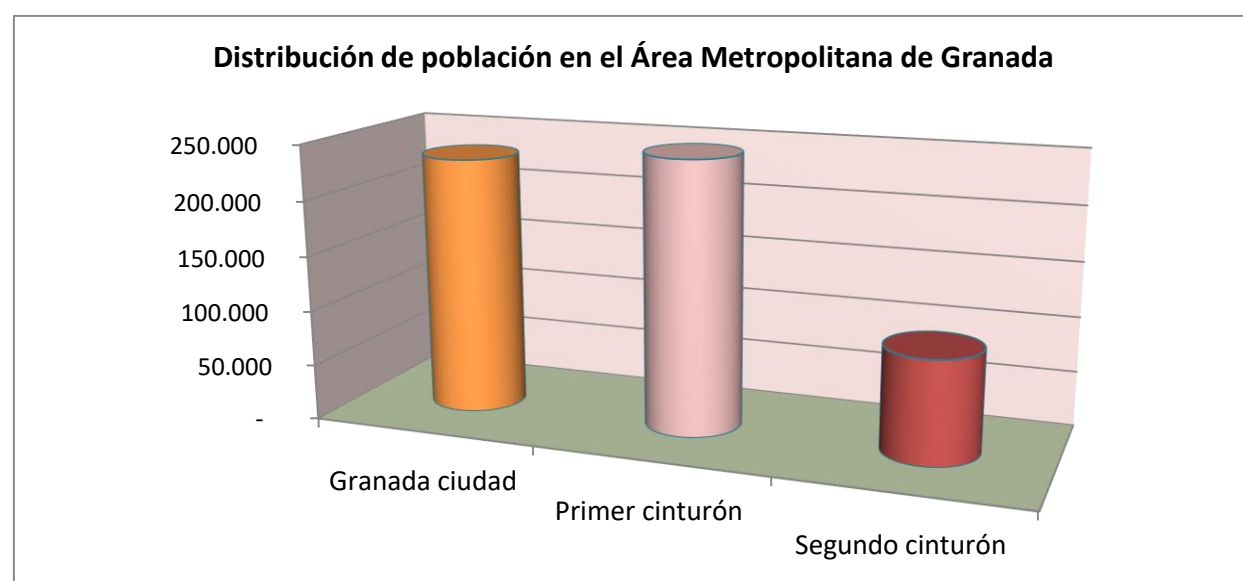
Según el Padrón de Población por Municipios de 2017, la provincia de Granada tiene un censo de 912.938 habitantes, de los cuales 571.412 habitantes se concentran en el Área Metropolitana de Granada, un 62,59 % de la población.

Las mayores densidades de población se localizan en la ciudad de Granada, con 232.770 habitantes, y en la primera corona metropolitana, con municipios ubicados a menos de 10 km de la ciudad, donde residen 245.468 habitantes.

La ciudad de Granada es el núcleo de población más importante del área, y al ser el eje principal en términos económico, productivo y de ocio, constituye un área de confluencia para los habitantes del resto del área.

La tendencia actual sigue marcando el incremento de la población del área metropolitana en su conjunto, así como un ligero descenso que tiende a estabilizarse de la población de Granada capital, que en la actualidad ya es inferior a la población residente censada en los municipios de la primera corona metropolitana.

Por consiguiente, los municipios que rodean Granada y se constituyen como primer cinturón metropolitano actúan cada vez más como ciudades dormitorio, lo que determina que los desplazamientos y la densidad de tráfico crezcan en los viarios de acceso a la ciudad, especialmente en las horas punta.



## Características socioeconómicas

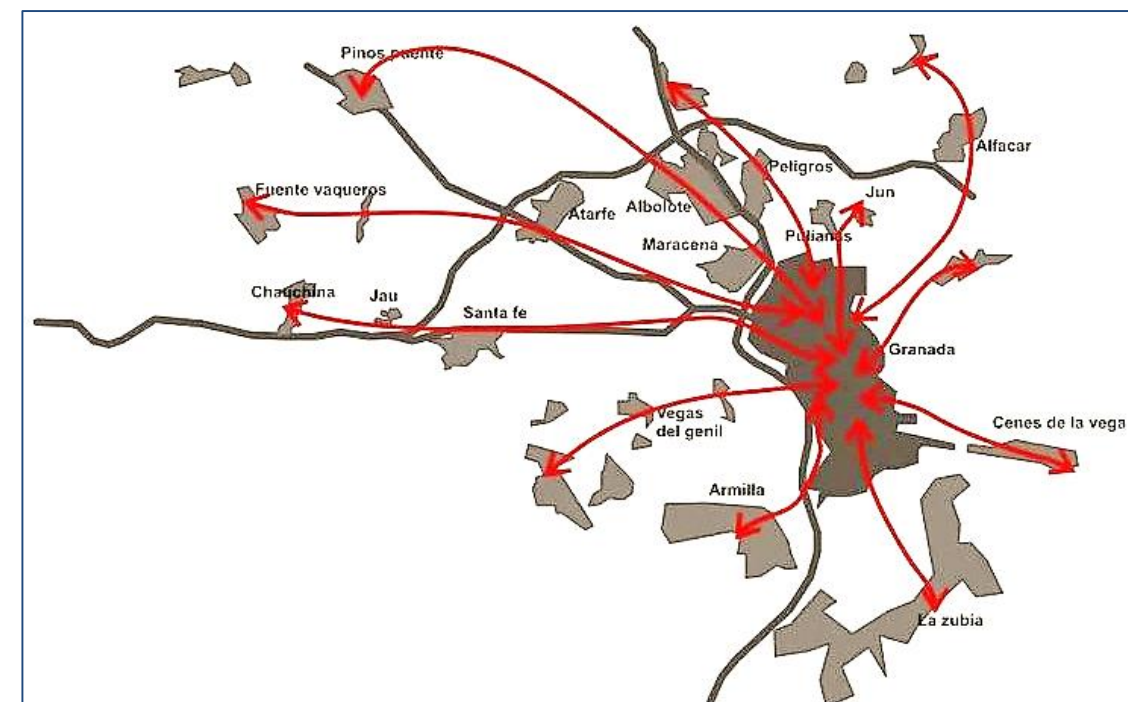
El Área Metropolitana de Granada es la zona con mayor renta de la provincia, destacando en ella la capital granadina, que actúa como motor económico del área y eje comercial y productivo.

Tras la capital, los diez municipios con mayor renta del área metropolitana, según los datos de 2017 del Ministerio de Hacienda y Función Pública, son Cájar, Otura, Gójar, Ogíjares, Huétor Vega, Albolote, Armilla, La Zubia, Peligros y Las Gabias.

El principal motor del área metropolitana es el turismo y los servicios, en especial los relacionados con la hostelería y el comercio minorista. No obstante, también son pilares de la economía la zona la construcción y las actividades agrícolas atribuidas al sector primario, y en menor medida la actividad industrial, fundamentalmente concentrada en los polígonos de

Juncaril, Peligros y Atarfe en la zona Norte del área, y Armilla y Parque Tecnológico de la Salud en la Sur.

Respecto a los principales centros universitarios y sanitarios, la capital granadina centraliza su distribución, por lo que sobre ella confluyen todos los desplazamientos relacionados con esta actividad.



*Flujos de movilidad relacionados con los centros universitarios y de sanidad.*

Los indicadores Urban Audit para el Área Urbana Funcional (AUF) de Granada que publica el Instituto Nacional de Estadística para los años 2015-2016-2017 muestran síntomas de consolidación en la recuperación económica del área metropolitana, con un incremento en la renta media anual de los hogares hasta los 25.434,08 euros en 2015, situándose en niveles similares a los existentes en 2011, justo antes de la crisis, aunque sigue siendo una de las rentas medias más bajas de España.

Así mismo, el indicador de la tasa de desempleo ha disminuido en más de 5 puntos en los últimos años, alcanzando actualmente un porcentaje de 27,63 %, que aún sigue siendo excesivamente elevado.



AUF de Granada	2017	2016	2015
Población residente (Personas)	561.818,00	561.784,00	560.285,00
Proporción de población de 0-14 años (Porcentaje)	16,08	16,18	16,22
Proporción de población de 15-64 años (Porcentaje)	67,88	68,04	68,17
Proporción de población >65 años (Porcentaje)	16,04	15,78	15,61
Edad mediana de la población (años)	41,18	40,68	40,25
Proporción de nacionales sobre la población total (%)	95,29	95,13	94,94
Proporción de nativos nacionales sobre la población total (%)	92,28	92,28	92,23
Proporción nacidos en extranjero sobre población total (%)	7,72	7,72	7,77
Proporción de extranjeros sobre la población total (%)	4,71	4,87	5,06
Número total de hogares (Número)	218.072,00	218.046,00	230.494,00
Tamaño medio de los hogares (Número)	2,56	2,61	2,46
Proporción hogares de una persona sobre total hogares (%)	28,99	28,4	31,43
Tasa bruta de natalidad (Tantos por mil de personas)		10,080082	10,17228
Tasa bruta de mortalidad (Tanto por mil de personas)		7,883574	8,190227
Tasa de desempleo (Porcentaje)	27,63	31,91	32,98
Proporción ocupados de 20-64 años sobre pob. activa (%)	72,21	68,14	67,12
Tasa de actividad (Porcentaje)	58,69	59,26	59,39
Proporción de empleo en servicios (NACE Rev.2 G-U) (%)		82,89	81,71
Proporción de empleo en industria (NACE Rev.2 B-E) (%)		7,02	7,13
Renta neta media anual de los hogares (Euros)		..	25.434,08
Renta neta media anual por habitante (Euros)			9.729,90
Renta neta media anual por unidad de consumo (Euros)			14.722,50

## Características de la movilidad

El análisis de la movilidad en el Área Metropolitana de Granada debe establecerse en función de la oferta y la demanda, verificando su evolución en los últimos años.

Por motivos de escala y relación puede establecerse una clara diferenciación entre:

- Movilidad urbana de Granada.
- Movilidad en el área metropolitana y su relación con la ciudad.

Los datos de movilidad pueden a su vez analizarse en dos conceptos básicos: oferta y demanda.

La oferta se configura a través de las infraestructuras y servicios disponibles en relación con la movilidad a pie o en bicicleta, el vehículo privado y la disponibilidad de aparcamientos, el transporte público colectivo, la distribución de mercancías y abastecimientos, etc.

La demanda, por el contrario, se caracteriza por la distribución de los orígenes/destinos, y los motivos de viaje y sus modos.

## Distribución modal en la ciudad de Granada

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada (2013) ya establecía una imagen clara de las tendencias de movilidad en la ciudad de Granada. De las encuestas realizadas se desprendería que las preferencias para los desplazamientos interiores de la ciudad eran como peatón, seguida de la opción del vehículo privado, en tercer lugar, el transporte público y como última opción la bicicleta. Estas tendencias representan claramente una ciudad de dimensiones adecuadas para el desplazamiento peatonal, con una importante congestión de tráfico y sin una red ciclista que posibilite una alternativa real a este sistema de transporte.

Sin embargo, los encuestados manifestaron su voluntad de usar con más frecuencia el transporte público o la bicicleta como alternativa al transporte privado.

Preferencias de movilidad en Granada (PMUS)	
A pie	65,50%
En bici	4,50%
Coche	17,00%
Transporte público	13,00%

Los principales puntos de origen/destino de estos desplazamientos son Camino de Ronda, Centro, Fuentenueva-Doctores, Cervantes-Carretera de Sierra Nevada y Zaidín.

Respecto a la población que utiliza el vehículo privado, el 44% lo hacía de manera diaria, siendo sus principales destinos los que radian a los municipios del entorno y centros comerciales periféricos. Los principales motivos del uso del vehículo privado son los largos desplazamientos que debían realizar para acudir al lugar de trabajo o estudio, por la comodidad o para ir de compras, por tener que desplazarse menores, o bien por no disponer de un sistema público de transportes que dé respuesta a sus necesidades.

Más del 80% de estos usuarios del vehículo privado estaría dispuesto a cambiar a otros medios de transporte debido a los problemas de congestión del tráfico y de falta de aparcamiento, más que a los procesos de concienciación ambiental, de salud o económica.

Los usuarios del transporte público colectivo, en claro auge durante este periodo, lo hacían asiduamente para acceder al centro de la ciudad, y en menor medida para ir a otros municipios o desplazarse a las zonas de ocio, recreo y deporte. Los motivos del incremento del transporte colectivo radican en su comodidad y los problemas de congestión del tráfico en la ciudad, el precio, los ahorros de tiempo y la concienciación medioambiental.

Finalmente los usuarios de la bicicleta en la capital granadina están orientados principalmente por el beneficio para la salud y el deporte, y en menor medida por el placer, mientras que los desplazamientos de trabajo/estudio representan una parte baja porcentualmente. Así, la bicicleta se usaba principalmente para desplazarse a las zonas de ocio, recreativas y deportivas.

Así, Granada no podía ser considerada una ciudad de y para las bicicletas, puesto que el peso que representa en el reparto modal y las infraestructuras asociadas está en niveles bajos para garantizar un uso cotidiano.

## Distribución modal en el Área Metropolitana de Granada

Los datos de la distribución modal en la movilidad interurbana del Área Metropolitana de Granada representan otro patrón diferente al existente en la capital, definido en este caso por la mayor dimensión del territorio y la mayor longitud de los desplazamientos de relación.

Los datos especificados en el Plan de Transporte Metropolitano de Granada para el año 2015, según la observación recopilada del Observatorio de la Movilidad de Granada, son:

Distribución modal Área Metropolitana 2015	
A pie o en bicicleta	36,00%
Vehículo privado (coche o moto)	47,00%
Transporte público	11,00%
Otros	6,00%

El reparto modal de los desplazamientos metropolitanos que se realizaron por motivos de trabajo en 2015 determina que la utilización de vehículo privado alcanza el 60 % del total, el transporte público es utilizado por el 10 %, mientras que los usuarios que se desplazaron a pie o en bicicleta rondan el 30%.

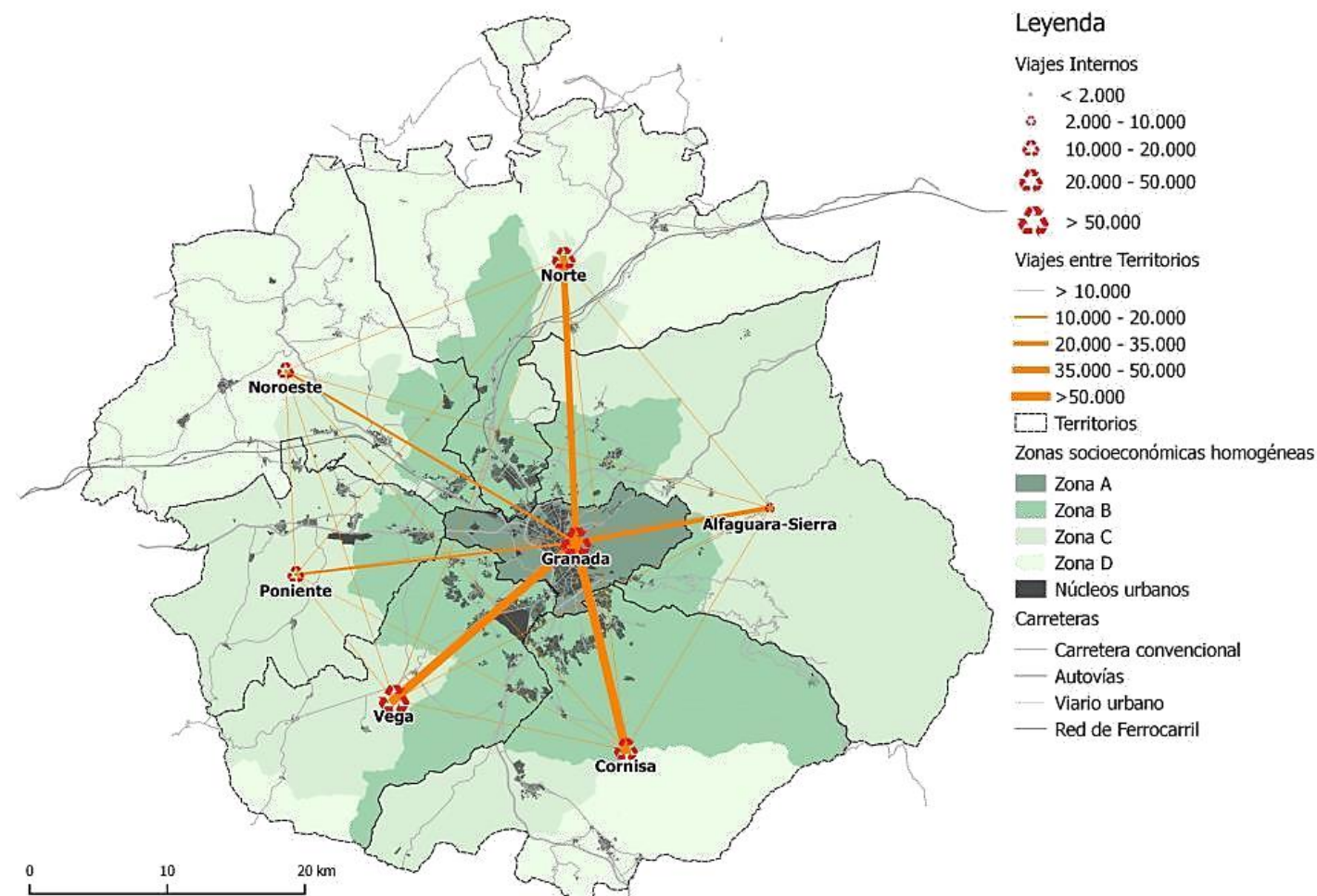
Este reparto modal se reajusta cuando se consideran todos los motivos de los desplazamientos en el área metropolitana, además de los laborales, con una distribución que alcanza el 49% para los vehículos privados, el 13% para el transporte público colectivo, el 36% para los desplazamientos a pie o bicicleta y el 2% para otros medios.

La comparativa de estos datos con otras áreas metropolitanas muestra un mayor peso en el sistema de transporte por vehículos privados, menor participación del transporte público y un claro desequilibrio en el porcentaje de usos no motorizados.

El análisis pormenorizado de estos datos aporta una visión más específica del número de desplazamientos y su tipología:



	Viajes	% (sobre el total)
<b>Viajes totales</b>	<b>1,118,830</b>	<b>100.00%</b>
Viajes en coche	507,432	45.35%
Viajes en bus urbano	108,094	9.66%
Viajes en bus interurbano	38,181	3.41%
Viajes en bus discrecional	5,104	0.46%
Viajes en moto	47,837	4.28%
Viajes en bicicleta	21,830	1.95%
Viajes en taxi	6,457	0.58%
Viajes en furgoneta / camión	2,189	0.20%
Viajes a pie	381,375	34.09%
Otros viajes	331	0.03%
<b>Viajes por persona y día</b>		<b>2.27</b>



La distribución geográfica de los desplazamientos del área metropolitana y sus interacciones también definen perfectamente el modelo modal, con predominio de los desplazamientos interiores de la ciudad de Granada y de los tres principales centros neurálgicos metropolitanos: la cornisa sur, la vega y la zona norte.

	Granada	Norte	Noroeste	Poniente	Vega	Cornisa	Alfaguara - Sierra	TOTAL
Granada	559,394	21,552	4,661	9,469	25,031	15,517	17,671	653,294
Norte	39,030	37,876	1,445	4,053	1,800	4,104	3,458	91,766
Noroeste	18,701	3,750	17,707	1,256	2,424	12	335	44,184
Poniente	14,965	770	1,320	18,493	1,174	123	1,218	38,063
Vega	59,494	2,777	3,774	3,624	55,475	3,423	4,053	132,620
Cornisa	59,276	2,060	1,160	0	4,162	43,610	2,669	112,936
Alfaguara - Sierra	21,533	1,480	38	458	1,886	502	20,069	45,967
<b>TOTAL</b>	<b>772,393</b>	<b>70,265</b>	<b>30,106</b>	<b>37,352</b>	<b>91,951</b>	<b>67,290</b>	<b>49,473</b>	<b>1,118,830</b>

## 8.10. Las infraestructuras del área metropolitana

### La malla viaria

La oferta de movilidad en el Área Metropolitana de Granada está definida por el equipamiento en sistemas de transportes e infraestructuras que se ofrece a los usuarios para realizar sus desplazamientos cotidianos y de ocio.

Al igual que en el caso de la demanda, existe un factor de escala que diferencia claramente los movimientos del área urbana de la capital granadina, como receptor principal de una parte principal de los movimientos, y los que se generan en el área metropolitana en los ámbitos de interrelación y sinergia.

La ciudad de Granada, según los datos suministrados por el Ayuntamiento de Granada en su última cartografía, dispone de 9.142 tramos de viarios de carácter urbano con una longitud de 522 km, en el que participan 6.045 nodos o intersecciones de comunicación.

El crecimiento de la ciudad de Granada muestra claramente los condicionantes orográficos que históricamente han marcado su definición, con las laderas de Sierra Nevada marcando su extremo Este, y la vega de Granada al Oeste. Con esta limitación física surge otra estructural, la implantación de la Autovía A-44, de Circunvalación de Granada, como cinturón perimetral de Norte a Sur que define el desarrollo urbanístico de la ciudad consolidada, como en su momento ocurrió con la primera circunvalación de la ciudad, el Camino de Ronda.

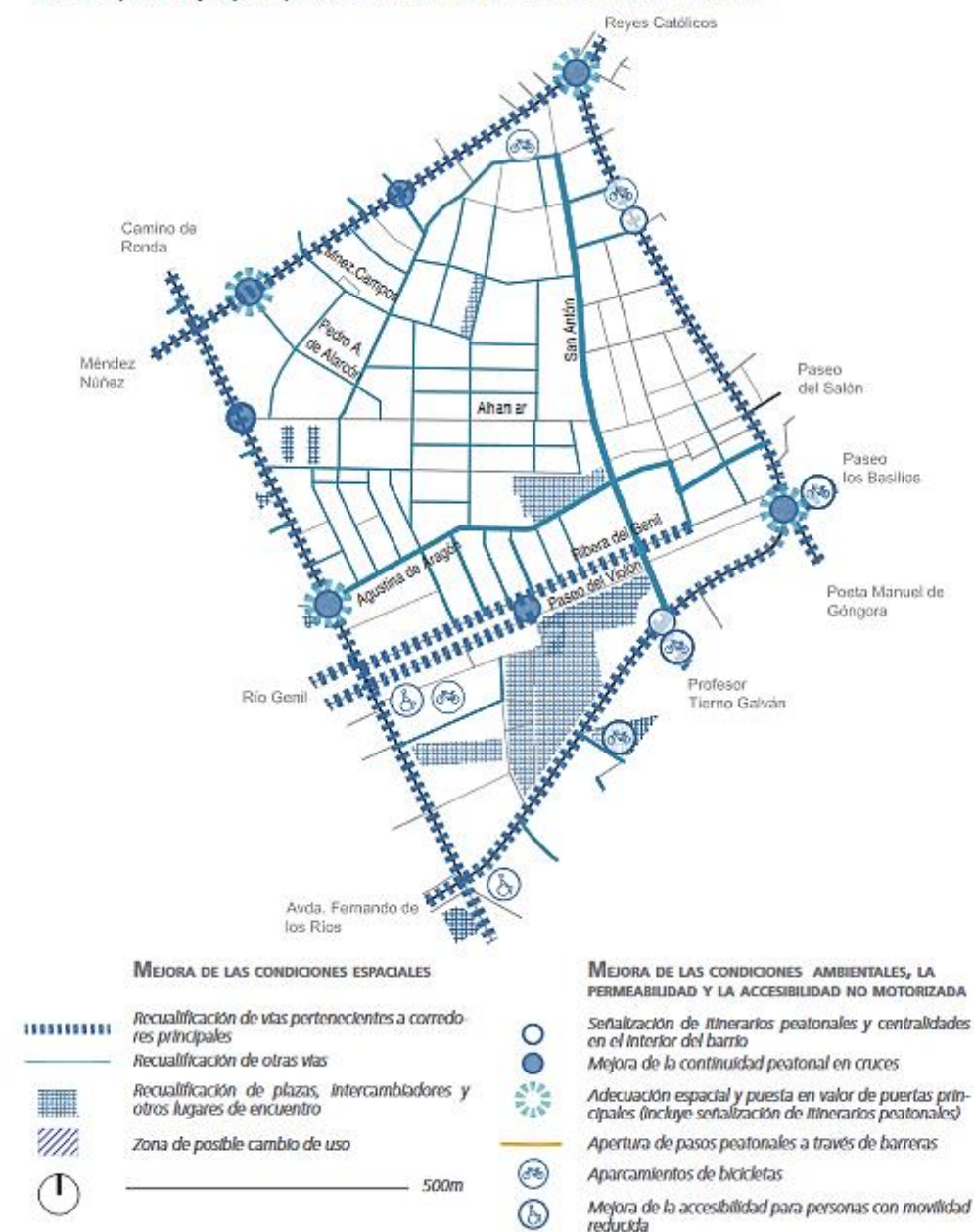
Así, la geometría de la red viaria de la ciudad se configura con dos accesos principales de carácter radial que convergen en los puntos de acceso a la ciudad histórica central, delimitadas por el acceso interior norte y sur que se conectan a través del eje transversal Ronda-Arabial, paralelo a la Circunvalación de Granada.

Con esta configuración, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible define la configuración viaria en varios subtipos:

- Malla irregular de Albayzín y Realejo.
- Malla regular del Centro urbano, Chana, Almanjáyar y Zaidín.

- Malla de ensanche en las nuevas zonas de expansión del Norte y Sur. Nuevos desarrollos urbanísticos con amplios viales y acerados.
- Malla longitudinal en Camino de Ronda y Arabial, que permite la interconexión al resto de las mallas.

Movilidad peatonal y espacio público: PROPUESTAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA



La movilidad del área metropolitana se dimensiona e interactúa con la red viaria interior de la ciudad a través de la red viaria territorial, que se estructura mediante la red de alta capacidad y las vías interurbanas de competencia local y autonómica. Esta red se constituye como el



elemento vertebrador que organiza la movilidad motorizada, canalizando los movimientos de larga distancia y cumpliendo las funciones de conexión y distribución en sus flujos desde el área metropolitana desde y hacia la capital. Destacan en esta dotación de infraestructuras las redes de alta capacidad que bordean la capital granadina, como son:

- Autovía A-44, de Sierra Nevada, en su tramo de Circunvalación de Granada.
- A-395, de Granada a Sierra Nevada, en su tramo denominado Ronda Sur de Granada.
- A-92G, que conecta transversalmente la Autovía A-92, Sevilla-Granada-Almería, con la Autovía A-44, desde el municipio de Santa Fe hasta la Circunvalación de Granada.

Uno de los principales problemas de la movilidad en el Área Metropolitana de Granada es el índice de colapso y saturación de tráfico que muestra diariamente la Circunvalación de Granada, con registros en IMD (Intensidad Media Diaria) superiores a 150.000 vehículos. Se trata de una vía de alta capacidad con tres carriles de circulación por sentido.

Siendo esta infraestructura la principal vía de acceso a la capital granadina en el sistema de comunicaciones del área metropolitana, resulta evidente la problemática que se genera en relación con la movilidad sostenible, con importantes retenciones, especialmente en las horas punta.

La puesta en servicio de la Segunda Circunvalación del Granada, que discurre bordeando los municipios del cinturón metropolitano en sentido Norte-Sur, no supondrá a priori una descarga del tráfico de agitación que sufre actualmente la Circunvalación de Granada en los accesos a la ciudad, puesto que esta nueva autovía tiene una funcionalidad bien distinta captando los tráficos de largo recorrido que no tienen su origen o destino en el entorno próximo de la ciudad. Además, esta segunda circunvalación requiere de los viales de conexión con la primera para que funcione como una malla de distribución de los tráficos del área metropolitana.

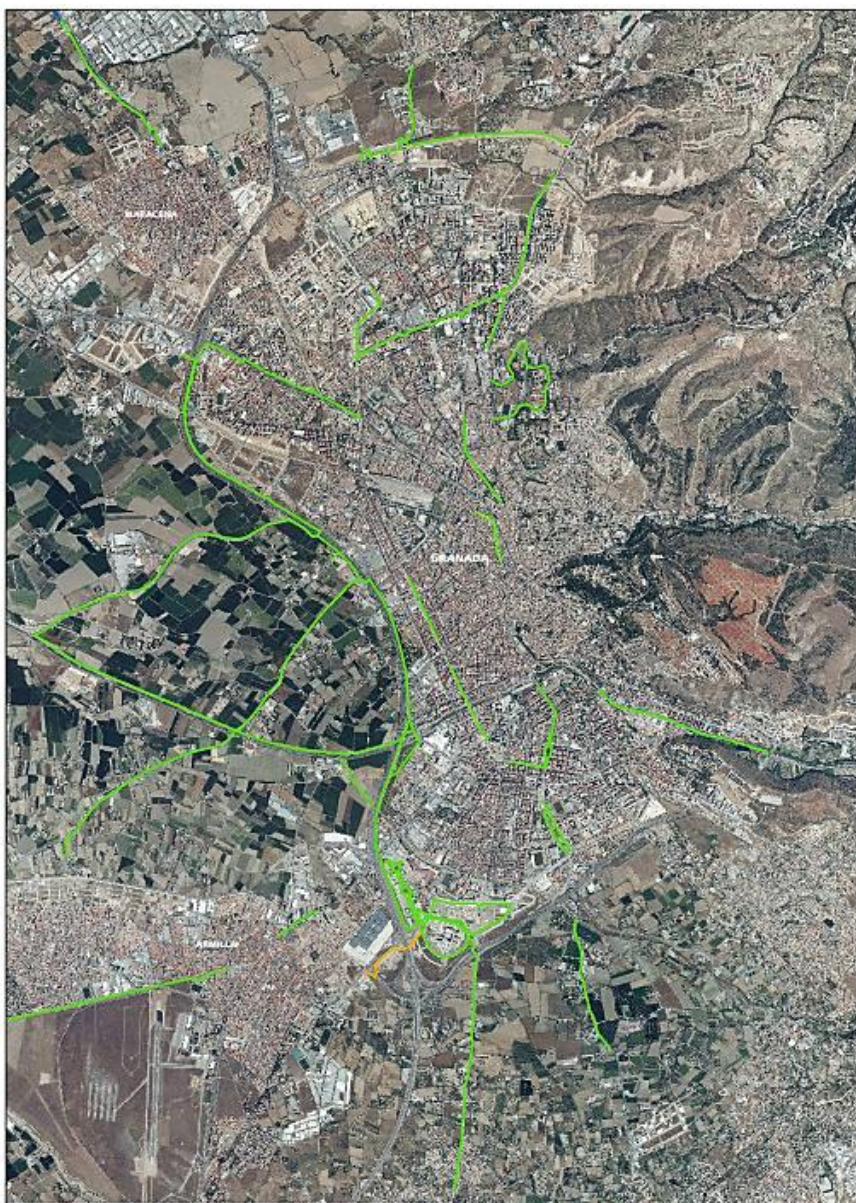
Niveles similares de congestión, con hasta 75.000 vehículos de IMD, muestra la A-395, Ronda Sur de Granada, vía de alta capacidad con dos carriles por sentido, donde se canalizan las incorporaciones de los municipios del cinturón sur de Granada, uno de los enclaves residenciales del área metropolitana con mayores densidades de población.

El colapso en el sistema viario de alta capacidad queda focalizado en los accesos a la ciudad, y genera un efecto directo sobre sí mismo y sobre las vías de penetración y de salida desde el

área metropolitana, que entran en carga de tráfico al no disponer de capacidad en los puntos de conexión, es decir, en las principales salidas y accesos a la ciudad (Recogidas, Méndez Núñez, La Chana, conexión A-92G, Maracena-Estación de Autobuses).

## Vías ciclistas

La apuesta por la bicicleta como sistema de transporte es uno de los objetivos de la movilidad sostenible y saludable, plenamente implantada en ciudades como Sevilla, donde más del 10% de los desplazamientos se realizan ya por este medio.



*Vías ciclistas de Granada.*

Sin embargo, el uso de la bicicleta en Granada no termina de consolidarse como sistema de transporte porque se adolece en la actualidad de una malla de vías ciclistas y calles ciclables que permitan la interconexión entre sí y con otros sistemas de transportes, garantizando la seguridad vial y la comodidad de los desplazamientos.

El uso de la bicicleta como medio de transporte mejora la salud, favorece la práctica habitual de ejercicio, no contamina y puede ser utilizado por personas de cualquier edad y estatus social.

La red de vías ciclistas de Granada dispone actualmente de unos 20 km de vías urbanas en Granada, y una longitud similar en tramos del área metropolitana. Sin embargo, se trata de una red inconexa, aleatoria, y concebida con distintas funciones, prevaleciendo en los tramos urbanos el concepto de acera-bici y vías ciclistas segregadas del tráfico para canalizar desplazamientos concretos, mientras en el área metropolitana se implantan sendas y carriles bici con un uso prioritario de carácter lúdico-deportivo.

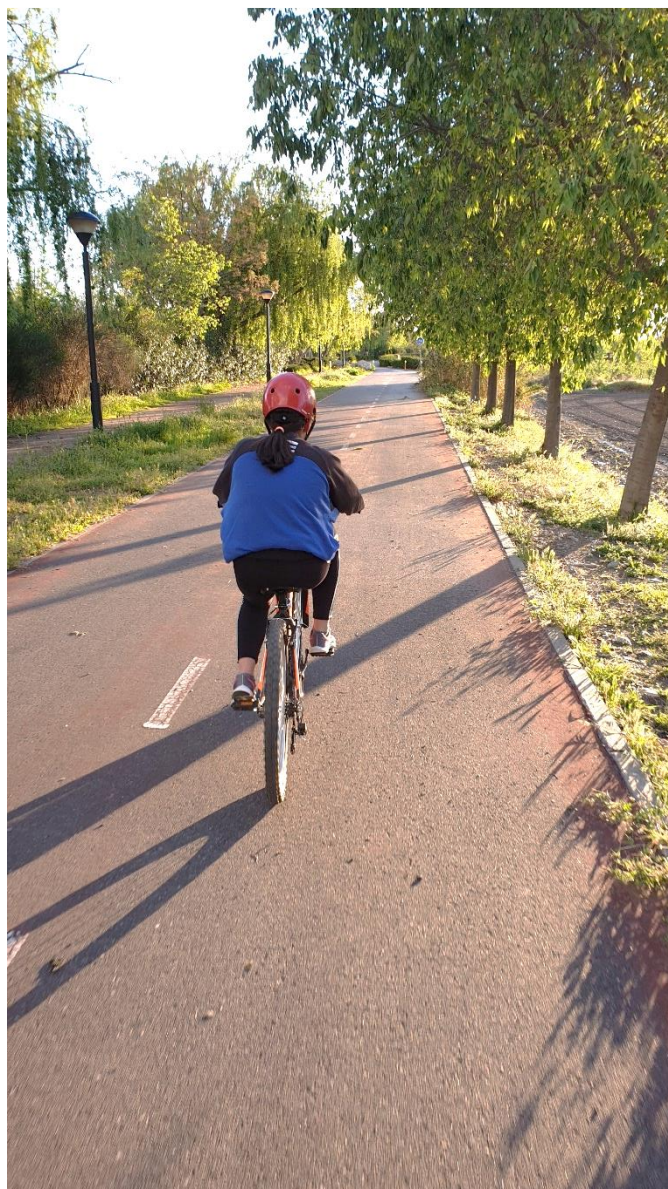
La Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía formuló en el Plan Andaluz de la Bicicleta 2020 una propuesta concreta para las vías urbanas de Granada y para su área metropolitana, con la firme intención de cerrar la malla ciclista existente con una red que permitiera todos sus usos (desplazamientos cotidianos, deportivos, etc.). Esta propuesta no se llegó a cerrar en el correspondiente convenio con el Ayuntamiento de Granada, previsto inicialmente para 2017.

Al contrario, las presiones de grupos políticos y asociaciones de la bicicleta en Granada propiciaron un cambio de concepto, que finalmente fue aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Granada en declaración institucional, solicitando la implantación de una red de ciclocarriles 30 por las avenidas y ejes principales de la ciudad, eliminando las aceras bici y los carriles bici existente, siendo transformados o sustituidos por ciclocarriles 30, y se integren adecuadamente vías ciclistas interurbanas y la calzada urbana en el tráfico normal de vehículos en la ciudad.

Por consiguiente, y aun sin tener cerrada una solución definitiva, la realidad es que la red ciclista actual es una relación de tramos aislados urbanos y metropolitanos que no permite su uso como red de transporte.

Pero además de la red ciclista, existen otros factores que participan en la distribución modal de la bicicleta en el Área Metropolitana de Granada, como son la integración de la bicicleta en otros sistemas de transporte, la distribución de los aparcamientos de bicicletas, y los sistemas de alquiler de bicicletas.





En relación con este último apartado debe destacarse el servicio de préstamo de bicicletas sin estacionamiento, a través de una aplicación de móvil, con unidades repartidas por toda la ciudad, que se empezó a implantar en Granada a finales de 2017, y que finalmente ha resultado inviable por la gran cantidad de actos vandálicos que se han producido durante este periodo.

## Motocicletas de alquiler

Históricamente el papel de la motocicleta en la ciudad de Granada y su área metropolitana, con distancias de recorrido bajas, ha sido determinante. Ante una urbe con problemas de tráfico

interior y de conexión, y con dificultades de aparcamientos en las zonas de destino, el uso de la motocicleta y el ciclomotor adquiere un rol destacado en el reparto modal, siendo una de las ciudades con más vehículos de estas características en el ámbito estatal, puesto que permite una conducción más fluida y un fácil aparcamiento.

Recientemente se ha implantado en la ciudad un sistema de alquiler de motos eléctricas a través de una aplicación de móvil, que está teniendo gran aceptación, y se integra perfectamente en los criterios de movilidad sostenible.

## Aparcamientos públicos

La red de aparcamientos existentes en Granada contribuye igualmente a organizar la movilidad de la ciudad y su área metropolitana, puesto que canaliza una parte importante de los flujos de vehículos privados que acceden hasta estos enclaves.

La ciudad de Granada dispone actualmente de 23 aparcamientos públicos de concesión municipal, con rotación de 7.291 plazas, y 34 aparcamientos de gestión privada con capacidad para 11.716 vehículos, distribuidos por todo el territorio urbano, con especial representación en los enclaves de mayor actividad socioeconómica.

Además de estas plazas, y debido a la escasez de aparcamiento de rotación en determinadas zonas de la ciudad, el Ayuntamiento de Granada ha establecido ubicaciones con plazas de estacionamiento limitado en tiempo (ORA), diferenciando en Zona Roja (máximo 1 h), Zona Azul (máximo 2 horas) y Zona Verde (máximo 5 horas), lo que permite organizar más de 2.400 plazas de aparcamiento en horario laboral de lunes a sábado.

## Sistemas de transporte del área metropolitana

En el Área Metropolitana de Granada se producen anualmente más 46 millones de desplazamientos en transporte público, lo que pone de manifiesto una dinámica de interacción entre la capital y los municipios del área metropolitana.

Para dar respuesta a esta demanda creciente se han planificado distintos ajustes en las redes de transporte que vertebran este territorio, siendo en todo caso requisito indispensable que estas redes queden interconectadas para garantizar la intermodalidad y el aprovechamiento de los recursos y sinergias que se generan, dando adecuada respuesta a los requisitos de los desplazamientos de los usuarios y visitantes.

Los sistemas de transporte colectivo que actualmente organizan los desplazamientos en el Área Metropolitana de Granada son:



## Transporte Urbano de autobuses

La red de autobuses urbanos de la ciudad de Granada está gestionada por la empresa concesionaria Transportes Rober, y se organiza en el conjunto del territorio municipal a través de líneas conectadas entre sí, y que a su vez integran con los distintos modos de transporte público urbano y metropolitano.

Los autobuses funcionan con un horario durante los siete días de la semana, desde las 6:00 de la madrugada hasta las 12:00 de la noche, incluidos los domingos y festivos. También hay 2 líneas circulares nocturnas (111 y 121) que funcionan de 12:00 de la noche a 6:00 am.



*Líneas de autobuses de Granada.*

En 2016 la red de autobuses urbanos de Granada estaba formada por 31 líneas vertebradas a través de la Línea de Alta Capacidad, que era la única que atravesaba el centro de la ciudad. Con una longitud total de 370 km, una velocidad comercial de 12 km/h y una frecuencia de paso media de 17 minutos, esta red dio servicio a más de 33 millones de usuarios.

La desaparición de la Línea de Alta Capacidad (LAC) que actuaba como elemento vertebrador de las líneas que llegaban del Norte y del Sur a través de su trazado por el centro (La Caleta, Avenida de Constitución, Gran Vía, Reyes Católicos, Acera del Darro y Palacio de Los Deportes), debe ahora generar una nueva reestructuración de líneas y recorridos, pasando a

ser ahora varias las líneas que atraviesan el centro de la capital, de manera que se eliminan en parte los denostados transbordos entre líneas urbanas, y se priorizan las interconexiones multimodales.

En cuanto a las tarifas, el billete ordinario cuesta 1,40 euros. Sin embargo, si se opta por la utilizar la tarjeta de transporte público, con el Credibus de 5 euros cuesta 0,87 céntimos, con el Credibus de 10 euros cuesta 0,85 céntimos y con el Credibus de 20 euros, 0,83 céntimos. Con un Bono Joven y con Bono Universitario un viaje cuesta 0,61 céntimos.

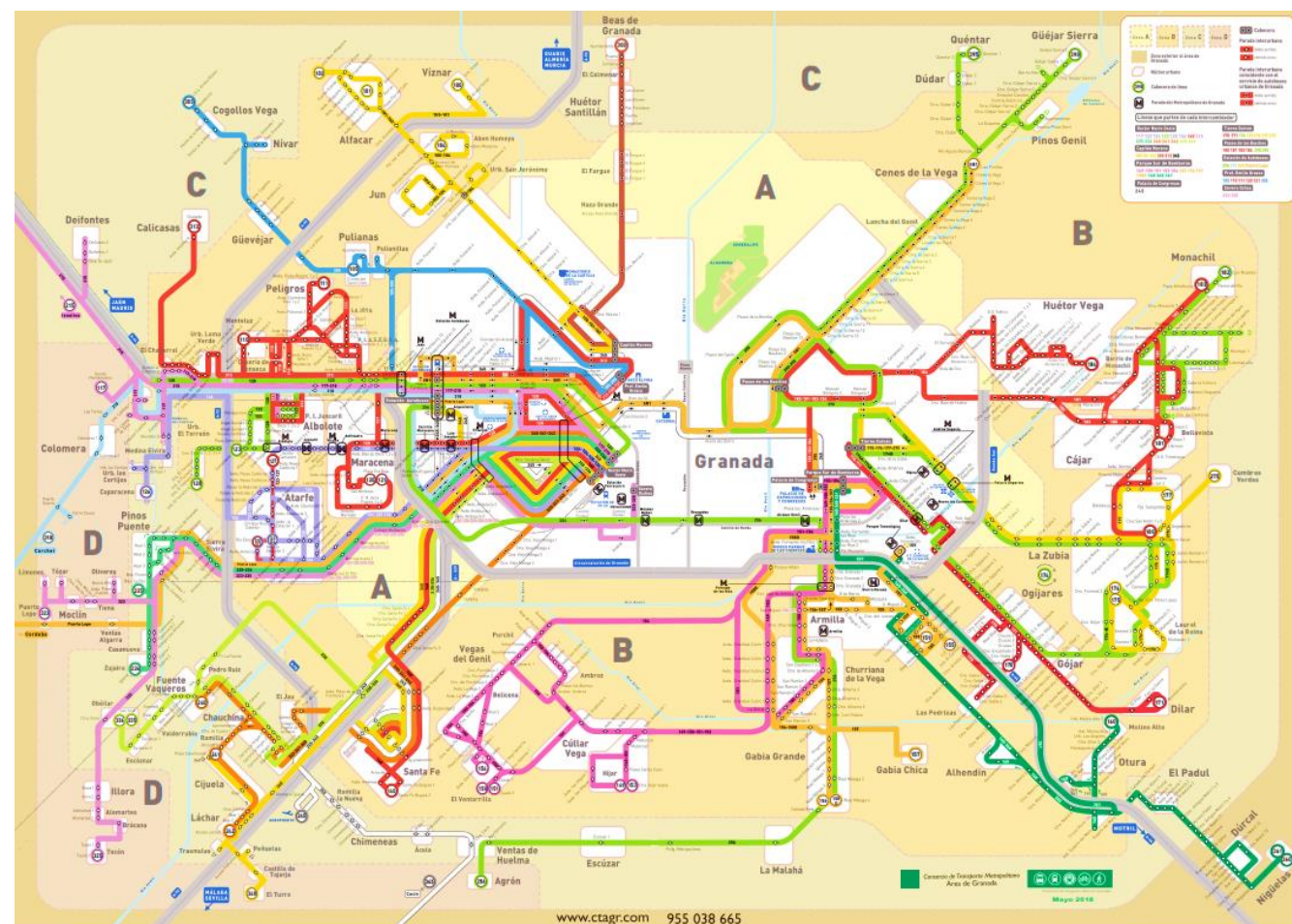
El transbordo entre autobuses de distintas líneas tiene coste cero cuando se realiza en los sesenta minutos siguientes a la cancelación del título de viaje.

## Transporte Interurbano en autobús

El transporte interurbano del Área Metropolitana de Granada está gestionado por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Este Consorcio está formado por la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial de Granada y los municipios del área metropolitana.

La red interurbana de autobuses de Granada estaba formada en 2016 por 61 líneas que conectan las distintas localidades del área metropolitana entre sí, y con la capital granadina. Con una longitud total de 2.200 km, una velocidad comercial de 25 km/h y un trayecto medio de 15 km, esta red dio servicio a más de 9 millones de usuarios, con una demanda media diaria por línea de 500 pasajeros en día laborales, que se reduce algo más de la mitad en días no laborales y festivos.

El horario de las líneas es diverso, dependiendo del municipio al que da cobertura, iniciándose en términos generales sobre las 7 horas y finalizando a las 23 horas, excepto domingos y festivos.



El sistema tarifario de transporte del Área Metropolitana de Granada se organiza con la tarjeta del Consorcio de Transporte, que puede utilizarse en cualquier sistema de transporte metropolitano de Andalucía, y en breve incluso en los transportes urbanos de Granada y el Metropolitano de Granada con coste cero de transbordo.

El sistema de tarifas es zonal y se establece en función de los movimientos realizados entre las tres zonas A, B, C y D en que se divide el ámbito territorial del Área Metropolitana de Granada.

Matriz de Saltos	A	B	C	D	EX
A	0	1	2	3	
B	1	0	1	2	
C	2	1	0	1	
D	3	2	1	0	
EX					

Número de saltos	Billete sencillo	Tarjeta
0	1.50 €	1.01 €
1	1.50 €	1.01 €
2	1.80 €	1.21 €
3	3.00 €	2.06 €

La utilización de la tarjeta del Consorcio de Transporte en el Metropolitano de Granada tiene el mismo coste de cancelación del título de viaje que las tarjetas monedero de la infraestructura tranviaria, es decir, 0,82 céntimos.

El transbordo entre autobuses o con el propio metro podrá realizarse en breve sin coste alguno, medida excepcional y pionera en todo el territorio andaluz, que se aplicará en el Área Metropolitana de Granada durante 2018, y que supondrá a priori un incremento de usuarios de los sistemas de transporte colectivo.



## Metropolitano de Granada

La Junta de Andalucía, a través de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, gestiona el Metropolitano de Granada, un sistema tranviario de transporte de pasajeros que debe actuar como un revulsivo para la movilidad del Área Metropolitana de Granada, y contribuirá a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y visitantes, consolidándose como un modelo de transporte público sostenible y de calidad.

Después de 10 años de obras, el 21 de septiembre de 2017 se puso en servicio el Metropolitano de Granada, una potente infraestructura de transporte de pasajeros que articula el Área Metropolitana de Granada, uniendo la capital con los municipios de Albolote, Maracena y Armilla.

Se trata de un ferrocarril con características de metro ligero, con un trazado de 15,9 km, 3 estaciones subterráneas y 23 paradas en superficie, que recorre el eje Norte-Sur del área metropolitana, uniendo la zona de mayor crecimiento comercial e industrial con la de mayor crecimiento residencial

Su trazado se realiza en superficie en un 83% del mismo, con 57 intersecciones a nivel con otros viarios urbanos, discurriendo en subterráneo bajo el Camino de Ronda, desde el Campus Universitario Fuentenueva hasta la parada La Hípica.

La velocidad comercial de esta infraestructura tranviaria se sitúa en 21 Km/h, lo que le permite realizar el recorrido completo en 47 minutos aproximadamente, con una frecuencia de paso de trenes de 8 minutos en horas punta y 10-12 minutos en horario valle.

La flota de trenes está compuesta por 15 unidades CAF Urbos III, de 32 m de longitud y piso bajo para garantizar la accesibilidad, que pueden transportar hasta 221 pasajeros, incluyendo espacios reservados para personas con movilidad reducida y para bicicletas. Estas unidades están dotadas con acumuladores de energía que les permite realizar parte del trazado sin catenaria.

El horario comercial se inicia a las 6:30 horas los días laborables y a las 7:30 horas los sábados y domingos, y finaliza a las 23:00 horas, a excepción de los viernes y sábados, así como las vísperas de festivos y acontecimientos especiales, que se prolonga hasta las 2:00 horas.



El sistema tarifario del Metropolitano de Granada establece un importe de 1,35 euros para el billete sencillo, y 0,82 céntimos para las cancelaciones de títulos de viaje realizadas con las tarjetas "monedero" del Metro y con las tarjetas del Consorcio de Transportes. Así mismo se establecen otro conjunto de bonos turísticos y bonos mensuales.

La población servida (residentes a menos de 500 metros de una estación o parada) asciende a 133.636 personas, con una demanda que para el primer año de funcionamiento se cuantifica por encima de los once millones de viajeros, ascendiendo hasta 13 millones de usuarios en el tercer ejercicio.

Sin embargo, tras los seis primeros meses del inicio de la explotación, los indicadores de operación obtenidos superan todas las expectativas y confirman rotundamente la exitosa implantación y la acogida de los ciudadanos hacia este moderno sistema de transportes, alcanzando los 30.000 usuarios diarios de media.

Así mismo, los datos obtenidos en enero de 2018 en los aforadores de la Autovía A-44, Circunvalación de Granada, indican que se ha inducido con la puesta en servicio del metro una reducción significativa de vehículos privados que circulaban por la autovía, cuantificándose en 11.308 coches menos frente a los 8.000 vehículos estimados inicialmente.

Esta reducción de vehículos contribuye a la mejora de la calidad del aire y de la contaminación acústica en el área metropolitana. Con estos datos puede cuantificarse una reducción de 4.400 toneladas anuales de emisiones de anhídrido carbónico, 6,7 toneladas de óxido de nitrógeno y 0,59 toneladas de micropartículas. Este efecto sobre la calidad del aire es el mismo que se produciría si se plantaran 21.500 árboles en el área metropolitana.

Gran parte de este éxito radica en el trazado del Metropolitano de Granada, que discurre desde Albolote a Armilla, pasando por el centro de Maracena, y recorriendo en la capital granadina los principales enclaves de desarrollo y actividad socioeconómica, turística y de ocio. Así el metropolitano garantiza la intermodalidad del sistema de transportes con paradas en la Estación de ADIF y en la parada de autobuses de Granada, así como en las zonas de concentración de paradas de autobuses urbanos e interurbanos. Además, recorre los principales centros universitarios, sanitarios, deportivos, culturales y comerciales de la ciudad.

Otro aspecto singular de la implantación del Metropolitano de Granada ha sido la transformación que ha permitido en las zonas urbanizadas que se han visto afectadas por las obras, y que se han transformado en espacios más accesibles y armonizados para las necesidades de una ciudad moderna y confortable.

Si se analiza el funcionamiento combinado de estos tres sistemas de transportes durante 2017, y teniendo en cuenta que el Metropolitano de Granada únicamente participó en el último trimestre del año, en número de desplazamientos en transporte colectivo alcanzó los 43,2 millones, cifra sensiblemente superior al año anterior, lo que pone de manifiesto la necesidad que tiene la población del área metropolitana de disponer de un servicio de transportes adaptado a sus necesidades, que dé una respuesta a sus necesidades de desplazamiento y relación en una ciudad colapsada por el vehículo privado.

En todo caso resulta imprescindible seguir trabajando en la planificación coordinada de estos sistemas de transporte para mejorar su integración, eficiencia e intermodalidad. Y en este sentido resulta evidente que la implantación del transbordo gratuito supondrá un avance definitivo para confirmar las tendencias de la movilidad sostenible del transporte público en el Área Metropolitana de Granada.

## Servicio de taxis

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en el año 2017 la capital granadina disponía de 557 licencias de taxi del total de 925 que dispone la provincial, lo que pone de manifiesto el peso de la ciudad y su área metropolitana.

El servicio de taxi es plenamente complementario con el resto de alternativas de transporte público y permite a los usuarios llegar con rapidez a cualquier rincón del territorio por un precio asequible, lo que determina que siga creciendo estadísticamente. Según los estudios realizados, se estima que en 2017 se realizaron una media de 18.500 servicios con una ocupación de 1,6 usuarios, lo que implica que el sector del taxi puede desplazar cerca de 30.000 pasajeros en el área metropolitana.

Parte del éxito de esta participación en el sistema de transporte colectivo de Granada radica en la actualización de la flota de vehículos blancos con la franja verde (identidad corporativa del taxi en Granada), con modelo de reciente fabricación, y especialmente con vehículos eléctricos, híbridos, o con sistemas de combustión alternativos a la gasolina, lo que contribuye a mejorar la satisfacción del usuario y mejora la calidad del aire y la incidencia acústica del Área Metropolitana de Granada.

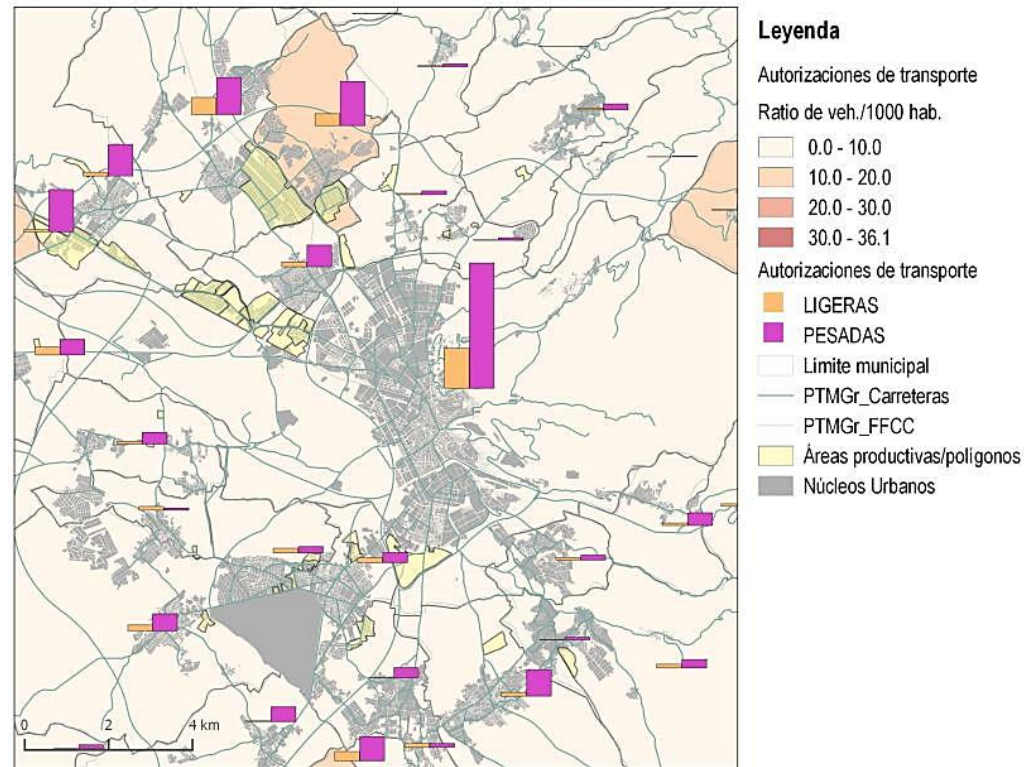
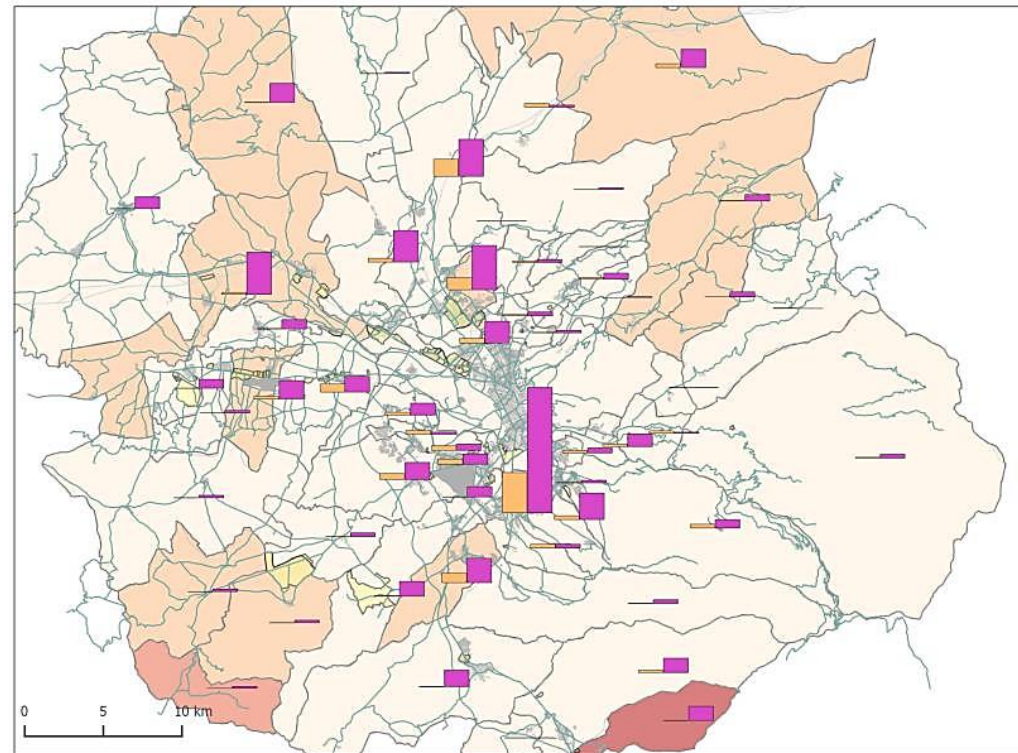
Actualmente no se constata que existan conflictos graves en el servicio de taxi relacionados con el auge del alquiler de coches con conductor o las plataformas para compartir vehículo en el Área Metropolitana de Granada.



## Transporte de mercancías

El transporte de mercancías y productos de servicios desempeña igualmente un rol significativo en la movilidad de Granada, particularmente en el entorno del núcleo urbano.

Las necesidades de suministros configuran una malla de servicios de transporte de mercancías que abarca todo el territorio, siendo más relevante las zonas del centro histórico y en enclaves estratégicos de la hostelería y el sector servicios por ser las áreas donde se concentra la máxima actividad.



## 8.11. Conclusiones sobre la movilidad

La movilidad sostenible en las ciudades de primer orden y su área metropolitana debe plantearse siguiendo las pautas propuestas por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, dando prioridad, por este orden, a peatones, ciclistas, transporte público, transporte de mercancías y finalmente tráfico privado motorizado.

Este desarrollo de propuestas debe, además, estar orientado por los criterios de sostenibilidad y mejora de la calidad del aire y la atmósfera, la eficacia y eficiencia energética, y la optimización de los recursos disponibles. Por consiguiente, no se trata de un planteamiento meramente técnico, sino que obedece también a una cuestión social, que además es dinámica y está sujeta a un continuo proceso evolutivo.

### Red no motorizada. Peatones y ciclistas

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Granada y otras políticas públicas que ordenan el espacio público, deben concretar una red de corredores no motorizados que permitan la accesibilidad a los distintos espacios del territorio, incluyendo la peatonalización de enclaves estratégicos.

La implementación de una red de acceso peatonal, compatible con la red de corredores verdes y saludables, así como el desarrollo completo de la red de vías ciclistas, bien como vías segregadas o como ciclovías 30, permitiría disponer de una plataforma para movimientos no motorizados potente y segura que favoreciera este sistema de transporte, dado que es uno de los más demandados por los usuarios de la ciudad y del área metropolitana.

Esta plataforma no motorizada debería, además, garantizar la accesibilidad a los distintos sistemas de transporte público, para así favorecer los sistemas de transporte más sostenibles y eficientes.

Además, tras la correspondiente campaña de concienciación ciudadana, sería deseable retomar los sistemas de alquiler de bicicletas, dotándolos de medidas de seguridad que eviten y sancionen los actos vandálicos.

### Sistema de transporte público

- Intermodalidad en el sistema de transportes

La puesta en servicio del Metropolitano de Granada ha puesto de manifiesto que este sistema de transporte moderno y sostenible puede contribuir a mejorar sensiblemente la movilidad urbana y metropolitana de Granada, complementado por el resto de sistemas de transporte (urbano, metropolitano, taxi, etc.).

El sistema tranviario, pese a ser actualmente el referente en el sistema de transportes del Área Metropolitana de Granada, aún tiene capacidad de mejora en la prestación del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, para lo cual es imprescindible que a corto plazo consiga alcanzar la velocidad comercial de 21-22 km/h de media, que permite realizar el trayecto completo desde un extremo al otro en 47 minutos, y mejore las frecuencias de paso de las unidades móviles por paradas y estaciones.

Sin embargo es la intermodalidad el elemento clave para que estos sistemas de transporte público contribuyan efectivamente a la movilidad sostenible, máxime cuando se ha dado un paso de gran trascendencia como es el transbordo gratuito. Por consiguiente, es imprescindible terminar de ajustar los nodos de 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 llegada de la alta velocidad a Granada determinará que la zona de la Estación de ADIF se convierta en un enclave estratégico en la ordenación urbana. Si bien ya se ha dispuesto una parada del Metropolitano de Granada junto a la nueva estación, debe concretarse la interconexión con otros sistemas de transportes que permitan tanto el desplazamiento de los turistas que lleguen por este medio de transporte hasta Granada para visitar los monumentos y zonas turísticas, de ocio y servicio de la capital, como para que los propios ciudadanos puedan acceder con facilidad a los diferentes sistemas de transporte.

Así mismo deben acometerse las infraestructuras de los intercambiadores de los sistemas de transportes en el entorno del Metropolitano de Granada. Actualmente los intercambios mayoritarios con el sistema urbano de autobuses se desarrollan en Villarejo y en el entorno del



Palacio de Congresos y Exposiciones. La nueva distribución de líneas deberá concretar si se mantienen estas ubicaciones o se implementan con nuevas dotaciones.

Igual ocurre para el sistema de transporte metropolitano, pudiendo disponerse varias zonas de intercambio a lo largo del trazado del metropolitano, e incluso promoviendo la dotación de apeaderos metropolitanos que centralizaran las líneas de transporte hasta los nodos de intercambio, preferiblemente a través de plataformas reservadas que permitan al transporte público mantener tiempos de recorrido y frecuencias de paso.

Una parte de estas plataformas reservadas para el transporte público está ya planificada en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte 2020 (Plataforma reservada de acceso a la Zubia y Plataforma reservada desde la A-92G a la Estación de Autobuses), si bien estas podrían incluso programarse sobre los ejes de mayor demanda, y en un futuro ser transformadas en ampliaciones de la red del metropolitano o de otro sistema de transporte de alta capacidad.

En relación con los nodos de intercambio del sistema de transporte público con el vehículo privado, la creación de aparcamientos disuasorios para coches y para bicicletas permitiría limitar el acceso de los vehículos privados hasta los nodos, y con ello disminuir la presión de la congestión del tráfico sobre el área metropolitana. El sistema tranviario dispone actualmente de un aparcamiento disuasorio junto a la parada de Juncaril, en la zona norte del trazado, lo que permitirá a los usuarios de los municipios del entorno dejar el vehículo para trasladarse en el Metropolitano de Granada.

Sin embargo, aún no se dispone de aparcamiento disuasorio en el entorno del Palacio de Deportes y Nuevo Los Cármenes, y en las proximidades de las estaciones soterradas del Camino de Ronda, siendo estos enclaves estratégicos para la captación de flujos de vehículos privados que acceden desde el área metropolitana hacia la ciudad.

- Ampliación de la línea 1 del Metropolitano de Granada

Tras la rotunda acogida que ha tenido el sistema de transporte tranviario en el Área Metropolitana de Granada, la Junta de Andalucía, como titular del servicio, está continuando

trabajos para definir los posibles trazados de la ampliación de líneas en función de la demanda inducida y de su viabilidad técnica y económica.

Entre las posibles ampliaciones de línea del Metropolitano de Granada está el trazado por el centro de la ciudad, donde se localiza una de las mayores demandas de usuarios por actividad, la ampliación a la corona de municipios situados al sur de Granada (Huétor Vega, Cájar, La Zubia, Ogijares), caracterizadas como residenciales, la prolongación del trazado hacia Churriana y Las Gabias, la captación de usuarios en el populoso barrio de La Chana, o la prolongación de la línea hasta Atarfe y Sante Fe, entre otras muchas opciones.

En todo caso serán los estudios de viabilidad los que determinen las opciones a desarrollar dentro del equilibrio financiero que se propone a partir de 2020.

- Calidad del sistema de transporte

La competitividad de los sistemas de transporte está definida por factores diversos, entre los que destaca la calidad del servicio y el nivel de satisfacción de los usuarios.

Entre los indicadores utilizados por los usuarios para valorar el servicio intervienen aspectos claves como son la frecuencia del servicio, el horario comercial, la accesibilidad de personas con movilidad reducida, la velocidad media del traslado, los tiempos de transbordos, la modernidad y confort de la flota, o el uso de combustibles alternativos menos contaminantes.

Existen otras variables que redundan en la calidad del servicio, orientadas por la accesibilidad a la información por parte de los usuarios. Así, la disponibilidad de Sistemas Inteligentes de Transporte en aplicaciones móviles, en la flota de vehículos y en las propias instalaciones del operador, aportan la información en tiempo real requerida para que los usuarios puedan planificar sus traslados en términos de itinerarios, transbordos, tiempos de espera, etc., integrando siempre el transporte multimodal.

## Transporte de mercancías

Los transportes de mercancías y dotación de servicios en el Área Metropolitana de Granada resultan imprescindibles para garantizar la actividad productiva y el desarrollo socioeconómico en la totalidad del territorio.

Sin embargo también resulta evidente que este transporte de mercancías debe estar coordinado con los sistemas públicos de transportes de pasajeros para evitar incidencias entre ambos.

Por consiguiente se requiere la aplicación de un protocolo de gestión integral del transporte de mercancías y servicios, regulando la franja horaria y las ubicaciones estratégicas de las zonas de carga y descarga en interacción con los sistemas de transportes de pasajeros.

## Tráfico privado motorizado

La saturación de los ejes viarios por el tráfico motorizado privado es una realidad palpable en el día a día de la ciudad de Granada y su área metropolitana. Los elevados niveles de tráfico privado generan multitud de problemas relacionados con la calidad del aire y la atmósfera, con sus consiguientes incidencias sobre la salud de los ciudadanos, consumos energéticos muy elevados y poco eficientes, retrasos y demoras en la actividad profesional y privada, etc.

Como se ha analizado en apartados anteriores, la implementación de sistemas de transportes colectivos, modernos, rápidos y eficientes contribuye sustancialmente a la reducción del tráfico privado en la ciudad, pero no puede por sí solo participar de forma más activa si no se complementa con otras medidas que favorezcan el menor uso del vehículo privado para las actividades cotidianas.

Un sistema de transporte público intermodal que cubra todas las necesidades y espacios del territorio es la herramienta básica para mejorar la movilidad, pero debe complementarse con otras medidas como son los aparcamientos disuasorios, la peatonalización de espacios estratégicos, la implantación de una red de trazados peatonales cómodos y seguros, el diseño de una malla de vías ciclistas que articulen y garanticen la accesibilidad a todo el territorio, etc.

Existen además otras políticas orientadas por la reducción de espacios para el vehículo privado, el establecimiento de incentivos y ofertas por dejar aparcado el coche, y sobre todo por la

aplicación de campañas informativas que sean capaces de motivar las nuevas conductas orientadas por la movilidad sostenible.

En materia de movilidad, las líneas estratégicas son claras: “hacer que la movilidad y el transporte se conviertan en factores decisivos para la calidad de vida, la cohesión social y el progreso, mejorar la eficiencia energética del transporte reduciendo el consumo de energía y la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero, y evitar la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, frenando el urbanismo desordenado, considerando el transporte público como un servicio básico en los nuevos desarrollos urbanísticos y no permitiendo nuevos desarrollos sin una planificada accesibilidad en transporte público”.

La lucha contra el cambio climático y las estrategias necesarias para ello, implican cambios en el estilo de vida y una nueva manera de tramitar nuestras relaciones y políticas basadas en la gestión sostenible de los recursos y en el fomento hábitos saludables y equilibrados de movilidad.



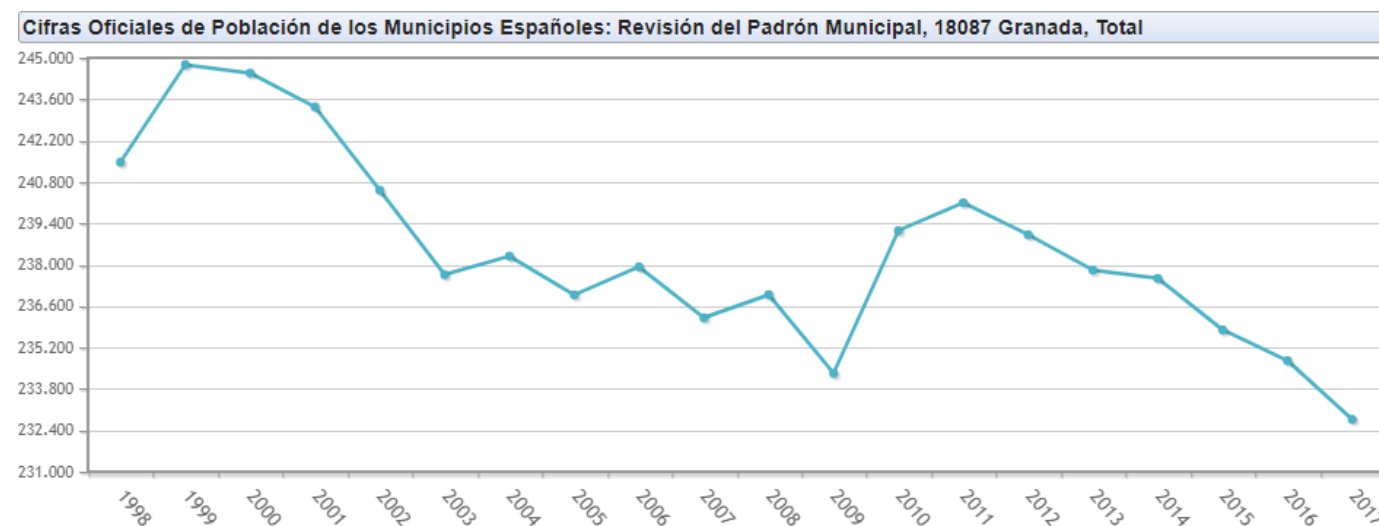
## 9. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

La población del municipio de Granada es, en general, muy similar a la del resto de España, con una cultura de tradición cristiana y una población étnicamente homogénea. Aunque como singularidad, en Granada es todavía apreciable cierta influencia étnica y cultural de su pasado musulmán.

### 9.1. Evolución y tendencia de la población real y flotante

La evolución de la población del municipio de Granada puede analizarse bien de forma cuantitativa, atendiendo solamente al número de habitantes, o bien de forma cualitativa, atendiendo a otros parámetros como podrían ser el sexo, la edad, el nivel cultural, sus identidades, etc.

A **nivel cuantitativo** se dispone de los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) de donde se pueden obtener con facilidad los datos del censo (1991, 2001 y 2011) y del padrón municipal (serie histórica desde 1998).

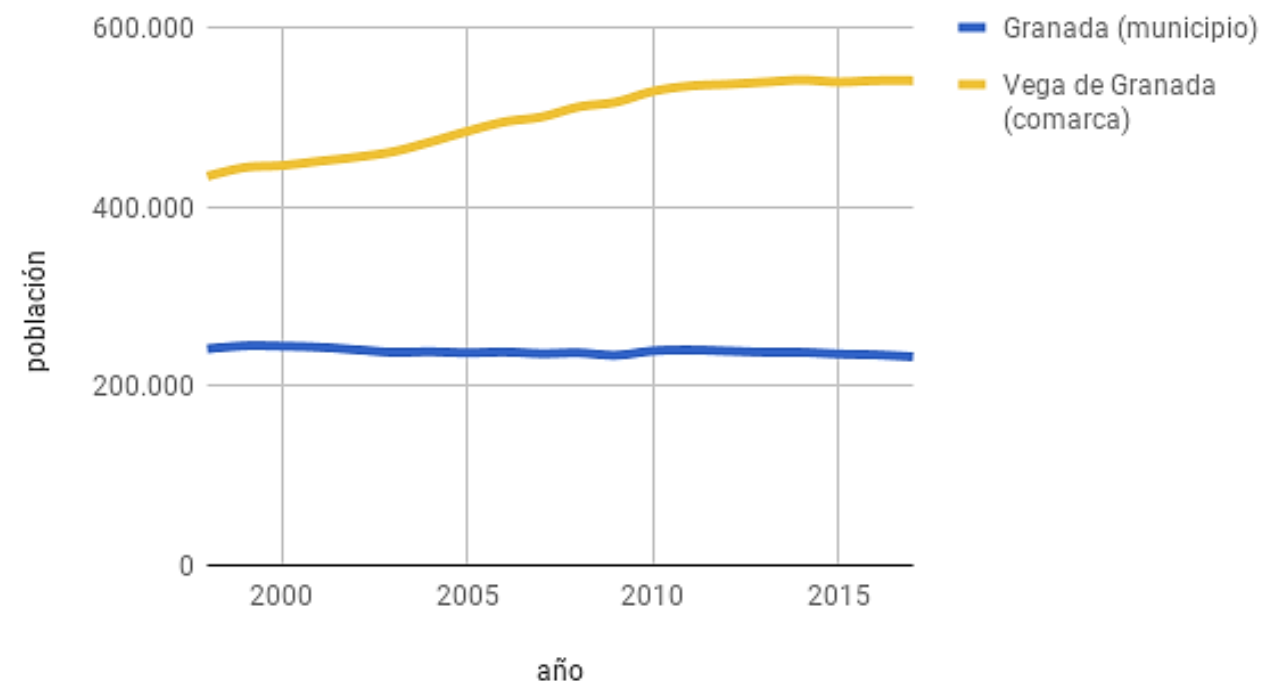


Evolución de la población durante el periodo 1998-2017 (fuente: INE)

Padrón (año)	Granada (municipio)		Vega de Granada* (comarca)	
	Población	% crecimiento	Población	% crecimiento
1998	241.471	-	433.982	-
1999	244.767	+1,36%	443.671	+2,23%
2000	244.486	-0,11%	445.919	+0,51%
2001	243.341	-0,47%	450.632	+1,06%
2002	240.522	-1,16%	455.206	+1,02%
2003	237.663	-1,19%	461.313	+1,34%
2004	238.292	+0,26%	472.105	+2,34%
2005	236.982	-0,55%	484.089	+2,54%
2006	237.929	+0,40%	494.615	+2,17%
2007	236.207	-0,72%	500.121	+1,11%
2008	236.988	+0,33%	511.305	+2,24%
2009	234.325	-1,12%	516.631	+1,04%
2010	239.154	+2,06%	528.712	+2,43%
2011	240.099	+0,40%	534.651	+1,12%
2012	239.017	-0,45%	536.537	+0,35%
2013	237.818	-0,50%	538.870	+0,43%
2014	237.540	-0,12%	541.258	+0,44%
2015	235.800	-0,73%	539.083	-0,40%
2016	234.758	-0,44%	540.631	+0,29%
2017	232.770	-0,85%	540.667	+0,01%

\*La comarca de la Vega de Granada incluye 40 municipios según el POTAUG, incluido el municipio de Granada.

### Evolución del padrón de Granada (1998-2017)



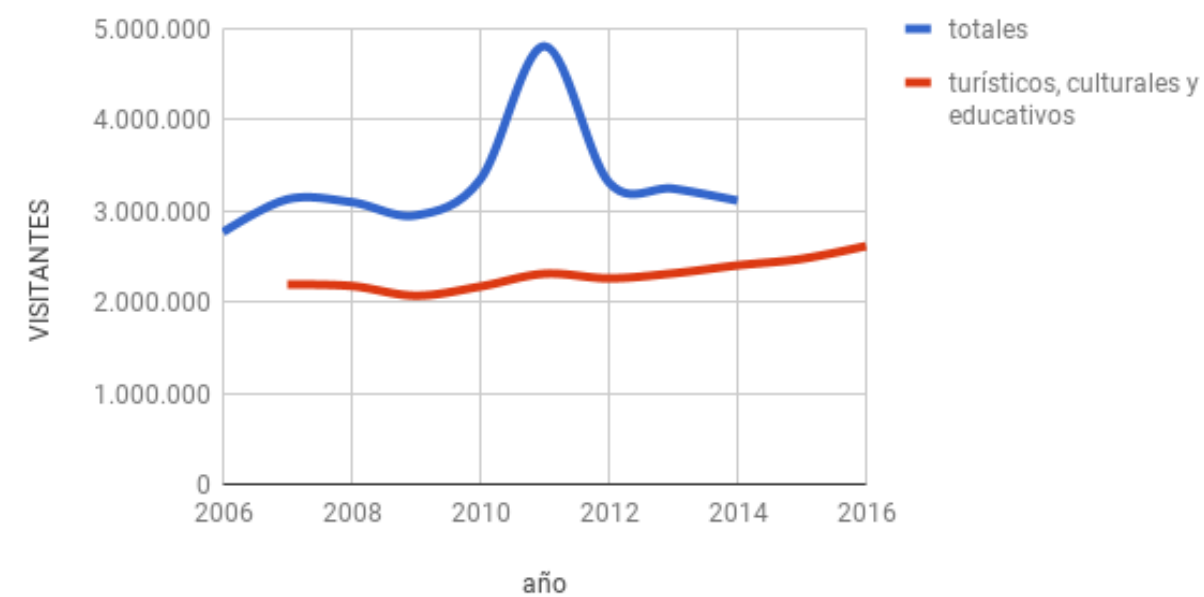
### Viajeros en la provincia de Granada, según INE (1999-2017).



Como se puede ver en la gráfica del padrón municipal, la población del municipio de Granada se ha mantenido estable en torno a los doscientos cuarenta mil habitantes, con un leve descenso desde 2011. Sin embargo, se entiende que existe una población flotante que vive en el Área Metropolitana de Granada que diariamente accede a la ciudad y que, por tanto, son usuarios de la misma. En este sentido, la población metropolitana de Granada ha aumentado desde los cuatrocientos treinta mil hasta los quinientos cuarenta mil, más de cien mil habitantes en casi veinte años. Cabría por tanto preguntarse qué circunstancias existen actualmente en Granada y en su área metropolitana para que la primera mantenga su población constante, mientras la segunda aumenta su población de forma notable.

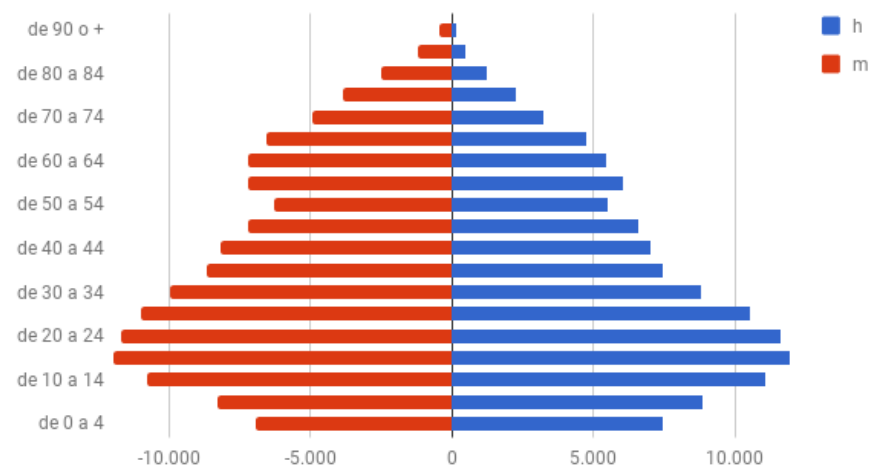
Estos datos solo reflejan la realidad administrativa, esto es, residentes oficiales según el registro municipal. En esta gráfica no se está teniendo en cuenta la población no registrada que reside de forma temporal (o estacional), o también, aquella empadronada en otros municipios que no han podido (o querido) actualizar su situación real. Desafortunadamente, esta población es más difícil de cuantificar.

### Visitantes del Conjunto Monumental de la Alhambra, según el Padronato (2006-2016).

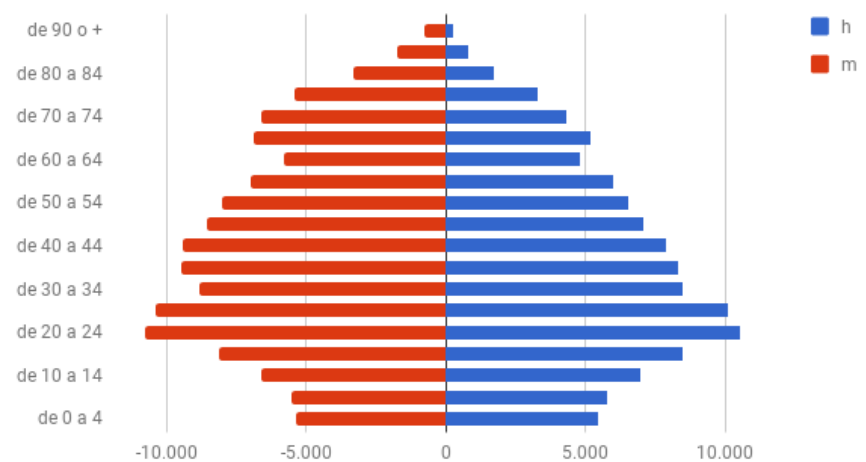




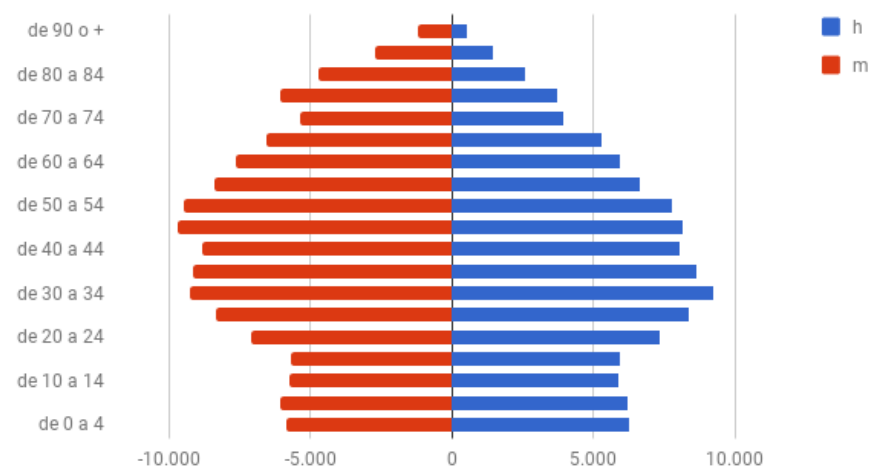
Pirámide de población: Granada, censo 1991.



Pirámide de población: Granada, censo 2001.



Pirámide de población: Granada, censo 2011.



La población residente en Granada, según el padrón, debe convivir con la población flotante de la ciudad, como son los visitantes (o turistas), cuya media ha pasado de casi millón trescientos mil a cerca del millón setecientos mil. Es decir, que la media de visitantes de Granada ha crecido cerca de cuatrocientas mil personas. Incluso a pesar de que el número de visitantes que admite el conjunto histórico de La Alhambra se ha mantenido constante durante el mismo periodo.

A nivel cualitativo se puede empezar analizando las pirámides de población del municipio de Granada a través de los censos de 1991, 2001 y 2011, que muestra la población por sexo y edad.

La tendencia que se observa es la del envejecimiento de la población, la edad mayoritaria ha pasado en los últimos veinte años del grupo de 15 a 19 en 1991, al grupo de 20 a 24 en 2001 y al grupo de 30 a 34 en 2011; y el estancamiento de la natalidad, que ha quedado en torno a los doce mil nacimientos al año (casi la mitad de los nacimientos que hubo durante el *baby boom* español). En cuanto a la distribución por sexo, se ha mantenido la ratio de porcentaje de 46,67% de hombres y 53,33% de mujeres.

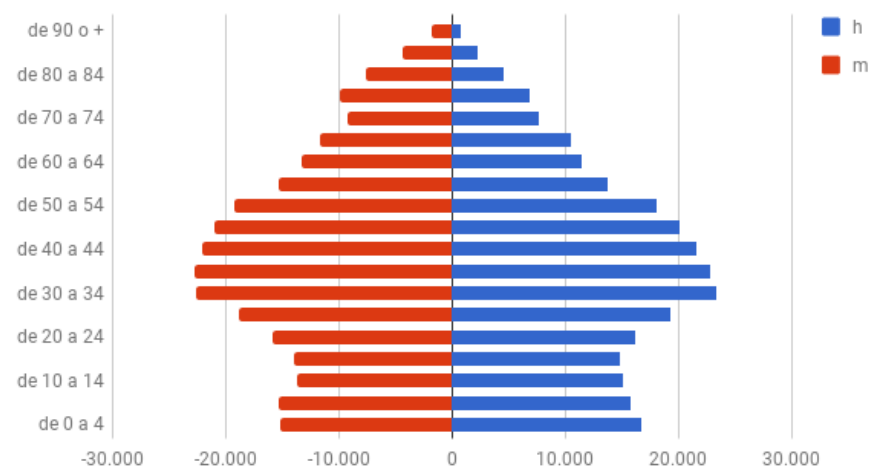
Distribución de la población por sexo, edad y nacionalidad. 1991-2011 (fuente: INE)

Categoría	Sub-Categoría	Censo (año)		
		1991	2001	2011
SEXO	Hombres	120.325 / 47,15%	111.833 / 46,47%	111.990 / 46,67%
	Mujeres	134.887 / 52,85%	128.828 / 53,53%	127.965 / 53,33%
EDAD	Menos de 14 años	53.408 / 20,93%	35.681 / 14,83%	36.020 / 15,01%
	De 15 a 29 años	68.740 / 26,93%	58.489 / 24,30%	42.815 / 17,84%
	De 30 a 64 años	101.507 / 39,77%	106.199 / 44,13%	116.980 / 48,65%
	Más de 65 años	31.557 / 12,37%	40.292 / 16,74%	44.140 / 18,40%
NACIONALIDAD	Española	254.062 / 99,55%	236.101 / 98,11%	223.055 / 92,95%
	UE	387 / 0,15%	912 / 0,38%	4.055 / 1,69%
	Resto de Europa	-	-	575 / 0,24%
	África	278 / 0,11%	1.578 / 0,66%	4.905 / 2,04%
	América del Norte	296 / 0,12%	1.690 / 0,70%	290 / 0,12%
	Resto de América	-	-	6.395 / 2,67%
	Asia	173 / 0,07%	378 / 0,16%	670 / 0,28%
Oceanía	-	-	-	
<b>TOTAL</b>		<b>255.212</b>	<b>240.661</b>	<b>239.955</b>

Destaca, y es digno de mención por el impacto social y cultural que supone, el **incremento de la inmigración** en la población del municipio de Granada, distribuida entre inmigrantes europeos (1,93%), africanos (2,04%) y provenientes de centro América y Suramérica (2,78%) principalmente.

Se ha dicho ya que se entiende como parte importante de la población de Granada aquella que, sin estar registrada en el municipio, es susceptible de ser usuaria de sus vías e instalaciones. Por eso también se debe analizar la pirámide de población del área metropolitana.

Pirámide de población: Vega de Granada, censo 2011.



Se puede observar que el Área Metropolitana de Granada no presenta unos datos donde el envejecimiento de la población sea tan evidente, aunque su mayor rango de edad sigue estando en el grupo de 30 a 34 años, y por tanto la tendencia sigue siendo la misma.

Además de cuantificar y cualificar la población también es de interés localizarla. Para ello se ha accedido a la Infraestructura de Datos Espaciales de Andalucía (IDE de Andalucía), donde se ha descargado capa de "grid de población", que por secreto estadístico solo puede ofrecer la densidad de población por cuadrículas de 250x250m.

La distribución y la densidad de población señalan las zonas dentro de las áreas urbanas donde se concentra la población (y las viviendas). En el caso de Granada se puede observar que la población reside principalmente en los barrios de *El Camino de Ronda* y *El Zaidín*. Aunque también habría que destacar los barrios de *Beiro* y de *La Chana*, así como algunos municipios metropolitanos como Maracena o Armilla. El centro histórico, sin embargo, presenta una menor densidad de población, ya sea por su tipología edificatoria o su tercerización. El resto del municipio está constituido por la Vega y la Sierra, donde la población residente es muy baja.

Distribución de la población por barrios (fuente: Padrón Municipal, 2016)

Distrito	Barrio	Población [hab]	Total [hab]	Superficie [ha]	Densidad [hab/ha]
ALBAYZÍN	Albayzín	7.442	10.757 hab.	197,62 ha	54
	El Farque	600			
	Haza Grande	2.132			
	Sacromonte	583			
BEIRO	Barriada de la Cruz	11.103	42.506 hab.	471,49 ha	90
	Doctores – P. de Toros	5.564			
	Joaquina Equaras	9.305			
	Pajaritos	7.260			
CENTRO	San Francisco Javier	4.192	23.331 hab.	259,29 ha	90
	San Idelfonso	5.082			
CHANA	Centro – Sagrario	13.028	25.489 hab.	532,24 ha	48
	Realejo – San Matías	10.303			
	Bobadilla	417			
GENIL	Cerrillo de Maracena	6.814	33.858 hab.	357,97 ha	95
	Chana – Encinas – Angustias	18.258			
	Bola de Oro	1.361			
	Camino de los Neveros	5.111			
	Carretera de la Sierra	5.130			
NORTE	Castaño – Mirasierra	6.623	25.867 hab.	390,10 ha	66
	Cervantes	14.093			
	Lancha del Genil	1.540			
	Casería de Montijo	2.890			
	La Paz	3.210			
	Parque Nueva Granada	2.684			
RONDA	Rev Badis	2.500	48.145 hab.	311,14 ha	155
	Camino de Ronda	23.197			
	Figares	21.312			
ZAIDÍN	Parque de la Rosaleda	3.636	43.101 hab.	265,80 ha	162
	Zaidín – Vergeles	43.101			
		253.054 hab.	2.785,66 ha	91	

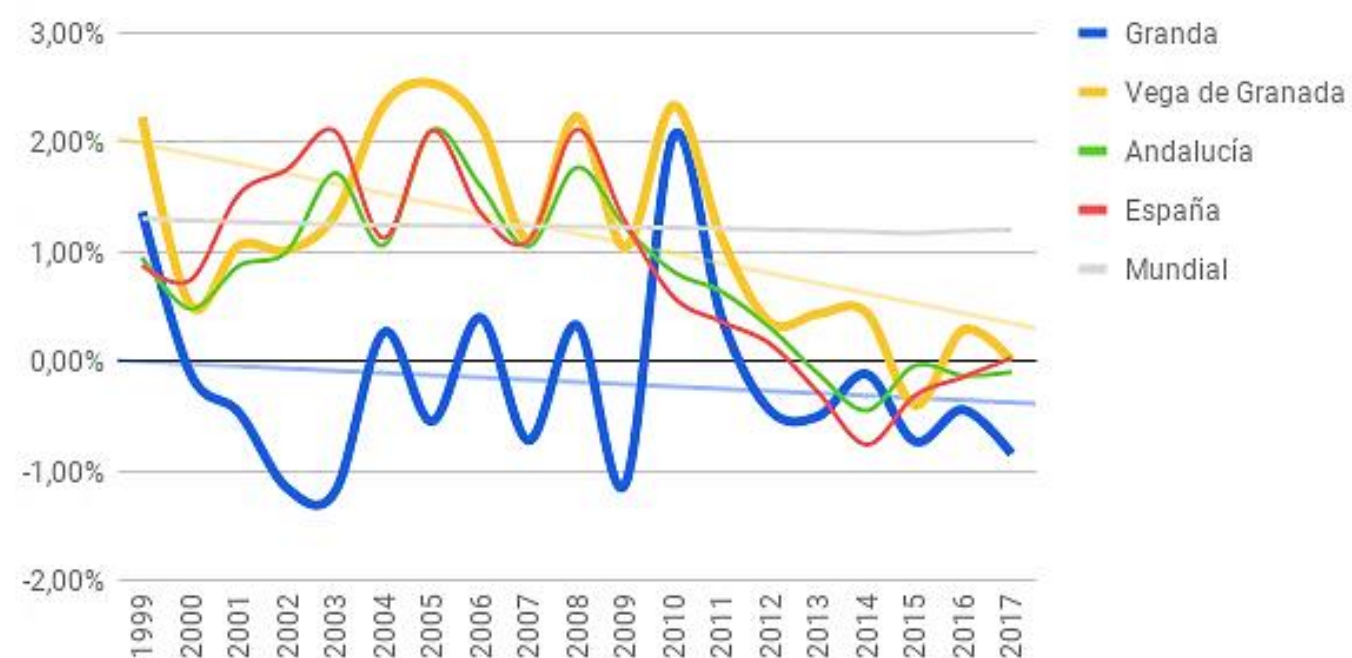
Las mayores **densidades de población** se localizan en los barrios de Ronda (162 hab/ha) y el Zaidín (155 hab/ha), situados en el oeste y sur de la ciudad. Mientras que los barrios de la parte



norte de la ciudad, con un modelo de ciudad menos compacta, son los que presentan menores densidades.

El futuro crecimiento, o decrecimiento, de la población de Granada depende de muchas variables, no obstante, a partir de los datos recopilados se puede observar una tendencia al estancamiento que no solo se da en el municipio de Granada, sino que es un fenómeno marcado en todo el país.

### Evolución de la tasa de crecimiento poblacional, según el padrón (1998-2017).



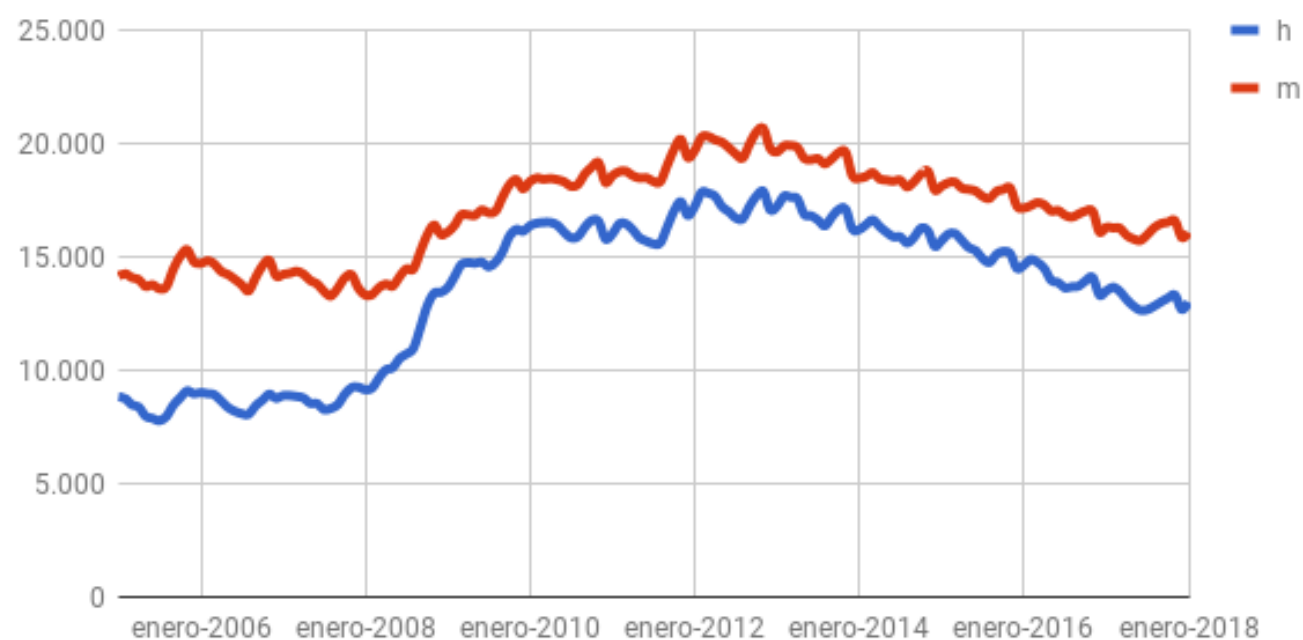
Mientras que la tasa de crecimiento cayó en todo el país a raíz de la crisis, no se puede achacar esta circunstancia al municipio de Granada, pues este ya estaba perdiendo población durante los años de bonanza económica. Por tanto, se debe buscar la causa de este fenómeno en otras razones, como podría ser el envejecimiento de la población y el decrecimiento de habitantes en edad de procrear.

Cabría preguntarse también si Granada, que en principio no cuenta con mucho más suelo para crecer, ha llegado a su población máxima dentro de su modelo de ciudad, y las consecuencias que esto supondría.

## 9.2. Evolución y tendencia de los indicadores socioeconómicos

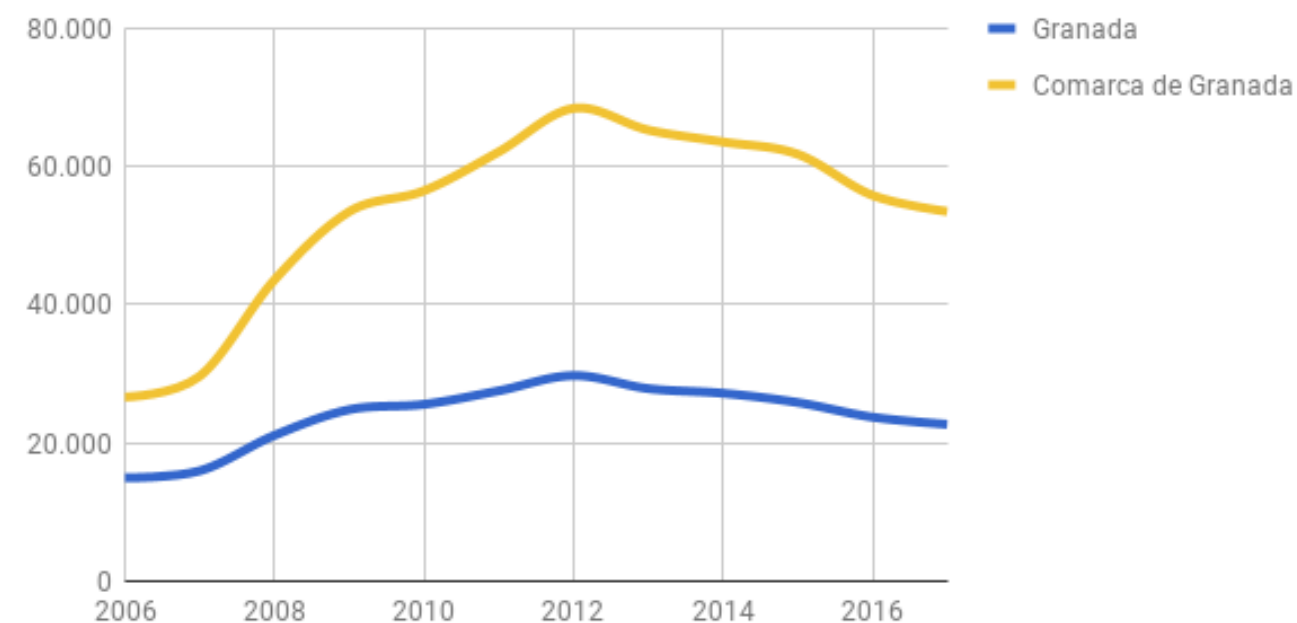
Los datos de desempleo parece que vuelven a tener tendencia positiva, encaminándose así a los datos anteriores a la crisis, en la cual se pasaron de veinte tres mil demandantes de empleo en enero de 2005 a **veintinueve mil demandantes de empleo en enero de 2018**. El desempleo femenino ha estado por encima del masculino durante todo el periodo.

Personas demandante de empleo del municipio de Granada, según la Junta de Andalucía (2005-2018)



h: hombres; m: mujeres

Parados en el municipio y en la comarca de Granada, según datosmacro.com (2006-2017).



No obstante, el principal riesgo está en que el número de parados del Área Metropolitana de Granada casi dobla actualmente los datos de desempleo anteriores a la crisis. Esta diferencia entre el municipio de Granada y su área metropolitana puede deberse a que el coste de la vida en las áreas metropolitanas suele ser inferiores.

En cuanto a localización de demandantes de empleo la Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía diferencia el municipio en cuatro áreas tan extensas que no es posible hacer una distribución aproximada de en qué barrios se concentran.

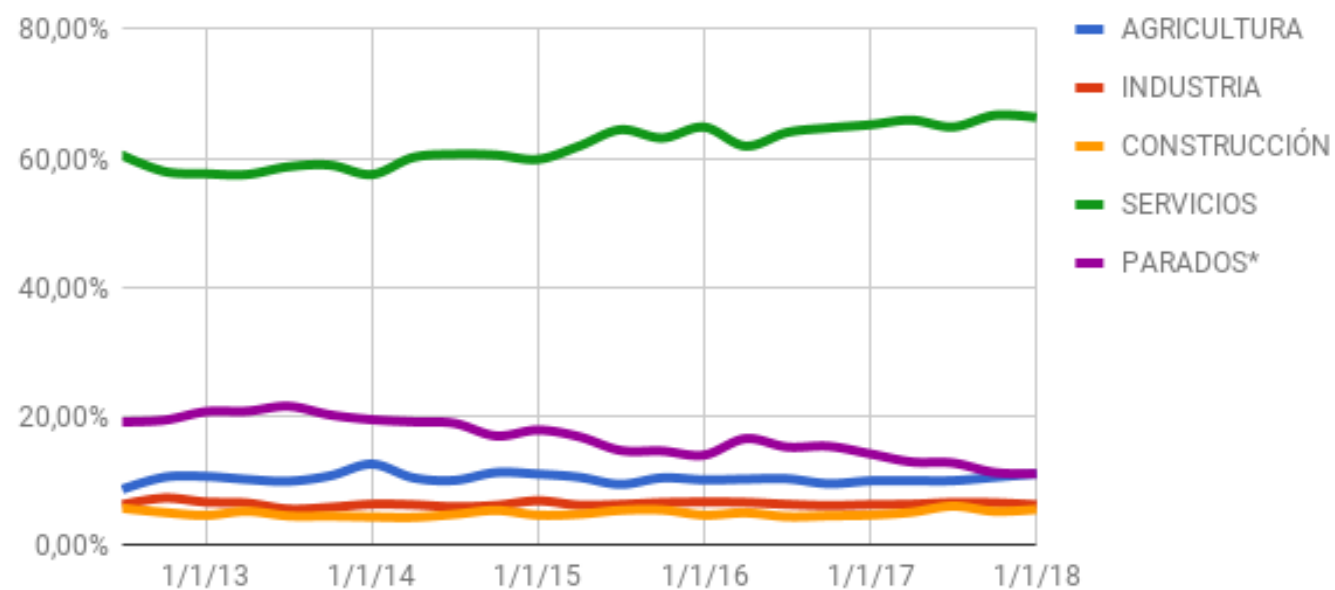


### 9.3. Evolución y tendencia de la actividad económica

Los datos de la provincia de Granada dibujan un escenario en el que **el sector servicio es mayoritario y creciente**, con más de un 60% de la población activa dedicada a ella. Por otra parte destaca el elevado porcentaje de parados y un sector de la industria y la construcción estancadas en torno al 6%.

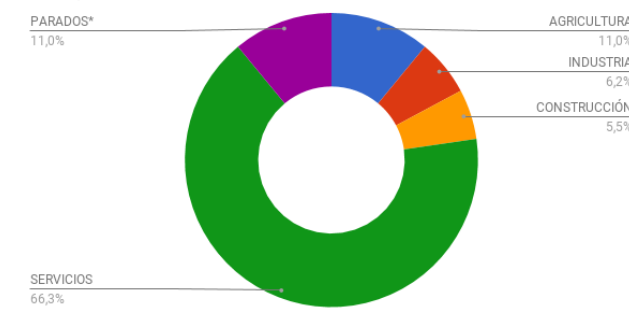
#### Evolución de los sectores económicos de la provincia de Granada, según INE (2012/2018).

\* Parados que buscan primer empleo o han dejado su último empleo hace más de 1 año.

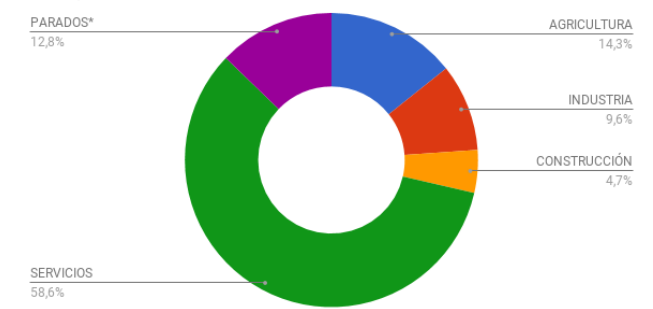


La economía del municipio de Granada se basa principalmente en el turismo y el sector servicios, aunque cuenta también con las ventajas de ser capital de provincia (empleo administrativo y efecto sedes). En general, presenta las mismas proporciones que otras capitales de provincia de Andalucía.

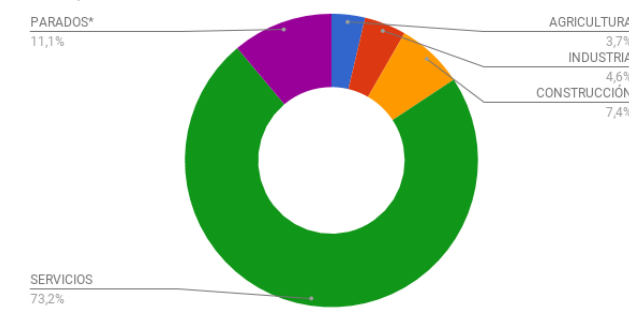
Sectores económicos del municipio de Granada, INE (1er T 2018)



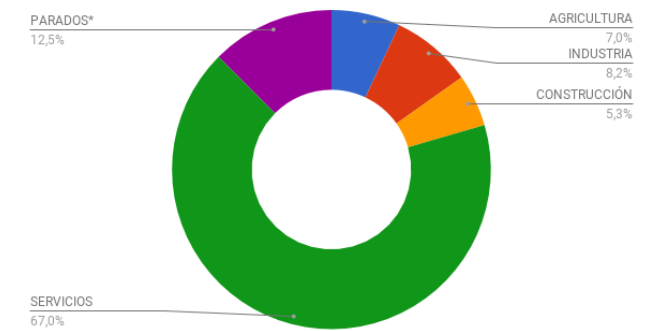
Sectores económicos del municipio de Córdoba, INE (1er T 2018)



Sectores económicos del municipio de Málaga, INE (1er T 2018)



Sectores económicos del municipio de Sevilla, INE (1er T 2018)



El **PIB per cápita** de la provincia de Granada muestra en los últimos años una mejoría significativa de la economía de la región, que es reflejo de la situación económica de la capital.

#### Evolución del PIB per capita de la provincia de Granada (1999-2016)



Los ejes económicos de Granada que destacan por su importancia son:

- El turismo.

El Conjunto Histórico de la Alhambra es uno de los destinos turísticos culturales de más interés del planeta, lo que supone para Granada una inyección económica de la que viven de forma directa e indirecta una gran parte de los habitantes de la ciudad.

- La Universidad de Granada.

La Universidad de Granada es una de las más antiguas del país, fue fundada oficialmente en 1531 por Carlos I, y es, por número de alumnos, la cuarta universidad más grande de España. Destacando prestigiosamente en las áreas de informática, matemáticas y traducción e interpretación. Sin duda es otra fuente de ingresos y puestos de trabajo para la ciudad, y de especial interés para los proyectos de investigación. La consideración del elevado número de ciudadanos implicados en actividades formativas —tanto del profesorado y del personal de administración y servicios como, sobre todo, del alumnado—, y el alto grado de conocimiento, capacidad de decisión y exigencia de recursos específicos que este colectivo representa para la totalidad de la ciudadanía, debiera ser un eje fundamental de actuación y establecimiento de estrategias urbanas a desarrollar. Merece la pena recordar que aproximadamente una cuarta parte de la población residente en la ciudad está constituida por el referido colectivo.

- El Parque Tecnológico de la Salud (PTS).

El nuevo Parque Tecnológico de la Salud es un complejo donde se desarrollan proyectos de innovación y donde se reúnen organizaciones y empresas como *OnGranada Tech City*, el centro de empresas TIC de la Universidad de Granada, Unit4 y otras cuyo mayor beneficio es el de ofrecer empleos de alta cualificación.

- Otras industrias.

La ciudad de Granada también es sede de empresas agroalimentarias como son Dhul, Puleva, Cervezas Alhambra, así como otras industrias, que suponen una fuente de empleos importantes para la ciudad.

## Evolución y tendencia de la actividad agrícola y ganadera

Centrándose en la actividad agrícola, de acuerdo con los datos consultados en el Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), los datos de los principales cultivos en la ciudad de Granada son los que se muestran a continuación (actualizados al año 2016):

<b>Cultivos herbáceos</b>	<b>Superficie</b>	1.295 ha
	<b>Principal cultivo regadío</b>	Maíz (510 ha)
	<b>Principal cultivo seco</b>	Cereales de invierno para forrajes (3 ha)
<b>Cultivos leñosos</b>	<b>Superficie</b>	736 ha
	<b>Principal cultivo regadío</b>	Olivar aceituna de aceite (119 ha)
	<b>Principal cultivo seco</b>	Olivar aceituna de aceite (582 ha)

De acuerdo con estos datos, existen en la ciudad de Granada 2.031 ha de terreno destinadas a la actividad agrícola, lo que supone un 23 % de la superficie del término municipal dedicada a esta actividad.

De estas 2.031 ha, el 63,7 % se corresponden con cultivos herbáceos (1.295 ha), fundamentalmente de regadío, entre los cuales destaca el cultivo de maíz, que ocupa (con datos del año 2016) una superficie de 510 ha en el término municipal. De entre los cultivos herbáceos de seco, mucho menos presentes en la ciudad de Granada, el principal cultivo es el de cereales de invierno para forrajes, con apenas 3 ha.

El restante 36,3 % de la superficie agrícola de Granada (736 ha) se destina a cultivos leñosos, de los cuales el fundamental es el olivar, que ocupa un 95% de la superficie destinada a cultivos leñosos (701 ha), tanto en regadío (119 ha) como de seco (582 ha).

También en relación con la actividad agrícola, y en relación con el mercado de trabajo en este sector, se ha tomado como referencia el último informe publicado por el Observatorio ARGOS, del Servicio Andaluz de Empleo, sobre el municipio de Granada en Septiembre de 2018. En relación con este tema, este Informe arroja los siguientes datos:



- En la ciudad de Granada, figuran como demandantes de empleo en el sector agrícola, en Septiembre de 2018, 1.598 personas, de un total de 28.893 demandantes de empleo, lo que supone un 5,5 % del total de demandantes de empleo; no siendo la actividad agrícola una de las principales actividades en las que se demanda empleo en la ciudad.
- En relación con la contratación, en Granada se han registrado en el tercer trimestre de 2018 un total de 510 contrataciones en el sector agrícola, de un total de 15.305 contrataciones, lo que supone que apenas un 3,3 % de las contrataciones en el último trimestre han ido dirigidas al sector agrícola: este dato también permite concluir que la actividad agrícola no está entre las actividades económicas fundamentales en la generación de empleo en la ciudad.
- Por último, destacar que, al igual que ocurre en otros muchos territorios, el sector agrícola presenta una amplia mayoría de hombres contratados, siendo mucho menor la presencia de la mujer en el mercado de trabajo relacionado con el sector agrícola: de las 510 contrataciones realizadas en este trimestre en el sector agrícola, 404 corresponden a hombres (un 79,2 %), por 106 a mujeres (20,8 %); tendencia que también se observa en los informes de los trimestres anteriores a este último analizado.

Por último, la importancia de la ganadería como actividad económica en la ciudad de Granada es testimonial, siendo una actividad en claro retroceso.

## 9.4. Evolución y tendencia en el mercado de la vivienda

La causa principal por la que crecen las ciudades es por el aumento de sus habitantes, cuando esto ocurre es necesario consumir nuevos suelos donde construir soluciones habitacionales para esta nueva población. Por ese motivo, **las viviendas son el mayor consumidor de suelo en las ciudades**, especialmente en aquellas cuyo modelo de ciudad es de baja densidad. Conocer la demanda actual de vivienda, los tipos que se ofrecen y el estado de las mismas, es fundamental para prever las reservas de suelo necesarias. Si bien, como demostró la crisis, al estudiar la demanda de viviendas es necesario tener en cuenta que puede existir una alta especulación procedente de fondos de inversión de capital. El sobredimensionamiento de la demanda puede afectar muy negativamente a la construcción, al mercado de la vivienda y al paisaje urbano de la ciudad.

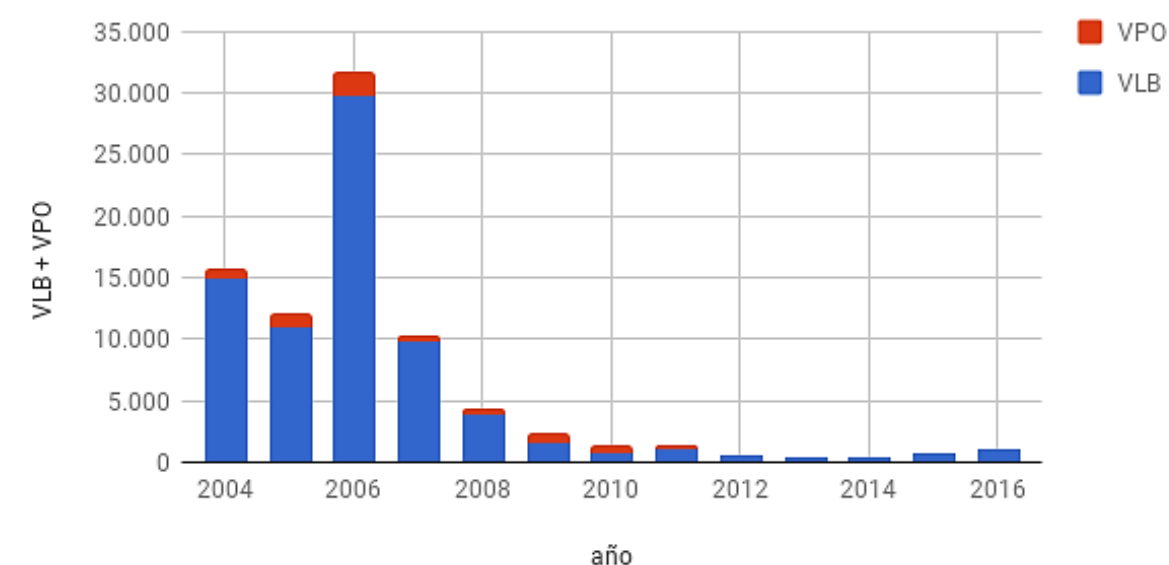
El Instituto Nacional de Estadística ofrece datos oficiales sobre las viviendas cada vez que realiza un censo.

Evolución del número de viviendas, por tipo (fuente: INE)

TIPO	Censo		
	1991	2001	2011
Viviendas principales	75.405	81.597	96.915
Viviendas secundarias	30.673	43.066	16.030
Viviendas vacías			27.025
	106.078	124.663 (+17,52%)	139.970 (+12,28%)

Aunque el dato más reciente es de año 2011, se puede considerar que es un dato fiable, ya que gracias a los datos del Colegio Oficial de Arquitectos de Granada (COAG) se observa que la actividad de la construcción de viviendas se ha mantenido al mínimo desde tal año, con un leve repunte.

Número de viviendas visadas según el Colegio de Arquitectos de Granada (2004-2016).

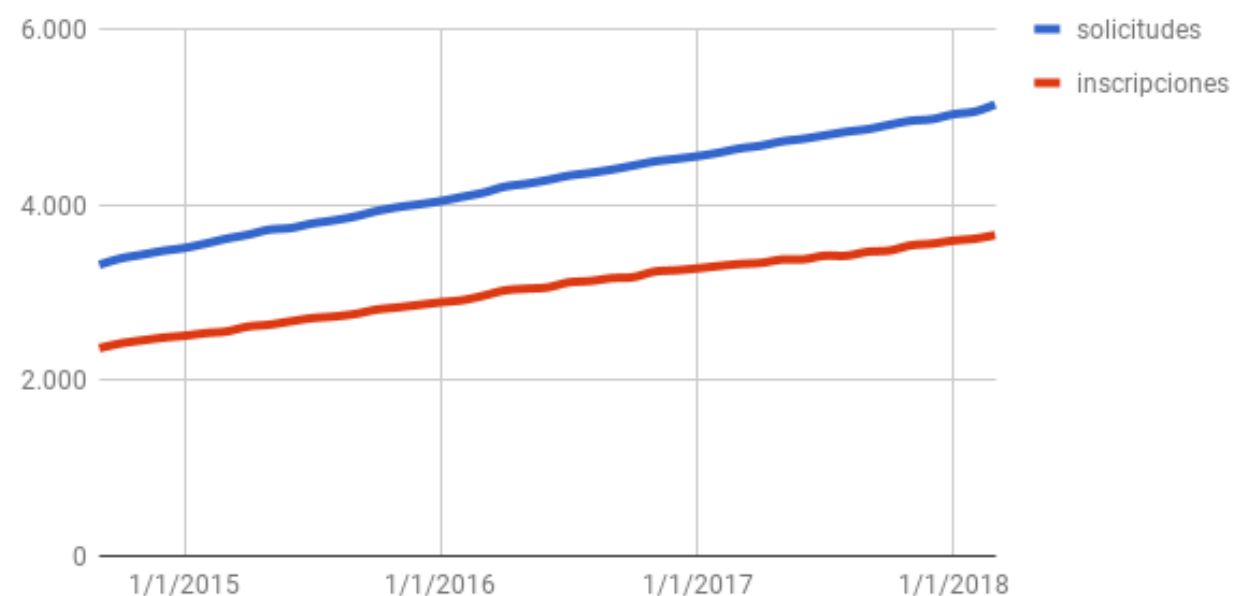


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>VLB</b>	14.949	10.893	29.838	9.875	3.858	1.577	800	1.029	587	408	377	734	989
<b>VPO</b>	831	1.183	1.869	363	428	837	544	285	20	38	102	6	6

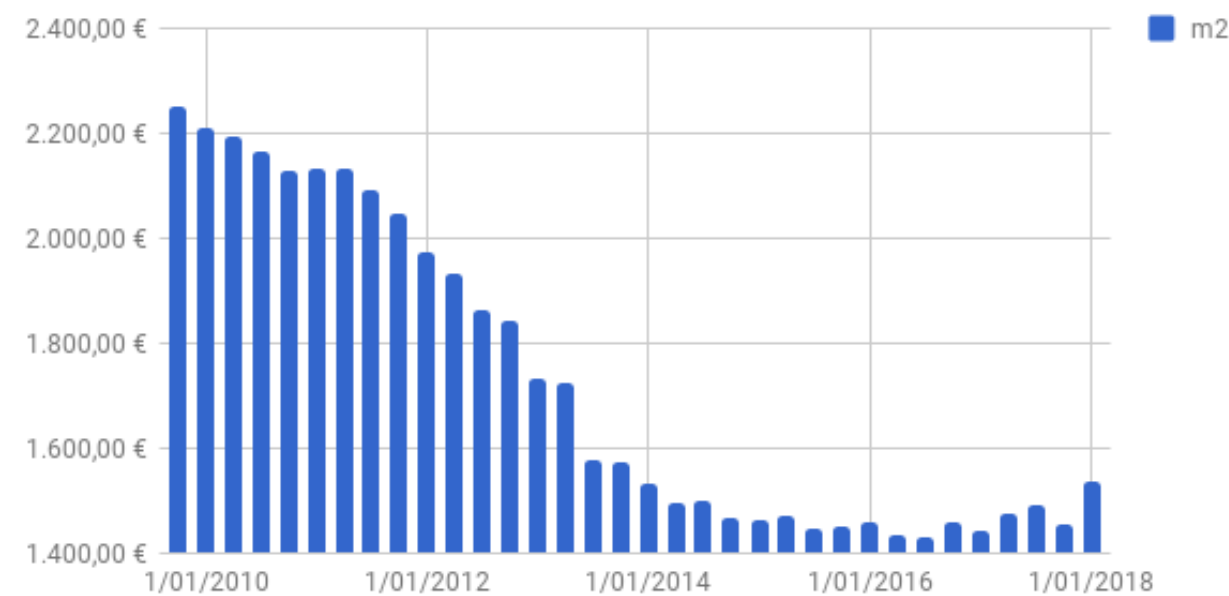
La situación del sector privado (vivienda libre) parece ir repuntando en los últimos años, sin embargo, el sector público (vivienda protegida) no parece seguir la misma tendencia.



### Solicitudes e inscripciones de Demandantes de Vivienda Protegida en el municipio de Granada, Consejería de Fomento



### Evolución del precio del m2 de compra en Granada, según idealistas.com (oct'09 a ene'18).

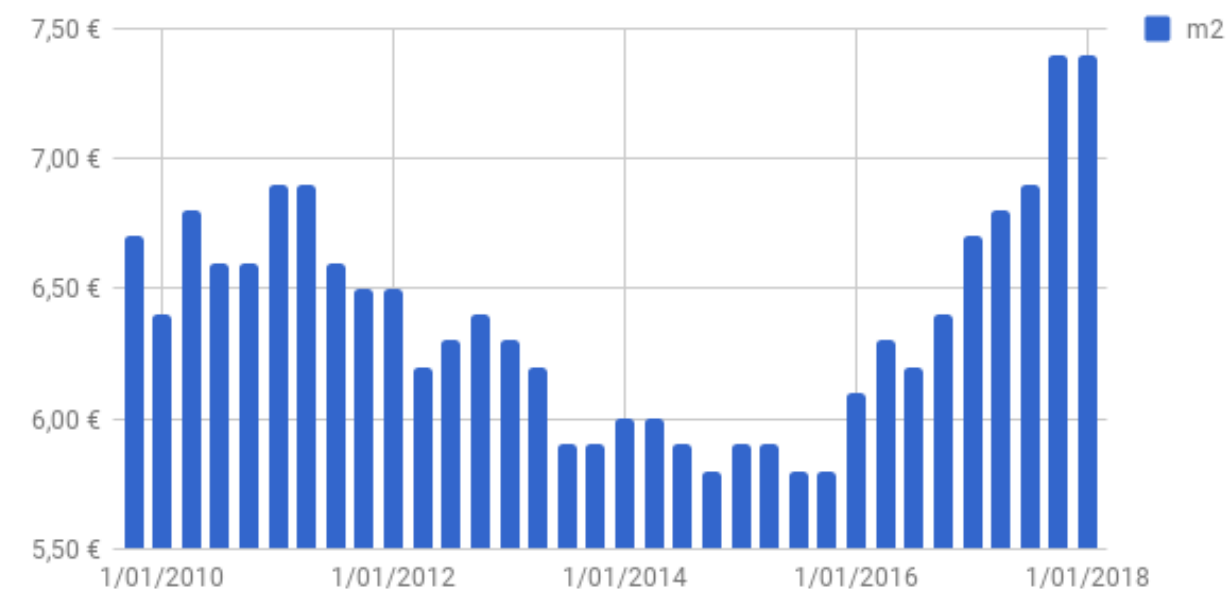


Si se comparan los datos que ofrece la Consejería de Fomento y Vivienda sobre Demandantes de Viviendas Protegidas con los de construcción de viviendas protegidas, puede verse que la razón del paro de este tipo de viviendas no se debe a la falta de demanda, pues esta ha ido aumentando progresivamente con el tiempo, cerca de 1.800 personas se han incorporado a esta lista en los últimos tres años y medio.

- El precio de la vivienda

Otra forma que medir la demanda de viviendas es a través de la variación del precio de las mismas:

### Evolución del precio del m2 de alquiler en Granada, según idealistas.com (oct'09 a ene'18).



El precio medio del m<sup>2</sup> de vivienda no es un dato fiable, aunque procedas de una reconocida plataforma de venta de viviendas, sin embargo, si es orientativa la tendencia que muestra, ya

que es similar a la se observaba en la del número de viviendas visadas de COAG. **El precio de la vivienda por m<sup>2</sup> se ha mantenido en mínimos tras la crisis de la burbuja inmobiliaria**, aunque presenta un leve repunte.

En **el precio medio del m<sup>2</sup> de alquiler** la evolución ha sido distinta, esta **ha sufrido un boom en el último año**, lo que podría reflejar un cambio social en que cada vez más personas prefieran, o se ven obligadas, a vivir de alquiler por motivos propios o laborales, movilidad o salario. Cabría preguntarse de qué forma el Plan General podría plantear una solución a esta problemática.

La distribución espacial se obtiene del callejero oficial de Andalucía, que geolocalización por puntos todos los portales de vivienda, y a partir del cual se localizan las mayores agrupaciones de portales y los vacíos de vivienda.

*Portales por hectáreas geo-localizados por el callejero oficial de Andalucía.*

Distrito	Barrio	Portales [port]	Total [port]	Superficie [ha]	Densidad [port/ha]
ALBAYZÍN	Albayzín	4.140	6.254 portales	197.62 ha	39,54
	El Fargue	1.188			
	Haza Grande	770			
	Sacromonte	156			
BEIRO	Barriada de la Cruz	1.840	6213 portales	471.49 ha	22,17
	Doctores – Plaza de Toros	844			
	Joaquina Eguaras	1.056			
	Pajaritos	445			
	San Francisco Javier	810			
CENTRO	San Idelfonso	1.218	7.144 portales	259.29 ha	31,11
	Centro – Sagrario	3.153			
CHANA	Realejo – San Matías	3.991	3.150 portales	532.24 ha	13,20
	Bobadilla	228			
	Cerrillo de Maracena	1.315			
GENIL	Chana – Encinas – Angustias	1.607	10.169 portales	357.97 ha	32,63
	Bola de Oro	3.204			
	Camino de los Neveros	815			
	Carretera de la Sierra	1.216			
	Castaño – Mirasierra	1.841			
	Cervantes	2.527			
NORTE	Lancha del Genil	566	7.532 portales	390.10 ha	22,45
	Almanjáyar	1.161			
	Campo Verde	253			
	Cartuja	1.881			
	Casería de Montijo	333			
	La Paz	3.357			
	Parque Nueva Granada	313			
Rey Badis	234				
RONDA	Camino de Ronda	1.151	3.048 portales	311.14 ha	10,37
	Figares	1.330			
	Parque de la Rosaleda	567			
ZAIDÍN	Zaidín – Vergeles	7.461	7.461 portales	265.80 ha	31,20
			50.971 portales	2.785,66 ha	24,42



*Habitantes por portales geo-localizados por el callejero oficial de Andalucía.*

Distrito	Barrio	Portales [port]	Total [port]	Habitantes [hab]	Densidad [hab/port]
ALBAYZÍN	Albayzín	4.140	6.254 portales	10.757 hab.	1.72
	El Farque	1.188			
	Haza Grande	770			
	Sacromonte	156			
BEIRO	Barriada de la Cruz	1.840	6.213 portales	42.506 hab.	6.84
	Doctores – Plaza de Toros	844			
	Joaquina Equaras	1.056			
	Pajaritos	445			
	San Francisco Javier	810			
	San Idelfonso	1.218			
CENTRO	Centro – Sagrario	3.153	7.144 portales	23.331 hab.	3.27
	Realejo – San Matías	3.991			
CHANA	Bobadilla	228	3.150 portales	25.489 hab.	8.09
	Cerrillo de Maracena	1.315			
	Chana – Encinas – Anquistas	1.607			
GENIL	Bola de Oro	3.204	10.169 portales	33.858 hab.	3.33
	Camino de los Neveros	815			
	Carretera de la Sierra	1.216			
	Castaño – Mirasierra	1.841			
	Cervantes	2.527			
	Lancha del Genil	566			
NORTE	Almanjavar	1.161	7.532 portales	25.867 hab.	3.43
	Campo Verde	253			
	Cartuja	1.881			
	Casería de Montijo	333			
	La Paz	3.357			
	Parque Nueva Granada	313			
	Rey Badis	234			
RONDA	Camino de Ronda	1.151	3.048 portales	48.145 hab.	15,80
	Figares	1.330			
	Parque de la Rosaleda	567			
ZAIDÍN	Zaidín – Vergeles	7.461	7.461 portales	43.101 hab.	5.78
			50.971 portales	253.054 hab.	4,96

- El Plan Municipal de Vivienda de Granada (2012)

La Empresa Municipal de Vivienda y Suelo del Ayuntamiento de Granada (EMUVYSSA), ha elaborado un documento sobre la vivienda en el que cuantifica el número de viviendas en uso destinadas a viviendas de protección, así como el suelo disponible para ejecutar más en un futuro. Y refleja, que de las más seis mil viviendas protegidas con las que podría contar Granada, **solo mil doscientas setenta y nueve viviendas están en uso actualmente**, es decir, solo un 20,66% de ellas.

De ellas, más de la mitad se sitúan en el distrito Norte, y son principalmente destinadas a alquiler de renta básica. Por el contrario, en la parte sur de la ciudad, en los distritos de Genil y El Zaidín, parece que no existe ninguna vivienda de protección en uso. Cabría preguntarse si esa distribución de las viviendas protegidas podría llegar a crear quetos o barrios marginales.

*Oferta de la vivienda protegida en la ciudad de Granada*

Tipo	Distrito	Destinatarios	Nº viviendas
EDIFICACIÓN TERMINADA	Albayzín	Alquiler renta básica	20
		Alquiler con opción a compra R.G.	9
		Venta régimen general	3
	Beiro	Iniciativa municipal y autonómica	68
		Alojamiento protegido 3º Edad	36
	Chana	Iniciativa municipal y autonómica	144
		Alquiler renta básica	534
	Norte	Alquiler con opción a compra R.G.	95
		Iniciativa municipal y autonómica	24
		Venta régimen general	10
		Venta régimen especial	116
	Ronda	Alquiler renta básica	116
		Iniciativa municipal y autonómica	104
	Granada	Viviendas totales	1.279 (20,66%)
EDIFICACIÓN EN EJECUCIÓN	Albayzín	Venta régimen general	18
		Joven en venta	68
	Chana	Venta régimen general	60
		Alojamiento protegido 3º Edad	67
	Norte	Venta régimen general	30
		Granada	Viviendas totales
Albayzín	Alquiler para jóvenes	13	

Tipo	Distrito	Destinatarios	Nº viviendas
SUELO DISPONIBLE RESIDENCIAL PP (proyecto programado)		Alquiler renta básica para jóvenes	20
		Alquiler renta básica	6
		Iniciativa municipal y autonómica	4
	Beiro	Venta régimen general	20
	Chana	Iniciativa municipal y autonómica	456
	Norte	Alquiler renta básica	48
		Venta régimen general	655
		Venta régimen especial	159
	Ronda	Alquiler con opción a compra R.G.	39
		Iniciativa municipal y autonómica	40
	Zaidín	Iniciativa municipal y autonómica	20
		Venta régimen general	75
	Granada	Viviendas totales	1.555 (25,11%)
	SUELO DISPONIBLE RESIDENCIAL	Albayzín	Sin definir
Beiro		Sin definir	368
Chana		Sin definir	541
Genil		Sin definir	306
Norte		Sin definir	1.692
Ronda		Sin definir	72
Zaidín		Sin definir	47
Granada		Viviendas totales	3.115 (50,31%)

Además de la iniciativa municipal existe un plan de vivienda a nivel autonómico cuyos objetivos son: facilitar el acceso a la vivienda a la ciudadanía en condiciones accesibles y evitar la exclusión social, incentivar la rehabilitación y la promoción de viviendas en régimen de alquiler, y por último, facilitar el cambio social hacia un modelo de ciudad sostenible y accesible.

*Balance del Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía del año 2016*

Municipio	Población	Alquiler	Venta	Rehabilitación	Actuaciones
Granada	234.758 hab.	663	33	666	1.362
		Ayuda al inquilino	Ayuda a promotores de viviendas de alquiler	Adecuación funcional básica de viviendas	Áreas urbanas de rehabilitación integral

De este plan ya existe un primer balance de los objetivos alcanzados durante el primer año, los cuales no son muy relevantes dado el número de actuaciones destinadas a promover viviendas.

- Los principales retos de la vivienda en Granada

Los principales retos a los que se enfrentará cualquier planeamiento que se proponga en Granada en cuanto a vivienda es la de cuantificar e identificar las tipologías que se demandan.

Pero además, deberá afrontar:

- El precio del alquiler / el alquiler turístico.

La aparición de plataformas web para el alquiler de apartamentos turístico ha tenido un gran impacto en todas las ciudades históricas, y son una de las causas del *boom* que ha sufrido el mercado del alquiler. En Andalucía existe una legislación para regular este tipo de apartamentos y la muchos están dadas de alta en el registro de viviendas con fines turísticos de Andalucía, el 61,84%.

- El Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (2016-2020).

Estadísticas sobre la distribución de los apartamentos turísticos en Granada.

Plataforma	Distrito	Nº Apartamentos	Superficie [ha]	Densidad [Ap/ha]
AIR BNB	ALBAYZÍN	433	158,18 ha	2,74
	BEIRO	110	280,27 ha	0,39
	CENTRO	1.364	229,64 ha	5,94
	CHANA	20	238,56 ha	0,08
	GENIL	43	311,67 ha	0,14
	NORTE	17	335,55 ha	0,05
	RONDA	133	293,94 ha	0,45
	ZAIDÍN	42	239,13 ha	0,18
		2.162	2.089,94 ha	1,03
RTA	Granada	1.337 (62%)		

El centro histórico de Granada es el más afectado y donde mayor impacto puede tener el turismo (expulsando a la población local de estos barrios). Quizás, cabría plantear algunas limitaciones como las que ya se han implementado en ciudades como Madrid, Barcelona o Palma de Mallorca.

### 2. Las viviendas fuera de ordenación y fuera de ordenanza.

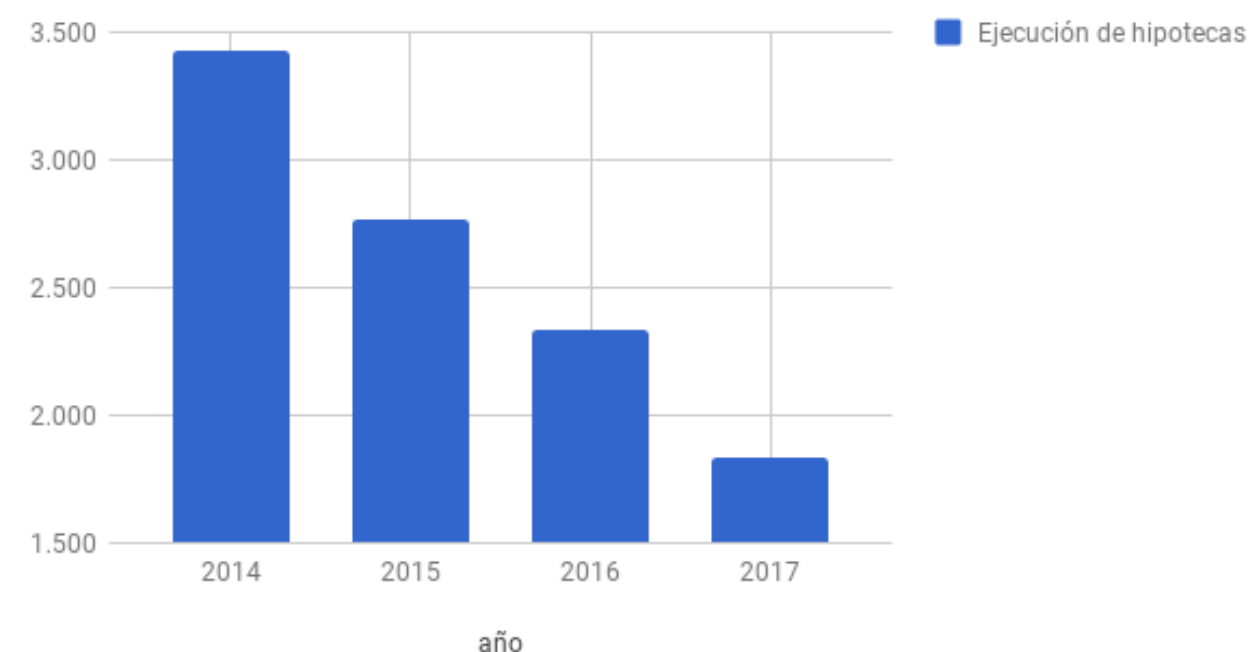
El problema de la vivienda diseminada y fuera de ordenación es uno de los más importantes de Andalucía, aunque la incidencia en el municipio de Granada es mínima, dada la protección de la Vega y a la orografía de la Sierra. No obstante, el planeamiento deberá estar atento a la aparición de estos fenómenos.

Existe otra problemática en Granada relaciona con la vivienda y es que muchas de ellas se encuentran fuera de ordenanza debido a que no cumplen la ordenanza de altura por protección de incendios.

### 3. Los desahucios y la ocupación ilegal.

Una de las consecuencias más traumáticas de la crisis fue el aumento de desahucios, con el impacto social que ello supone. Según los datos oficiales, el número de desahucios de la provincia de Granada está disminuyendo cada año, aunque el total sigue creciendo.

Ejecuciones hipotecarias, según el INE (2014-2017).



Aunque los movimientos de ocupación de viviendas ya existían previamente a la crisis, pero el número habitantes que se han visto obligados a ocupar viviendas ha crecido en los últimos años. No obstante, este problema es muy complejo y responde a circunstancias y personas muy variadas. Sin embargo, es especialmente dañino cuando estos procesos de ocupación se realizan en el patrimonio histórico de la ciudad.

## 9.5. Comercio

Por último, en relación con el análisis socioeconómico, destacar el problema surgido en los últimos años con el comercio de proximidad. La confluencia de las grandes superficies comerciales, junto con el auge del comercio electrónico, van en detrimento del pequeño comercio local, generador de espacio público en la ciudad. El nuevo planeamiento urbanístico municipal deberá abordar este problema, y tomar determinaciones que fomenten y den prioridad al comercio urbano de proximidad.



# 10. PARTICIPACIÓN

## Objetivos y metodología

Uno de los valores principales que actualmente está impulsando la Unión Europea es el de la participación ciudadana. Por tanto, cualquier documento urbanístico que se realice o que vaya en la dirección de impulsar una transformación en la ciudad debe ir acompañado de una estrategia de comunicación y consulta ciudadana.

En el caso de este estudio previo para la revisión del PGOU se ha planteado como podría ser la estrategia para integrar la participación ciudadana en la transformación de la ciudad de Granada.

Los objetivos de la participación ciudadana podrían ser:

- Tratar de que la participación ciudadana este incluida dentro del proceso de redacción del plan y que lo acompañe durante toda su elaboración, frente al actual modelo en el que solo es una fase del mismo.
- Tratar de que la participación ciudadana sea una forma efectiva de dar mayor transparencia al proceso de redacción del plan.
- Tratar de que la participación ciudadana ayude de forma efectiva a los técnicos redactores en la toma de decisiones, especialmente formales y paisajísticas.
- Tratar de que la participación ciudadana ayude a que todos los ciudadanos y todos los agentes sociales, culturales y económicos de la ciudad se involucren y se sientan partícipes de un proyecto común.

Para alcanzar dichos objetivos se propone realizar unas consultas previas en las que tomar conciencia de la opinión pública actual en relación al estado de la ciudad. Dicha consulta se dividiría en dos, una abierta a todos los ciudadanos y otra específica para organizaciones e instituciones públicas.

## Propuesta de encuesta general a ciudadanía

La encuesta ciudadana que se propone debería contar de dos partes, una primera serie de preguntas que ayuden posteriormente a segmentar la información, como podría ser la edad, el sexo o el barrio de residencia, y una segunda serie de preguntas que ofrecieran una percepción general del estado de la ciudad.

Esta encuesta debe ser lo suficientemente sencilla como para que pueda entenderla el ciudadano medio, y lo suficientemente concreta como para que les resulte útil a los técnicos redactores. Este equilibrio es complejo pero fundamental para la eficacia de la encuesta.

Preguntas	Opciones / Respuestas
<b>PREGUNTAS ESTADÍSTICAS</b>	
Grupo de edad	Se establecen 5 grupos de edad: menores de 18, de 18 a 35, de 35 a 55, de 55 a 70 y mayores de 70 años.
Sexo	Masculino / Femenino.
Residencia actual	Se dan 3 opciones: Granada, Área Metropolitana de Granada, fuera del Área Metropolitana de Granada.
Distrito de residencia	En el caso de residir en Granada, se pregunta en cuál de los ocho distritos (se podría acompañar de un plano de delimitación de distritos para ayudar a responder).
Situación laboral actual	Con empleo / Sin empleo.
Situación o tipo de empleado	Tipo de empleo (funcionario, empresario, asalariado, etc.) o situación (estudiante, jubilados, etc.)
Lugar de trabajo actual	Se dan 3 opciones: Granada, Área Metropolitana de Granada, fuera del Área Metropolitana de Granada.
<b>PREGUNTAS OPINIÓN: ESTADO DE LA CIUDAD (propuesta)</b>	
<i>Respecto a la vivienda y el alquiler</i>	
¿Cuál es la situación actual respecto a su vivienda?	Propietario / Alquiler / Otros
¿Cuál es el grado de satisfacción con respecto a su vivienda?	Puntuación de 1 a 5.
Situación de la vivienda	Se realizarán una serie de afirmaciones sobre el tema y se ofrecerán las opciones SI / NO / NSNC.
<i>Respecto a la movilidad</i>	
¿Cuál es su grado de satisfacción con respecto a la movilidad en Granada?	Puntuación de 1 a 5.
¿Cuál es su grado de satisfacción con respecto a la movilidad en su distrito?	Puntuación de 1 a 5.
¿Cuál de los siguientes es su medio habitual de transporte para desplazarse en Granada?	Automóvil / Motocicleta / Bicicleta / A pie / Transporte público / Otros
<i>Respecto a la situación ambiental</i>	
¿Cómo percibe la calidad ambiental de Granada?	Puntuación de 1 a 5.
¿Cuáles son los factores determinantes de la calidad ambiental de Granada?	La actuación pública / la actuación ciudadana / Otros
<i>Respecto al planeamiento urbano</i>	
¿Cuál es su grado de satisfacción en relación a la ordenación urbanística del municipio de Granada?	Puntuación de 1 a 5.

Preguntas	Opciones / Respuestas
Situación de la ciudad	Se realizarán una serie de afirmaciones sobre el tema y se ofrecerán las opciones SI / NO / NSNC.
<b>PREGUNTAS OPINIÓN: OPORTUNIDADES DE FUTURO (propuesta)</b>	
¿Considera necesaria la revisión del Plan General de Ordenación Urbana en el municipio de Granada?	SI / NO / NSNC.
¿Por qué modelo de ciudad debería apostar Granada?	Valores y objetivos por los que debería apostar.
¿Debería apostar Granada por un gran proyecto urbanístico y mediático para transformar la imagen de la ciudad?	SI / NO / NSNC.
¿El fortalecimiento de cuál de los siguientes ejes socioeconómicos debería ser liderado por Granada?	Granada-Vega / Granada-Costa / Granada-Sierra
¿Debería apostar Granada por un PGOU que proponga nuevos crecimientos urbanos destinados a construir nuevas viviendas?	SI / NO / NSNC.
¿Debería apostar Granada por un PGOU que proponga la rehabilitación de edificios y la mejora de la accesibilidad de los barrios más antiguos y degradados?	SI / NO / NSNC.
¿Debería Granada apostar por un PGOU que proponga la densificación de la ciudad aumentando la edificabilidad urbana?	SI / NO / NSNC.
¿Debería apostar el PGOU de Granada por una arquitectura contemporánea que transforme y modernice la imagen de la ciudad?	SI / NO / NSNC.
¿Debería apostar el PGOU de Granada por mejorar la comunicación de los barrios con el centro histórico?	SI / NO / NSNC.
¿Le gustaría aportar su visión sobre el futuro del municipio de Granada?	SI / NO / NSNC.

Los resultados de esta encuesta deberían dar tanto una visión general de la ciudadanía como una visión segmentada por distritos que pudiesen desvelar desigualdades.

## Encuesta a asociaciones e instituciones

Estas encuestas podrían tener un formato más oficial y con mayores posibilidades de desarrollo, ya que tanto las asociaciones como las instituciones públicas tiene la capacidad de ofrecer aportaciones más complejas y formadas.

Estas encuestas deben reflejar la opinión oficial de la asociación o institución, no la de cada uno de sus miembros (estos podrán acceder si lo desean a la encuesta ciudadana).

El modelo de esta encuesta podría ser:

Preguntas	Respuestas
Destinatario	Nombre de la asociación o institución pública que rellenará la encuesta.
Sector	Sector o especialidad a la que pertenece (social, ambiental, vivienda, infraestructura, etc.)
Valoración del estado actual	Desde el punto de vista del sector del que proceda se le solicitará una valoración de la situación actual, en donde pueda identificarse la incidencia del planeamiento en la resolución de problemas urbanos.
Retos y oportunidades	Desde el punto de vista del sector del que proceda se le solicitará una valoración de los retos y oportunidades que la redacción de un nuevo planeamiento pudiera afrontar para el mejor desarrollo de Granada.
Colaboraciones	Se le consultará sobre las posibles aportaciones que dicha asociación u organización podrían realizar en una futura redacción de un nuevo PGOU.

Dentro de las organizaciones a tener en cuenta deberían estar las asociaciones de vecinos, los agentes socio económicos de la ciudad, los colegios profesionales, las administraciones locales y supramunicipales que afecten al territorio de Granada y todas aquellas organizaciones interesadas en la reflexión y definición del modelo de ciudad, sus necesidades y demandas.

Se propone la siguiente ficha de referencia:

### Consultas previas para la redacción del nuevo PGOU de Granada

El **Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU)** de un municipio es el principal documento de la planificación urbanística municipal, en el que se analiza el municipio en su conjunto. Los documentos de planeamiento actualmente no se conciben sin el necesario acuerdo entre los diferentes intereses susceptibles de interactuar en el territorio, representados por los diversos agentes sociales.

La ley autonómica andaluza en materia de urbanismo (Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía), en su artículo 28, establece la posibilidad de elaborar Estudios Previos con la finalidad de:

- Identificar la necesidad o procedencia de la realización de determinadas actuaciones urbanísticas. Precisar su ámbito y características.
- Identificar su carácter municipal o su incidencia o interés supramunicipal.
- Definir los instrumentos más adecuados para su ordenación.

(La aprobación de los **estudios previos** sólo tendrá efectos administrativos internos preparatorios de los planes o proyectos que correspondan).

Para abordar la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana de Granada es **imprescindible** la implicación de **las asociaciones, ciudadanos y agentes económicos y sociales** en las fases más tempranas del mismo.

La utilización del proceso de CONSULTAS PREVIAS tiene por objeto:

- Incentivar la participación de los agentes territoriales y la población en general en la redacción del PGOU.
- La consecución de la transparencia del proceso e implicación de los interesados.
- La obtención de valiosa información aportada por los ciudadanos.
- Hacer partícipes a los ciudadanos en la toma de decisiones.



## Metodología

Se plantea una metodología basada en la elaboración de **fichas participativas** que pretenden conocer las necesidades y planteamientos de sus ciudadanos a considerar en la formulación de la Revisión del PGOU.

El objetivo de las fichas participativas no es otro que recoger, a través de la participación de la ciudadanía, la diversidad de formas de entender y vivir la ciudad y que esta pluralidad de visiones quede reflejada en el diseño del Plan General de Ordenación Urbana de Granada.

<b>FICHA DE CONSULTAS PREVIAS PARA LA REDACCIÓN DE LOS ESTUDIOS PARA LA OPORTUNIDAD DEL PGOU DE GRANADA</b>			
NOMBRE /IDENTIFICACIÓN PERSONA COLECTIVO	<input type="radio"/>		
NIF/CIF			
Lugar de residencia/ Domicilio Social			
Persona responsable contacto			
Teléfono contacto		Correo electrónico	
<b>INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD</b>			
<b>CLASIFICACIÓN Y CATEGORIAS DEL SUELO</b>			
<b>LOS SISTEMAS GENERALES Y LOS SISTEMAS LOCALES, CONSTITUIDOS POR LOS PARQUES Y JARDINES, LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS, Y EL RESTO DE LAS DOTACIONES PÚBLICAS</b>			
<b>USOS, DENSIDADES Y EDIFICABILIDADES GLOBALES PARA LAS ZONAS Y CONCRETAS PARA LAS PARCELAS</b>			
<b>ÁMBITOS Y ELEMENTOS DE INTERÉS POR SUS VALORES HISTÓRICOS, ARQUITECTÓNICOS, CULTURALES, NATURALES Y PAISAJÍSTICOS.</b>			
<b>NORMATIVA URBANÍSTICA</b>			
<b>VIVIENDAS PROTEGIDAS</b>			
<b>PREVISIONES DE PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA</b>			

# 11. CONCLUSIONES INICIALES

## 11.1. El modelo Urbano y Territorial propuesto

Resulta evidente la necesidad de establecer nuevos horizontes en la configuración de los modelos urbanos a desarrollar en las ciudades del siglo XXI ante los innumerables retos que el cambio climático, la insostenibilidad de los procesos y los desajustes provocados por la utilización de los combustibles fósiles están generando. Granada también tiene que asumir dicha responsabilidad.

Tampoco se puede presentar como novedoso el camino que se debiera recorrer para atenuar las consecuencias que dichos procesos están produciendo. Lo innovador debiera ser el método. La determinación de hacerlo. El establecimiento de medidas que de manera realista abordaran la asunción de un nuevo paradigma urbano que decididamente apostara por qué modelo de ciudad queremos.

El nuevo modelo urbano que la ciudad de Granada debiera adoptar para la revisión de su Plan General habría de hacer hincapié en los siguientes criterios:

- Promover la rehabilitación, regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, minimizando la transformación de nuevos suelos y favoreciendo la consolidación de la ciudad compacta.
- Transición hacia un nuevo modelo desde un desarrollo de la sociedad industrial a la sociedad de la información y conocimiento.
- Proteger los ecosistemas naturales, compatibilizando el desarrollo urbanístico con el mantenimiento de la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los sistemas naturales, la preservación de la diversidad biológica y la protección y mejora del paisaje.
- Desarrollo equilibrado de la ciudad en la naturaleza: modelo urbano ecológico definido como un modelo compacto, complejo (mixto en usos y biodiverso), eficiente metabólicamente y cohesionado socialmente. Evitar la generación de desiertos urbanos y suburbios.
- Potenciación de la infraestructura verde.

- Reconocer y potenciar la relevancia del espacio público como elemento articulador de la vida en las ciudades, la necesidad de recualificar las zonas verdes urbanas y la importancia de los corredores verdes para mejorar las consecuencias del cambio climático.
- Mejora la eficiencia del metabolismo urbano, minimizando el consumo de recursos y la producción de residuos y fomentando la utilización de energías renovables.
- Perseguir un modelo de movilidad sostenible, apoyada en el comercio de proximidad y desplazamientos peatonales y en bicicleta, y basada en la utilización del transporte público como elemento articulador de los traslados de mayores distancias. Los desplazamientos basados en los medios de locomoción clásicos han condicionado el urbanismo, tendencia que debe revisarse.
- Evitar los procesos de gentrificación y fomentar la regeneración urbana integrada de iniciativa pública.
- Como municipio de mayor peso poblacional y administrativo de la aglomeración urbana, Granada debe liderar el cambio de paradigma territorial y urbanístico.

Superada la necesidad de entender la realidad urbanística de una ciudad como lo que acontece exclusivamente dentro de su delimitación administrativa municipal, el modelo urbanístico resultante ha de verse obligatoriamente interpretado desde las circunstancias concurrentes en la conurbación generada en el entorno de la ciudad de Granada.

Encajado en este marco, el desarrollo de la aglomeración metropolitana representa un nuevo fenómeno entre los municipios del área que debe resolverse de forma conjunta en dos sentidos complementarios:

- Por un lado, estableciendo una adecuada relación natural y ambiental con el medio físico que le da soporte: al Este las primeras estribaciones de Sierra Nevada y al Oeste la gran llanura de la Vega
- Por otro, definiendo la nueva estructura urbana y territorial con el objetivo de ser un área metropolitana organizada e instituida administrativamente, siendo la ciudad de Granada el nodo articulador de la misma.

La Ciudad de Granada queda así definida a grandes rasgos por los siguientes esquemas territoriales:



1. Articulación hídrica del territorio.
2. Red de asentamientos del Área Metropolitana.
3. Direcciones dominantes de los valles.
4. Inserción de la Ciudad entre la Vega y la Sierra.

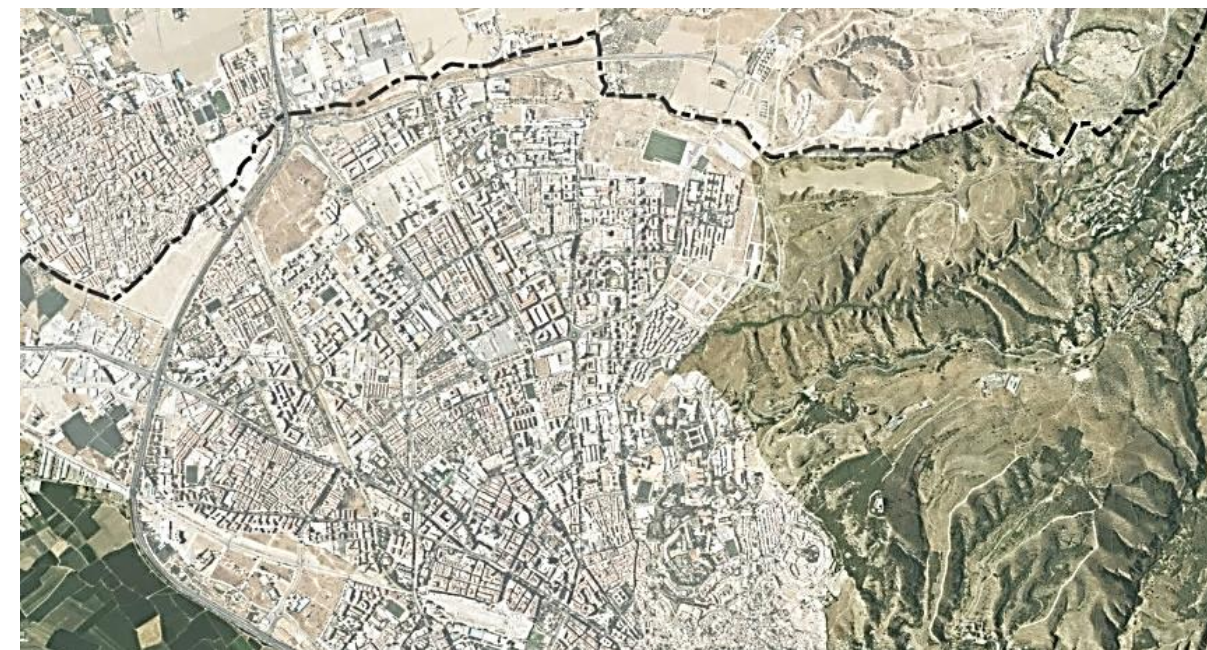
El nuevo escenario de la ciudad metropolitana se construye así a partir de las conexiones básicas con los municipios del área metropolitana y el sistema matriz de espacios verdes que articulan la aglomeración en su totalidad; tomando como punto de partida los cauces de los ríos Beiro, Darro, Genil y Monachil en sus cursos más altos, la inserción y paso por la ciudad consolidada en sus cursos medios, y la salida al espacio abierto de la llanura protegida de la Vega.

Otros dos aspectos de vital importancia para el desarrollo de la Ciudad van a ser la colmatación y conexión con las poblaciones cercanas al norte y al sur de la ciudad, únicas vías de crecimiento para la ciudad de Granada.

Complementariamente, el modelo urbano resultante se ve limitado por los siguientes condicionantes:

- El hecho de poseer la mayor parte del suelo no urbanizable con carácter de especial protección, tanto por ordenación territorial como por ordenación urbanística.
- La existencia de un conjunto urbano muy compacto, a excepción de El Fargue.
- Estar atravesado por importantes infraestructuras de comunicación como la ronda de circunvalación y las vías del ferrocarril.

Finalmente, destacar las circunstancias derivadas de la propia implantación territorial de la ciudad sobre las estribaciones de Sierra Nevada que, en coherencia con su inexpugnabilidad, hipoteca sobremanera la accesibilidad desde su área metropolitana al impedir un trazado razonable y sostenible (ambiental y económicamente) para el *cierre del anillo* de circunvalación; y, en consecuencia, a la condena de un modelo asimétrico de conexión con la población circundante que, en horas punta, desborda cualquier estrategia de previsión y diseño de los puntos de acceso a la ciudad.



Arco norte y sur de la ciudad.



## 11.2. La sostenibilidad en la planificación urbana

El Plan General de Ordenación Urbana de Granada se aprueba definitivamente en el año 2001, y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada en el año 2000 (con modificación en 2005), lo que supone que no ha habido una revisión real del planeamiento desde hace veinte años.

Como consecuencia de lo anterior, pareciera razonable comenzar a asumir como evidente la necesidad de continuar los estudios iniciados mediante la tramitación de un nuevo PGOU que pueda ser utilizado como una herramienta eficaz y flexible que ayude a resolver los problemas de la ciudad, rehabilitar sus barrios y fomentar un desarrollo turístico y económico que resulte sostenible y equitativo.

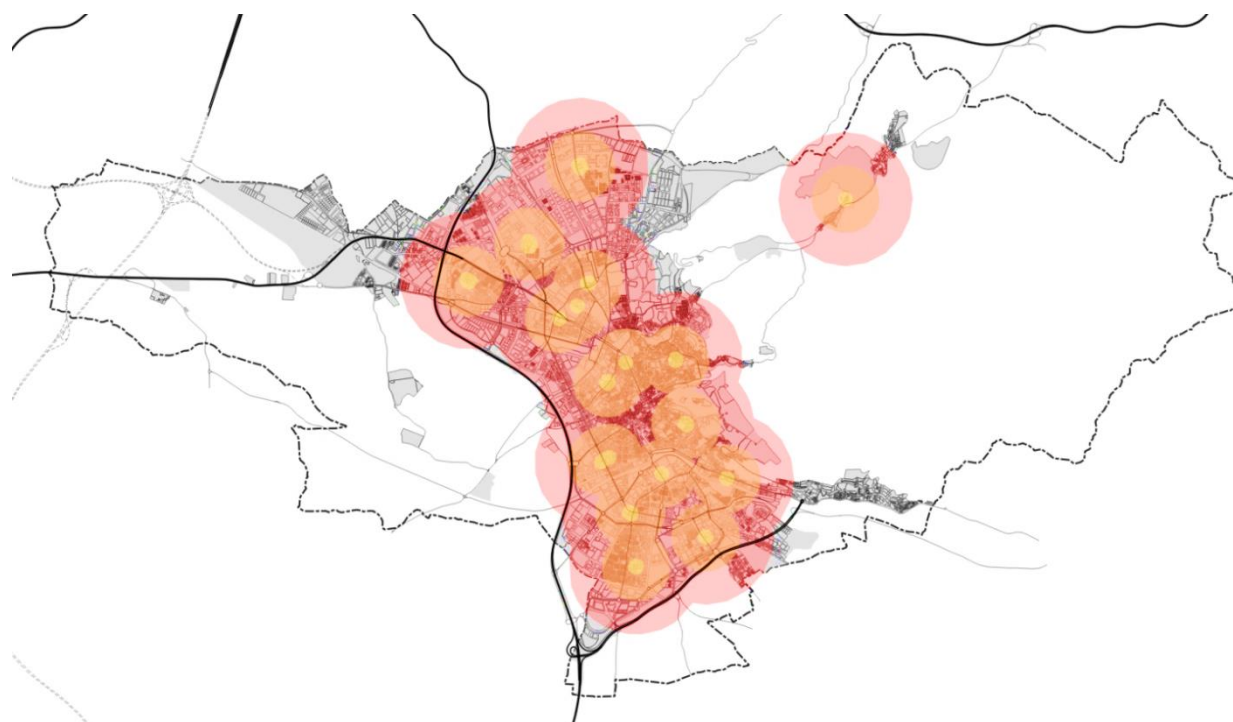
Los criterios básicos a tener en cuenta en la redacción de este nuevo Plan General debieran ser los siguientes:

- Desarrollo equilibrado de la ciudad en la naturaleza.
- Distribución de recursos en el área metropolitana.
- Red de movilidad sostenible.
- Protección, puesta en valor y utilización consciente de los recursos naturales en la Vega.
- Cohesión social en áreas urbanas.
- Promover un urbanismo encaminado a la reducción de la demanda de recursos (energía, agua y suelo) sin perjuicio de mantener estándares de calidad de vida de los ciudadanos.
- Medidas de Protección y Fomento sostenible del Patrimonio de Granada.
- Prevención de riesgos ambientales.
- Mejora de niveles de calidad del aire, acústicos y lumínicos.
- Desarrollo de un instrumento urbanístico de tercera generación que estandarice y centralice la información en un sistema de información geográfica.
- Evolución en el concepto de habitante urbanita, considerándolo como ciudadano con diversas necesidades sociales (laborales, económicas, sanitarias, culturales, folclóricas, deportivas o culturales) y no solamente como un peatón que se desplaza de un lugar a otro.

Además, se proponen las siguientes iniciativas derivadas del análisis ambiental:

- Planificar la ciudad atendiendo a la relevancia de su hidrología, teniendo en cuenta tanto la red hidrográfica superficial como la hidrología subterránea, e incluyendo la protección de la red de acequias existentes; tanto como elemento patrimonial como por su función ecológica y productiva.
- Centrar la atención en el diseño de una movilidad sostenible, principal factor determinante en la contaminación atmosférica; factor agravado por la situación de aislamiento de la ciudad heredada de su singular geomorfología, lo que favorece altos niveles de polución.
- Proteger la calidad del cielo nocturno desde el planeamiento, por la proximidad a una zona protegida lumínicamente: Sierra Nevada. Ejemplo del Centro Comercial Nevada, en Armilla, como mala práctica.
- Fomentar la construcción sostenible, prestando especial atención al bioclimatismo y a la importancia de los espacios verdes urbanos.
- Los espacios públicos deben recuperar su centralidad en las relaciones humanas, para lo que se precisa de una oferta suficiente de actividades comerciales y de servicios que permitan el uso de estos espacios.

Por último, se hace necesaria la implementación de un SIG unificado para todas las áreas del Ayuntamiento de Granada, en el que exista una coherencia gráfica y estadística, y que permita realizar análisis complejos multicriterio de la ciudad, así como crear indicadores que posibiliten conocer su estado en tiempo real; en aras al desarrollo de la ciudad como una *SmartCity* funcional.



*Distancia a los centros de Salud (100, 500 y 1.000 metros).*

También es necesario controlar la calidad del aire en esta zona, así como la de los acuíferos y los ríos y arroyos que la atraviesan. El importante paso dado recientemente para desarrollar de manera conjunta un Plan Metropolitano por la Calidad del Aire redundará, sin lugar a dudas, en la mejora de este campo donde, además, cabría plantear las siguientes medidas:

- La realización de un inventario de edificaciones en Suelo No Urbanizable, y en concreto de viviendas fuera de ordenación, que estudie su viabilidad e inclusión en la ciudad o la restitución de la realidad física alterada.
- Avanzar en el desarrollo de un Plan Especial de la Vega de Interés Supramunicipal, cuya tramitación ya se ha iniciado, que apueste por el valor del territorio y las nuevas propuestas de actividades y usos compatibles, así como de usos colectivos.
- Crear una estrategia de espacios libres integrados en la ciudad y continuos que llegue hasta el centro y que favorezca la práctica del deporte y la vida saludable.
- Por último, al Sur del Parque Tecnológico de la Salud, y entre este y las vías de conexión con Ogíjares y La Zubia, existen unos terrenos con vocación para que el nuevo Plan valore la oportunidad de establecer un Área de Relevancia Territorial que acerque ámbitos urbanos, sociales, deportivos y culturales de los municipios colindantes.

### 11.3. La inserción en el Paisaje de la Vega

La consideración del área protegida de la Vega, más que ser un impedimento a la ordenación, se presenta como un ámbito estratégico y un atractivo recurso para la construcción de la imagen de la ciudad. Desde las posibles intervenciones en las principales vías de acceso a Granada, las fachadas urbanas de los polígonos industriales, el paso de la nueva vía del AVE o la puesta en escena de nuevos recursos patrimoniales como la Azucarera, conforman criterios de ordenación suficientes para la incorporación e integración de estas áreas estratégicas en el nuevo modelo urbano.

Las medidas ambientales que afectan al municipio deben hacer hincapié en la protección de las huertas de la Vega y de las laderas de Sierra Nevada frente a las edificaciones no autorizadas. Aunque actualmente no resulte un problema extremadamente grave, debieran diseñarse medidas específicas para su conservación y recuperación de suelos abandonados por la expectativa de posibles desarrollos urbanísticos.

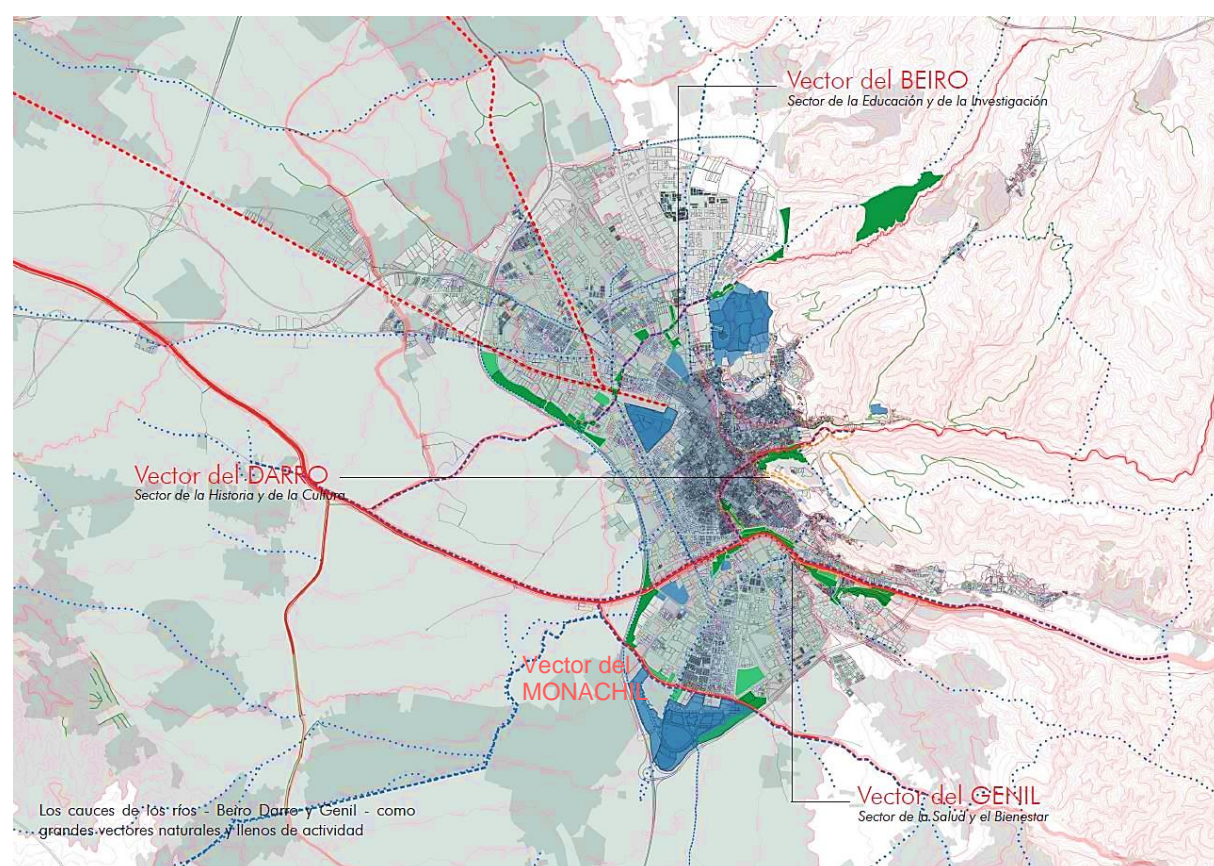


## 11.4. Los Sistemas Generales de la Estructura Urbana

### El Sistema de Espacios Libres Metropolitanos

Los modelos urbanos tradicionales priorizan la presencia del parque motorizado en detrimento del peatón. La invasión del espacio público por los sistemas de transporte, en especial los de carácter privado, expulsa al ciudadano de sus calles generando segregación y discontinuidad entre los diferentes ámbitos que configuran el Sistema de Espacios Libres con la consiguiente desestructuración del mismo.

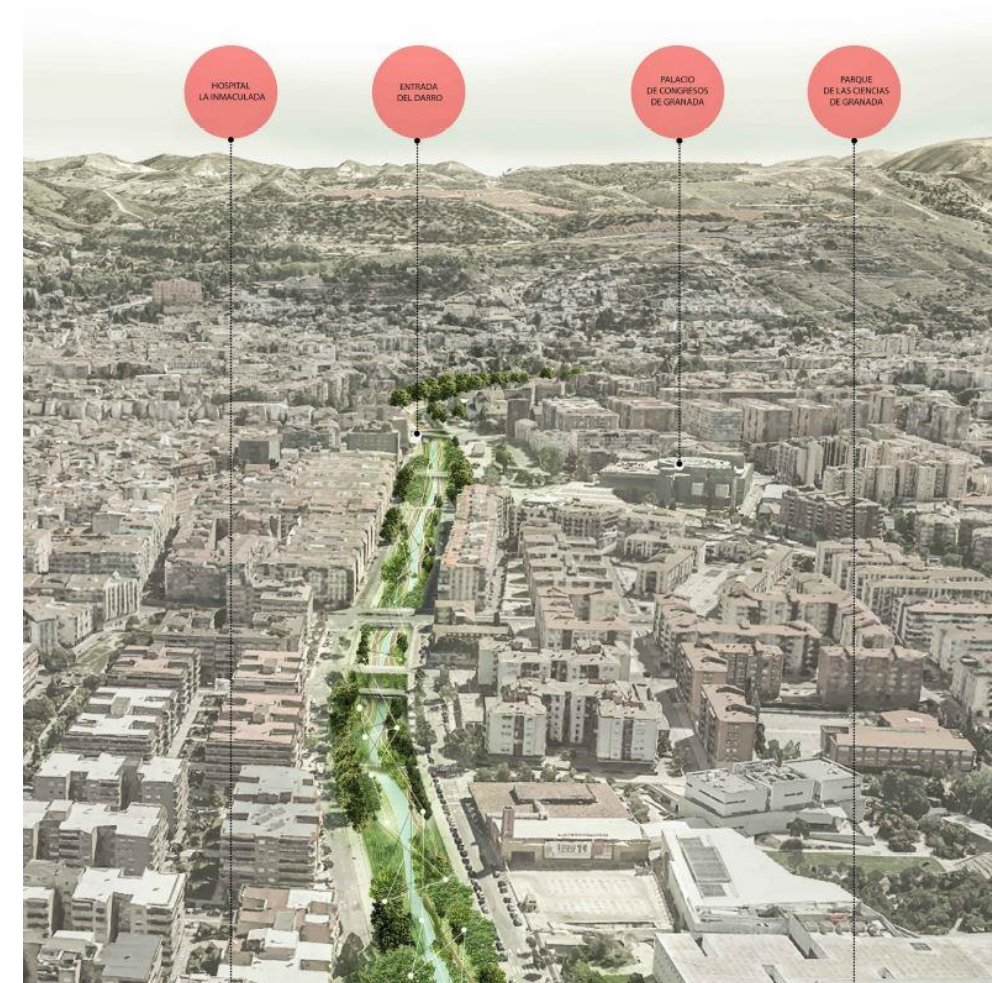
El nuevo Plan General debiera afrontar la ordenación de los espacios libres como una forma de organizar la ciudad consolidada con base en el fomento del espíritu de convivencia, sus relaciones sociales (económicas, culturales, deportivas, ocio), el grado de habitabilidad de dichos espacios, así como una vía para conectar con el ámbito metropolitano y articularlo.



Vectores de los ríos Beiro, Darro, Genil y Monachil.

La puesta en escena de la Ciudad de Granada entre dos ámbitos naturales de carácter extraordinario, la Montaña y la Vega, el paso de los cursos de los ríos Beiro, Darro, Genil y Monachil por el casco urbano, son las herramientas fundamentales para planificar un sistema de espacios libres que articule y aporte una nueva identidad más natural a la ciudad, conviviendo en un mismo tablero tanto los espacios libres de carácter local, de barrio, como los de carácter general, relacionándose en un sistema global y estructurado.

Entre las actuaciones que podrían formar parte de este Sistema de Espacios Libres, se encontraría el proyecto de la "Naturalización del Río Genil", un proyecto reclamado desde hace tiempo por la ciudadanía que pondría en valor el actual cauce del río como un pulmón verde con espacios para la colectividad y el uso y disfrute de todos los granadinos, la incorporación al uso ciudadano del impresionante patrimonio natural vinculado al cauce del río Darro, o la planificación de los suelos ubicados al sureste del término municipal.





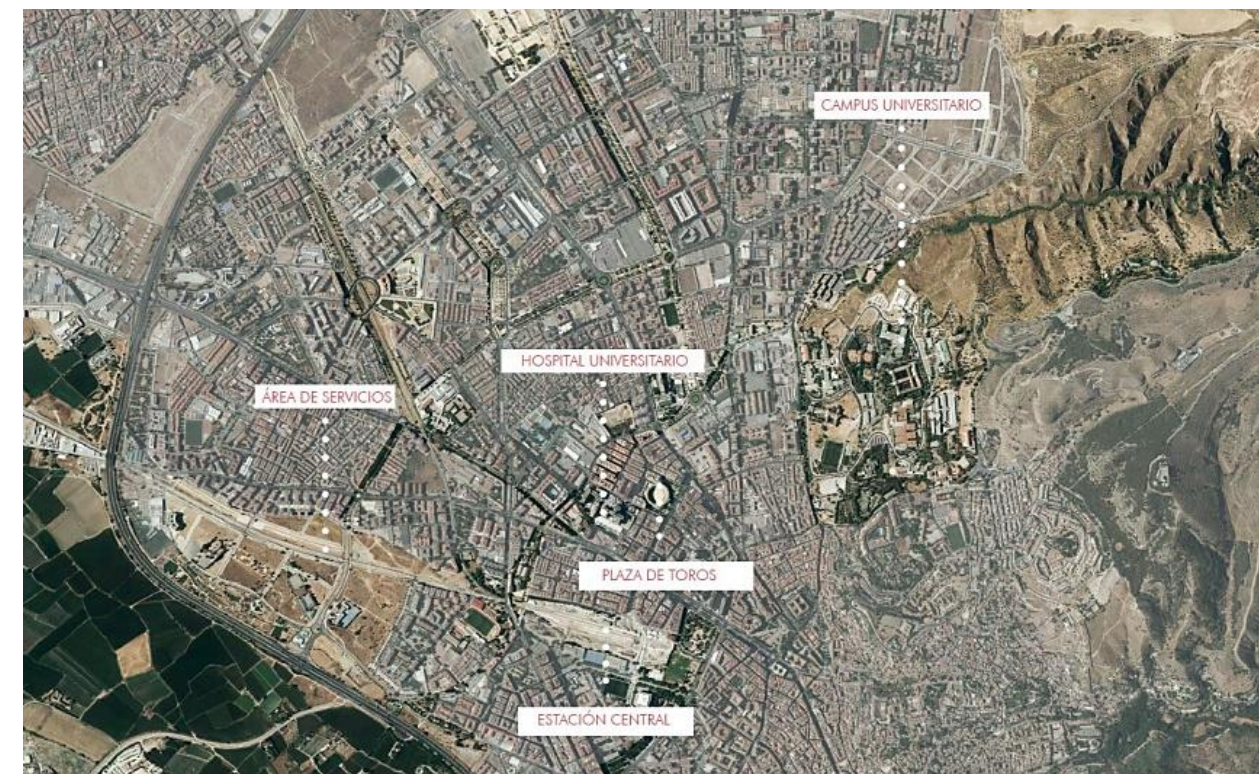


Planta y Sección del Proyecto de Naturalización del Río Genil

## El Sistema de Dotaciones y Equipamientos

El establecimiento de los equipamientos urbanos supone una de las herramientas básicas de las que dispone el Plan General para cumplir su propósito de nivelar la calidad de vida de todos los barrios de la ciudad para, de esta manera, hacer efectivo el reparto equitativo de la plusvalía social.

En los resultados obtenidos tras el análisis del reparto de equipamientos por distritos se observa un evidente desequilibrio en su distribución. La búsqueda de una cierta homogeneización de los mismos en el conjunto de la ciudad, con la idea de crear una red de equipamientos colectivos de carácter docente, deportivo, y de servicios de interés público y social, debiera ser uno de los ejes fundamentales a considerar en las estrategias que el nuevo Avance plantee para la estructuración de la ciudad.



Vector Beiro.

La implantación de una red de equipamientos educativos, culturales y asistenciales asociada a los ejes naturales de los cauces de los ríos Beiro, Darro, Genil y Monachil, se propone como recurso básico que el Nuevo Plan General debiera introducir como vectores sociales que ayuden a la creación de una red urbana integral de proximidad.

En cuanto a la mejora de las dotaciones y equipamientos existentes, cabría plantear, entre otras, las siguientes estrategias:

- Asumir la polarización existente en la ciudad entre el tercio norte y el sur, el primero vinculado a espacios universitarios y una más que adecuada conexión a sistemas generales de transporte (estación de ferrocarril y estación de autobuses), y el segundo a los grandes equipamientos deportivos y el PTS, se presenta como una de las principales apuestas a abordar en las nuevas directrices de equipamiento urbano, donde el funcionamiento de la línea de metro ha aportado grandes mejoras en los desplazamientos y la puesta en marcha de grandes centros comerciales han introducido nuevas variables desequilibradoras. Estos antecedentes recomendarían establecer una nueva política de atención a la creación de centros intermodales de transporte, aparcamientos disuasorios y, fundamentalmente, la revisión del Plan de Movilidad de la ciudad.



- La consolidación del modelo de implantación del campus universitario repartido en varias localizaciones de diferentes barrios e integrado en la estructura urbana, es otra de las líneas de actuación que el Nuevo Plan deberá desarrollar en su estrategia de reequipamiento de la ciudad.
- El estudio y evaluación de nuevos proyectos a escala de ciudad, como la puesta en valor de la Azucarera de San Isidro e Ingenio de San Juan y del patrimonio vinculado al Río Darro, así como la ubicación del recinto ferial.
- Establecer un incremento en la dotación de equipamientos destinados a personas mayores, que en un futuro cercano serán los principales demandantes.
- Realizar un estudio del impacto en el uso de la red viaria tras desdoblamiento de la A-44.



Vector Darro.



Vector Genil.



## 11.5. Las nuevas formas de Movilidad en el Área Metropolitana de Granada

El sistema básico de movilidad en el referido ámbito metropolitano debe favorecer la intermodalidad entre todos los sistemas de transporte y, además, la coordinación entre los medios de transporte público y privado, motorizado y no motorizado.

Comenzando por el transporte privado en carretera, la propuesta del Nuevo Plan General debiera tratar de definir la red viaria en un esquema de anillos concéntricos en torno a la huella urbana de Granada, la primera y la segunda circunvalación, estudiando la posibilidad de sistemas y soluciones alternativas que, funcionalmente, permitan la captación de flujos y desplazamiento en el arco oriental a su paso por el centro de la ciudad, y los ejes viarios radiales en sentido norte sur y este oeste, que configuren una matriz de comunicación eficaz y que dote de mejor accesibilidad a todo el territorio.

Así mismo, resulta indispensable promover restricciones de acceso para vehículos privados contaminantes a determinadas zonas de los núcleos urbanos. La consideración de qué vehículos deben acceder según qué zonas, así como el estudio de alternativas de trazado para el transporte público atendiendo a recorridos y frecuencias apropiados, deben ser objetivos prioritarios en el estudio de la movilidad, con objeto de mejorar la calidad del aire y los índices de contaminación acústica del nuevo modelo de ciudad pretendido.

Otros sistemas de transporte privado que deben fomentarse con carácter prioritario son el peatonal, el ciclista y los desplazamientos mediante alquiler de vehículos no contaminantes, adaptando el modelo de ciudad a las necesidades de estos sistemas de transporte que participan activamente en la movilidad sostenible, y realizando una campaña de concienciación ciudadana para evitar experiencias negativas como las ocurridas recientemente en relación con las bicicletas de alquiler.

Entre las medidas a adoptar para ello:

- Diseñar espacios peatonales amplios y libres de obstáculos; llegando incluso a la peatonalización de enclaves estratégicos de la ciudad.
- Establecer una red de vías ciclistas urbanas y metropolitanas, configurando una malla viaria independiente o de vías 30 Km/h que permita una movilidad sostenible y segura.

- Fomentar el alquiler de vehículos no motorizados, o motorizados con sistemas propulsados con energías renovables.

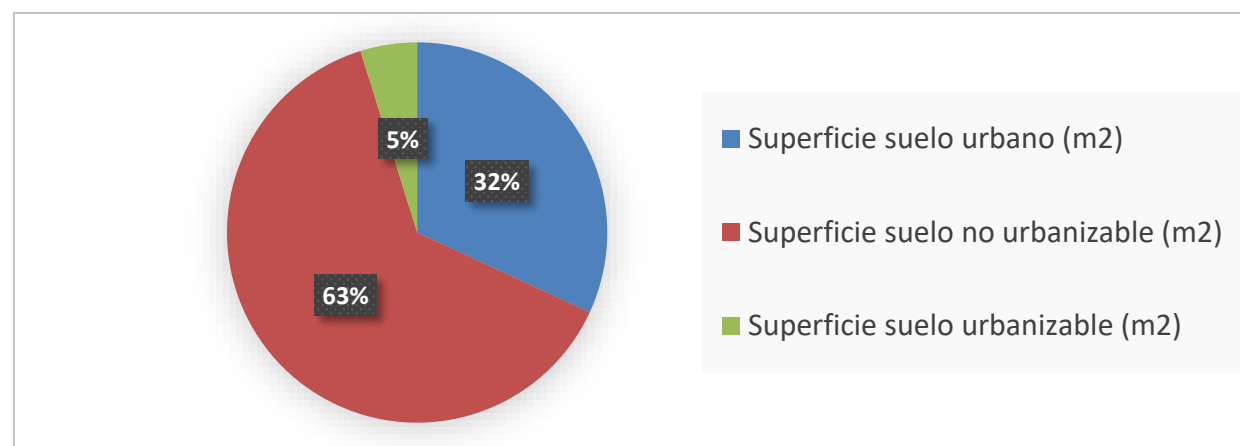
En cuanto al transporte público, el sistema estaría compuesto de los siguientes modos de transporte:

- La red de cercanías: elemento clave para el transporte en el área metropolitana.
- La red de Metropolitano de Granada, concretando la ampliación de la Línea 1 y su conexión completa con otros sistemas de transporte, favoreciendo la intermodalidad interna y la accesibilidad.
- Integración de la red de autobuses urbana e interurbana en los modos de transporte sostenible y accesible.
- Renovación de la flota de vehículos del transporte público, incorporando motorizaciones impulsadas por energías renovables.
- Red de aparcamientos disuasorios en las inmediaciones de los principales nodos de transporte público, para favorecer el traspaso de usuarios desde el vehículo privado al público y otros modelos de movilidad sostenible, así como la puesta en marcha de una campaña de concienciación y financiación del uso de estos aparcamientos con políticas integradoras, que permitan vincular el coste de dicho uso con el de los transportes públicos utilizados.
- Resolver la infraestructura de ferrocarril para que Granada se conecte con el resto de Andalucía y España a través del AVE.

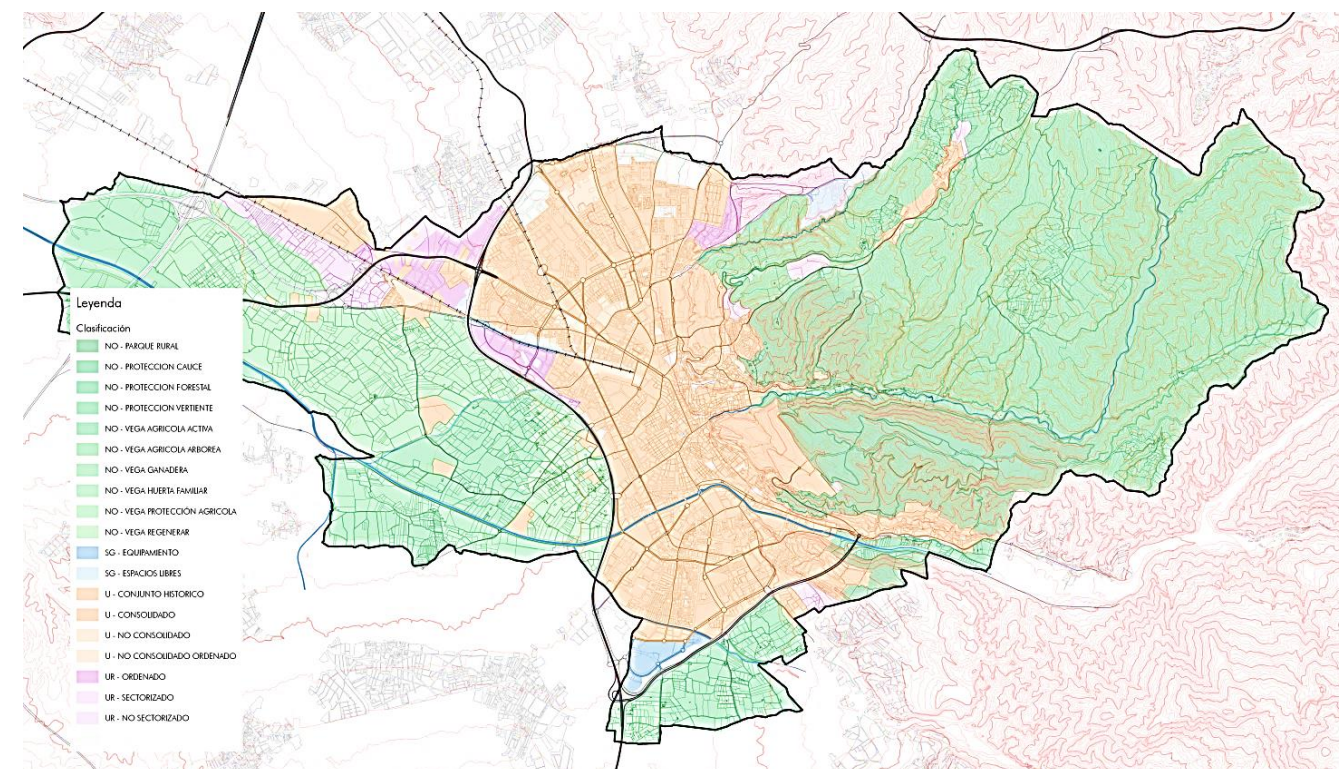


## 11.6. La Clasificación del Suelo

El nuevo modelo del Plan General debiera apostar por la revitalización de la ciudad consolidada, estableciendo estrategias de rehabilitación y conservación del espacio público y del patrimonio edificado, no sólo en el conjunto histórico, sino también en el resto de la ciudad, realizando un tratamiento específico del suelo urbano que reúna los requisitos básicos establecidos por la LOUA, para ser clasificados como Suelo Urbano.



% Clasificación del Suelo.



Clasificación del Suelo (Adaptación Parcial 2008).

El segundo gran apartado a desarrollar sería el de las bolsas de suelo que deban afrontar los nuevos crecimientos urbanos: la necesidad de vivienda pública y privada, y las nuevas áreas productivas y de servicios que sean aptas para incorporarse al proceso urbanizador del nuevo Plan General.

Por último, y no por ello menos importante, el nuevo Avance debiera abordar la ordenación del Suelo No Urbanizable y la regulación que del mismo se establezca, tanto para la garantía de su protección como de las medidas pertinentes para la utilización responsable de los espacios naturales. Teniendo en cuenta el alto porcentaje de suelo no urbanizable del municipio, además de su especial protección, este apartado cobrará vital importancia en la ordenación general del municipio.

## 11.7. Población y vivienda

La situación poblacional de Granada viene definida por dos hechos complementarios. El primero es que la población que reside en Granada continúa, progresivamente, envejeciéndose, y el segundo, que mientras el censo de la ciudad se mantiene constante, el del área metropolitana sigue aumentando. Esto quiere decir que el sector inmobiliario es más dinámico o accesible fuera que dentro del municipio.

A ello habría que sumarle la especial singularidad que le atribuye el hecho disponer de una comunidad universitaria que supera la cuarta parte de su población, colectivo que, además de su elevada proporción, genera expectativas y reclama servicios específicos con incidencia directa en el desarrollo de los procesos económicos, sociales y culturales de la ciudad; y, consecuentemente, en el sector de la vivienda.

Por tanto, cabría plantear lo siguiente:

- Aumentar el parque de viviendas protegidas para facilitar el acceso a las mismas, ejecutando los suelos programados en primer lugar y, si fuese necesario, destinando nuevos suelos a dicha función.
- Realizar un Plan de Vivienda y Suelo, y de Rehabilitación de edificaciones en la ciudad consolidada, para atraer de nuevo a la población que se ha marchado al área metropolitana.
- Asumir la peculiaridad, tanto por el elevado número como por las características del producto perseguido, del parque residencial reclamado para el alojamiento de la comunidad universitaria, e incorporar dichos requerimientos a las estrategias de implantación y desarrollo del uso residencial en la ciudad.



## 11.8. Nuevas estrategias de intervención urbana

### Rehabilitación y conservación de la Ciudad Consolidada

En correspondencia con lo anterior, el Nuevo Plan General debiera ser un instrumento que plantee un desafío a la ciudad consolidada, en cuanto búsqueda de su renovación y cualificación, poniendo en valor el espacio público, la cohesión social, y la salvaguarda de las actividades económicas y productivas, así como la ambiental; todas ellas coincidentes en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Es por ello que se debieran considerar los grandes espacios de oportunidad, tanto de usos terciarios como dotacionales, las grandes áreas de reforma interior y los vacíos creados tras el trazado de las grandes infraestructuras, así como la revisión de otras áreas vulnerables, como el norte de la ciudad, sobre las que se plantee la consolidación de un nuevo tejido urbano.

### Acciones en el Patrimonio Histórico

El amplio catálogo patrimonial de todas las categorías que conviven en la Ciudad de Granada da cuenta del gran pasado histórico de la ciudad. Dentro del mismo cabe destacar la importancia de su Conjunto Histórico declarado y de su situación geográfica, con un paisaje natural único. Dicho conjunto histórico tiene una delimitación establecida por el Decreto 186/2003, de 24 de junio, por el que se amplía la delimitación del Conjunto Histórico de Granada, declarado Conjunto Histórico-Artístico mediante Real Orden de 5 de diciembre de 1929. Este ámbito cuenta, a su vez, con la delimitación de diferentes conjuntos patrimoniales de gran relevancia para la ciudad: la Alhambra, el Albayzín y el Sacromonte.

La propuesta del Nuevo Plan General deberá proteger, ordenar y mejorar la regeneración de dicho patrimonio más allá del simple hecho de la conservación, teniendo siempre en cuenta la salvaguarda de sus valores.

Para ello, las nuevas estrategias deben pasar por potenciar las actividades culturales, promocionar el sector turístico más allá del núcleo histórico, promocionar el comercio desde la creación de una nueva red de ejes comerciales conectada con la existente, introducir la vivienda pública en barrios históricos para la diversificación de los barrios del centro, facilitar el

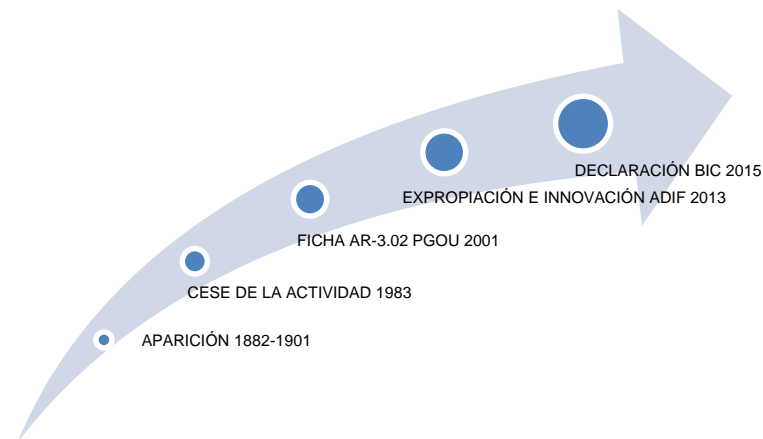
aparcamiento público a los residentes, facilitar el transporte público frente al transporte privado, apostar por la actividad artesanal y el pequeño comercio, promover nuevos equipamientos deportivos y nuevos centros asistenciales para la satisfacer la demanda de la población existente, perseguir la máxima calidad ambiental, dar prioridad al peatón y potenciar la creación de más calles peatonales e intervenciones específicas para mejorar la estructura urbana del centro histórico entre otras.

Por tanto, cabría plantear:

- Avanzar en que en el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Granada se unifiquen los criterios y la delimitación del conjunto, sin perjuicio de que cada zona tenga su propio plan especial de conservación y puesta en valor.
- Realizar un catálogo del patrimonio inmaterial de Granada que ponga en valor la importancia de la población autóctona y sus costumbres, evitando así su desplazamiento o desaparición por la presión turística.
- Realizar un estudio del paisaje de Granada y su entorno que ponga en valor el ambiente y la singularidad de la ciudad; sin que ello suponga la musealización del centro.
- La puesta en valor de determinados enclaves de excepcional valor patrimonial, como la Azucarera de San Isidro e Ingenio de San Juan, o el Valle del Darro y la Hacienda Jesús del Valle; exponentes, entre otros, del indiscutible patrimonio cultural a la espera de reconocimiento y atención desde las instituciones.
- Además de las acciones anteriores, se entiende que una adecuada puesta en valor y gestión del Patrimonio Histórico de la ciudad no puede ni debe basarse únicamente en la protección y catalogación del mismo. En este sentido, se propone que el Catálogo de elementos del Patrimonio Histórico de la ciudad se complete con un estudio de los usos actuales y potenciales que podría tener cada uno de estos elementos, con objeto de maximizar su aprovechamiento y que sirvan como elemento dinamización de la economía local y de identidad para la difusión de la historia de la ciudad.

## Puesta en escena de nuevos valores patrimoniales: la Azucarera de San Isidro e Ingenio de San Juan

La catalogación como Bien de Interés Cultural (BIC), dentro del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz para la categoría de Lugar de Interés Industrial, de las instalaciones que componen la antigua Azucarera de Granada, supone una oportunidad para la incorporación a la ciudad de un gran hito referente en la provincia, tanto por su valor patrimonial como por el de identidad y representación de la propia población granadina.



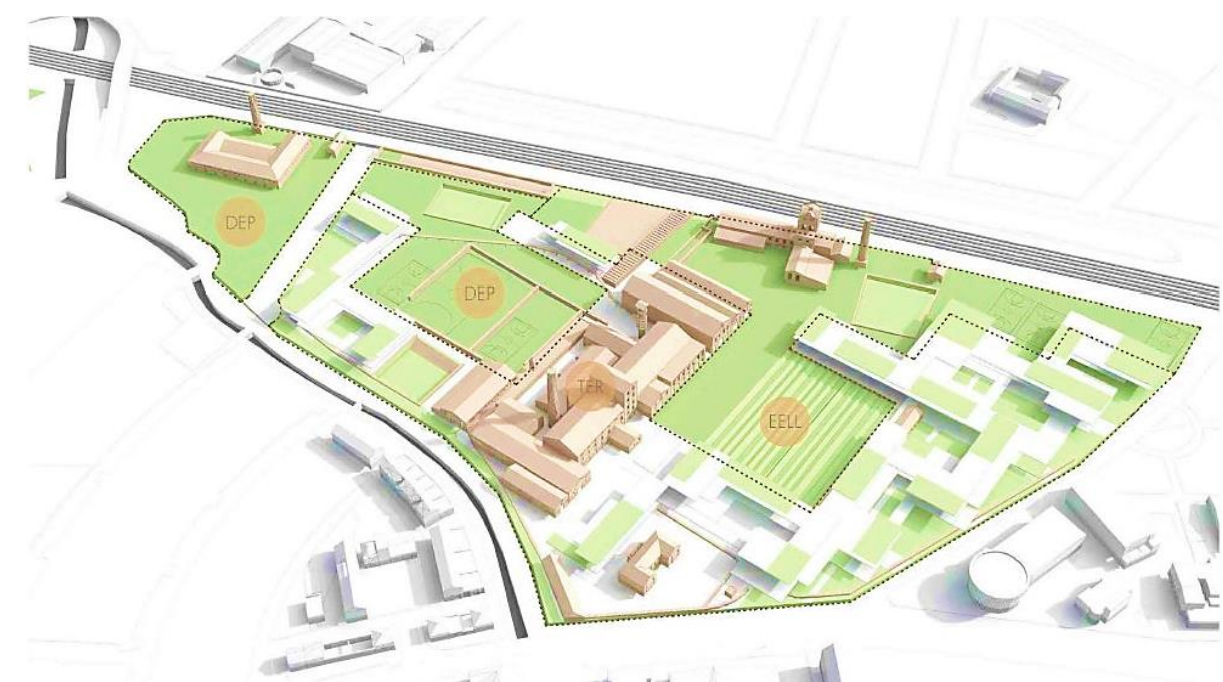
Evolución histórica administrativa de la Azucarera.



Vista aérea / Vista aérea Google, estado actual.

La reordenación de estos terrenos abarcaría la antigua Azucarera de San Isidro para la implantación de usos terciarios, recuperando y poniendo en valor las edificaciones catalogadas y rehabilitando el edificio de la fábrica de San Isidro, así como unas zonas ajardinadas, vinculadas a la referida fábrica, y de equipamiento deportivo público, como cesión de la fábrica de San Juan.

La posibilidad de incorporar a la ciudad estas nuevas instalaciones como gran espacio económico de innovación ligado a la investigación y al desarrollo, y al mismo tiempo un importante equipamiento cultural, permitiendo incorporar un nuevo foco de actividad descentralizado de la ciudad consolidada, así como una estrategia para regenerar y reactivar el arco noreste de la capital granadina.



Proyecto de nueva ordenación del ámbito de la Azucarera.



## Puesta en valor del BIC Valle del Darro

En marzo del pasado 2017 se reconoce como ZONA PATRIMONIAL (BIC) por la Comunidad Autónoma Andaluza el corredor que define el Río Darro, a su paso por el TM de Granada. Se trata de la zona que alberga la mejor calidad ambiental y biodiversidad del municipio, donde, por ejemplo, perduran los únicos encinares-quejigares del término. Todo ello en un entorno de excepcional riqueza histórica y patrimonial.



El nuevo planeamiento debiera poner en valor este ámbito natural, cultural y social.

Entre las principales acciones destaca mejorar la conectividad del cauce del Darro y así reconocerlo como área prioritaria de la Granada del siglo XXI. Acometer estos cambios supone transformar el tramo abierto del cauce en un eje transversal de la ciudad, lo que significa poner a Granada en el mapa europeo como una de las metrópolis que asume el cambio climático como un hecho y lo materializa con grandes acciones políticas.

Entre las acciones que el nuevo Avance debiera promover están:

1. Reconocer el cauce del Darro como zona de especial relevancia para la ciudad, con el objeto de conservar, dar a conocer y poner en valor el patrimonio natural y cultural contenido en el mismo.

2. Mejorar la accesibilidad y conectividad del Sacromonte con el Centro, mediante el desarrollo y consolidación de viales alternativos para desplazamientos no motorizados.
3. Aumentar la seguridad de los usuarios e incrementar los servicios ofertados en este importante eje de actividad.
4. Proponer en este ámbito un área de expansión recreativa para los granadinos, especialmente para los vecinos de la zona Centro-Albayzín-Sacromonte, así como

hacer extensivo su disfrute para usuarios del arco noreste metropolitano; en coherencia con su disposición geográfica y la potencialidad implícita que dicho espacio representa.

5. Este recorrido saludable, que puede circunvalar el Llano de la Perdiz mediante la posibilidad de completar la red de caminos y senderos existentes, se incorporaría a los exitosos caminos saludables ya usados por los ciudadanos en las márgenes del Genil (Fuente de la Bicha, Inmaculada-Camino Purchil) o el del Río Beiro.
6. Proteger y conservar la zona de mayor biodiversidad y calidad ambiental del municipio.
7. Difundir el conocimiento de los orígenes históricos de los asentamientos de Granada, las diferentes culturas, el uso del agua, los ingenios que la transportaron desde el Darro a La Alhambra, y un sinfín de oportunidades y recursos didácticos.



8. Incrementar la oferta turística, poniendo a disposición de la ciudad y sus empresas nuevos itinerarios seguros y de gran interés, con posibilidad de interconectarlos y combinarlos con los circuitos ordinarios.
9. Fomentar hábitos y prácticas saludables para los ciudadanos de Granada; en este caso, en un entorno de excepcional singularidad, riqueza y potencialidad.
10. Promover el ejercicio físico..

La base argumental de estas propuestas concretas se apoya en el siguiente esquema:

- 1) Atributos Naturales:
  - a) Cauce natural
  - b) Refugio de biodiversidad (lo que redundará en mejor calidad ambiental)
  - c) Corredor verde natural.
  - d) Conector de las grandes zonas de singular valor ambiental: Sierra de Huétor - Río Genil - Vega de Granada.
- 2) Atributos Patrimoniales:
  - a) Asentamiento de población época romana.
  - b) Germen del asentamiento previo de la Alhambra.
  - c) Importante asentamiento jesuita en la Hacienda Jesús del Valle.
- 3) Necesidades y potencialidad social: la Granada del S XXI.
  - a) Gran espacio de oportunidad para la mejora de las condiciones de los barrios colindantes, en especial de El Sacromonte.
  - b) Desarrollo e incremento de los índices de calidad medioambiental de la ciudad con la incorporación de nuevos espacios de uso, conocimiento y disfrute orientados a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, mediante el acceso a la naturaleza y la actividad física segura.
  - c) Vertebración y apuesta por un nuevo modelo de ciudad integrado en el territorio.



## 11.9. La participación ciudadana

Atendiendo a las indicaciones establecidas en el prefacio de la *Carta Europea sobre la Democracia Participativa en procesos urbanísticos* (2016):

Por lo tanto, debemos promover y proteger constantemente nuestras aspiraciones democráticas europeas, lo que no se logra anquilosándolas, sino revisándolas de forma constante a lo largo del tiempo para renovar su espíritu democrático dentro sobre el que se funda el desarrollo futuro de nuestras naciones y las comunidades locales.

Es, por ello, fundamental revisar la forma en la que la ciudadanía participa de las decisiones que les afectan a nivel local. Por eso, cabría plantear:

- Revisar el modelo de procesos participativos.
- Mejorar la comunicación y educar a la ciudadanía para fomentar su participación.
- Fomentar la transparencia en la redacción de los planes urbanísticos.
- Realizar un auténtico debate público, serio y abierto, sobre los temas urbanos y que llegue a toda la ciudadanía, para crear sinergias en torno a los proyectos de la ciudad.
- Mejorar la comunicación para escuchar más y mejor las demandas ciudadanas.

## 11.10. Urbanismo desde la perspectiva de género

Con este documento se pretende impulsar la obligación de integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento.

Las medidas propuestas tienen un efecto demostrativo. El alcance de las mismas es ejercer no sólo un papel didáctico y ejemplar, sino hacer práctica y visible la perspectiva de género aplicada al ámbito de las políticas públicas en materia urbana. El resultado final redundará a su vez en la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía.

Analizando la importancia de la perspectiva de género en la planificación urbana, esta se traduce en multitud de decisiones en todos los campos del urbanismo: localización de las actividades en el espacio; forma del espacio público, del espacio privado y de los edificios; características de los sistemas de transporte; etc.

El urbanismo influye de forma directa en cómo las personas utilizan los servicios, dotaciones y equipamientos, en el uso que se haga de ellos y en cómo acceder a los mismos. Sin embargo, en las ciudades actuales los criterios de partida no contemplan la diversidad de la ciudadanía. Hombres, mujeres, ancianos o niños tienen distintas necesidades urbanas y sociales y, en consecuencia, las posibilidades de acceso a las mismas debieran tenerse en cuenta en el nuevo diseño de la ciudad.

Por ello, se considera fundamental que, en el futuro planeamiento general que se proponga en la Ciudad de Granada, se aborde con detalle la perspectiva de género a la hora de planificar la ciudad.

En este sentido, cabe citar, a nivel autonómico, la obra “Urbanismo con perspectiva de género”, editada por el Instituto Andaluz de la Mujer, la Consejería para la Igualdad y Bienestar Social y la Consejería de Economía y Hacienda.

Esta ella se incluyen una serie de pautas generales para integrar la dimensión de género en el urbanismo, así como recomendaciones en detalle para conseguir dicha integración.

## 11.11. Nuevas tecnologías: Smart City, Big Data

Como gran ciudad, Granada cuenta con una estructura administrativa y técnica muy desarrollada. Este hecho genera una gran cantidad de datos y fuentes de información que resultan de gran relevancia para la definición de estrategias, de políticas urbanas y, cómo no, para el planeamiento.

En los últimos años Granada viene desarrollando la estrategia *Granada Human Smart City*, uniéndose al grupo de ciudades que aplican las nuevas tecnologías para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y mejorar la eficiencia en la gestión de recursos y servicios. Este proyecto reciente ha iniciado un nuevo y necesario camino que, sin duda, repercutirá en el resto de acciones y políticas municipales. Los datos disponibles sobre usos peatonales, accidentes, licencias, sanciones, desplazamientos, etc., permitirán definir y priorizar actuaciones urbanas para que lleguen al mayor número de personas.

En este sentido, se hace necesario mantener esta línea de trabajo y reforzar la herramienta SIM (Sistema de Información Municipal), de manera que incorpore sucesivamente los datos disponibles en las diferentes áreas y servicios municipales; actualmente en desarrollo inicial.



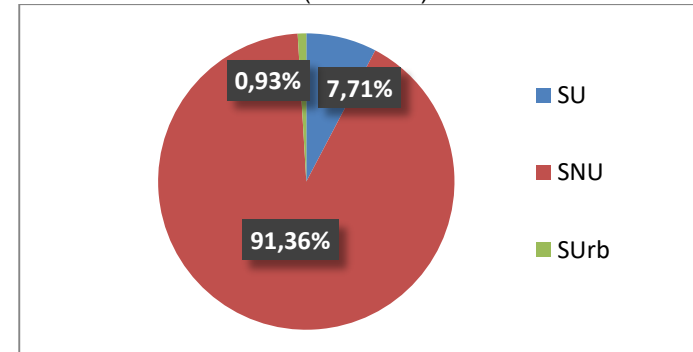
## 12. SÍNTESIS POR DISTRITO

A modo de tabla se resumen a continuación los principales datos y conclusiones para cada uno de los distritos en que se ha dividido la ciudad de Granada, objeto del presente estudio.

## DISTRITO ALBAYZIN

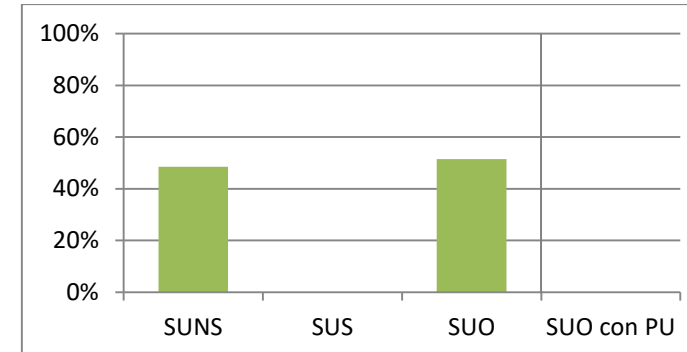
### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)



Superficie aproximada/Distrito: 3.152 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 272 ha

Suelo Urbanizable



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 293.743 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 0 m<sup>2</sup>

### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017: 43 hab/ha.

12,7% población menos 18 años  
66,9% población entre 18 – 65 años  
16,6% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

Al tratarse de una de las zonas más antiguas de la ciudad, por tener una estructura compacta de casas tradicionales, una baja densidad de habitantes y de estar situado en una zona con pendientes, carece en general de equipamientos importantes. La zona de la muralla y espacios libres de San Miguel Alto suponen unos espacios libres de desahogo más importante.

### PROPUESTAS

Este distrito histórico dispone de un PE específico que, actualmente, está en trámite. Este instrumento analiza y valora con el mayor detalle, el estado, situación y necesidades. El nuevo PGOU de Granada deberá tener en cuenta las determinaciones y necesidades derivadas del PE, entre ellas:

Desarrollar los Suelos Urbanizables disponibles con una amplia dotación de equipamientos, que compense el déficit actualmente existente (centros de salud, centros educativos, etc).

Aprovechar el desarrollo de los suelos urbanizables disponibles para aumentar el parque de viviendas protegidas.

Puesta en valor del BIC Valle del Darro, reconociéndolo como área prioritaria en la Granada del Siglo XXI, y utilizándolo para la mejora de la conectividad y de la movilidad sostenible entre el Albayzín y el centro de la ciudad.

Actuaciones de mejora del paisaje urbano: pavimentos, mobiliario, cableados, antenas, placas, ...

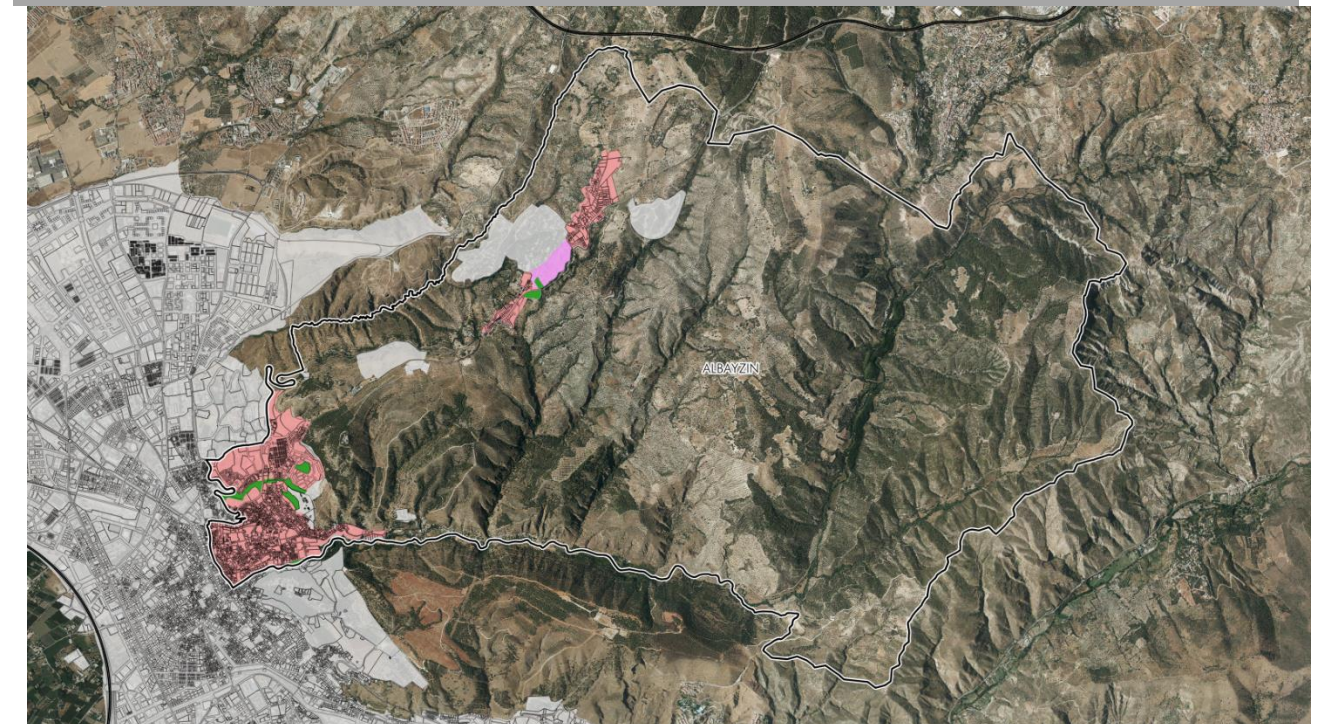
### CONCLUSIONES

El Distrito Albayzín es el más extenso del término municipal, considerando la totalidad de suelos (SU+SNU) y el que menos poblado está debido a que el 91,3 % del suelo es Suelo No Urbanizable, que abarca la parte de la sierra entre los ríos Beiro y Darro. Está constituido por dos núcleos de población y los barrios de Albayzín, El Fargue, Haza Grande, Sacromonte y San Ildefonso.

Es el que acoge el mayor porcentaje de población en edad de trabajar, aunque es el que presenta mayores déficits de dotaciones y equipamientos, con 1.169 m<sup>2</sup> de suelo destinado a centros de salud y 16.150 m<sup>2</sup> destinado a colegios e institutos públicos. Es el distrito con el estándar de Espacios Libres más bajo en relación con el resto, aun siendo este superior al mínimo establecido por la norma.

Los mayores problemas que presenta este distrito son provocados por la dificultad de accesibilidad que presenta la mayoría de sus calles y plazas, debido a las altas pendientes y estrechez de sus calles, aunque presenta el mayor % de calles peatonales junto con el distrito Centro y en menor medida el Genil. Es el Distrito que dispone de menos área cubierta con carril bici.

### SITUACIÓN

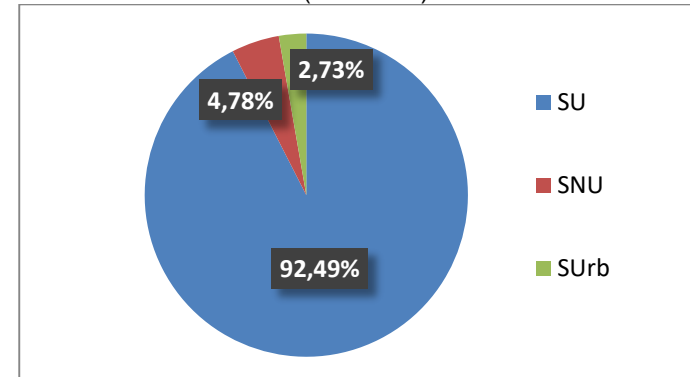




## DISTRITO BEIRO

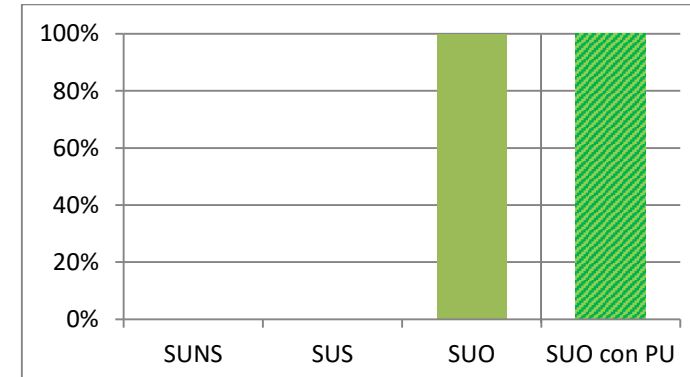
### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)



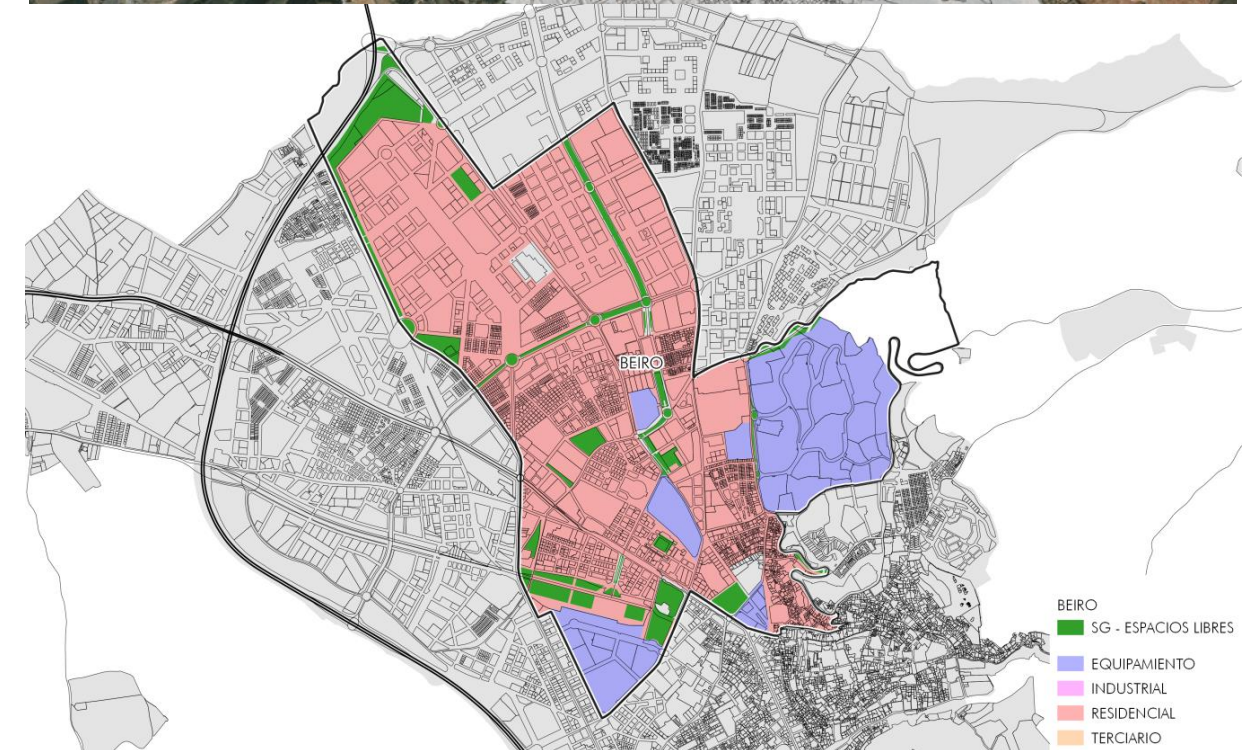
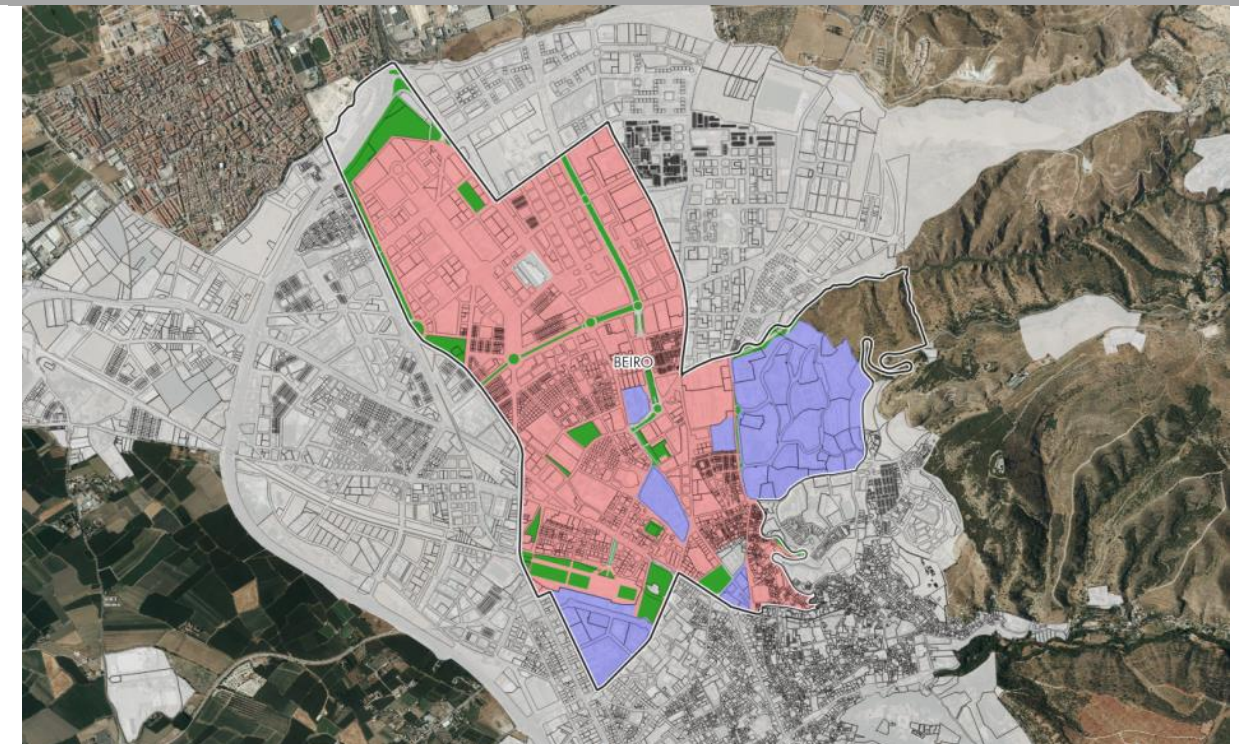
Superficie aproximada/Distrito: 506 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 482 ha

Suelo Urbanizable



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 138.311 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 138.311 m<sup>2</sup>

### SITUACIÓN



### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017: 90 hab/ha	15,4% población menos 18 años
	65,4% población entre 18 – 65 años
	19,2% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

El distrito de Beiro cuenta con muchos equipamientos y espacios libres de carácter general, como hospitales o campus universitarios. También dispone de superficie necesaria para el desarrollo sus propios equipamientos, en especial en su desarrollo norte.

### PROPUESTAS

A pesar de que este distrito es el que presenta una mayor superficie de equipamientos por habitante, se considera necesario llevar a cabo actuaciones de mejora de estos equipamientos. Además, dado que casi el 20% de la población es mayor de 65 años, se recomienda aumentar los equipamientos destinados a personas mayores.

Dada su amplia extensión, su ubicación central y el amplio porcentaje de suelo residencial, se propone, en aras de mejorar la calidad de vida de la población residente en este distrito, un aumento en el número de calles peatonales o de acceso restringido al tráfico.

Con la puesta en servicio de la 2ª Circunvalación, se espera un descenso del flujo de circulación, abriendo entonces oportunidad de ordenar y mejorar el acceso a la ciudad; por ejemplo en el conflictivo enlace (123) de la glorieta de Maracena. Entorno que debería contar con uno de los aparcamientos disuasorios, vinculado a la actual línea de metro.

### CONCLUSIONES

Beiro es el Distrito con mayor superficie de Suelo Urbano dentro del término municipal, su ubicación central con respecto a la ciudad existente le otorga muchos beneficios a sus habitantes, en cuanto a accesibilidad al resto de Distritos colindantes como Chana, Norte, Albayzín y Ronda, y movilidad interior. El desarrollo de este distrito se ha acelerado en los últimos años, teniendo sólo algo más de cien mil metros cuadrados de Suelo Urbanizable. Está formado por los barrios de Cercado Bajo de Cartuja, La Cruz, Pajaritos, Plaza Toros-Doctores-San Lázaro y San Francisco Javier.

Alberga un porcentaje alto de población en edad de trabajar y unos estándares de espacios libres y de dotaciones y equipamientos bastante buenos en comparación con el resto de la ciudad, sobre todo en los que respecta a los equipamientos deportivos, servicios de interés público y social, y centros de salud.

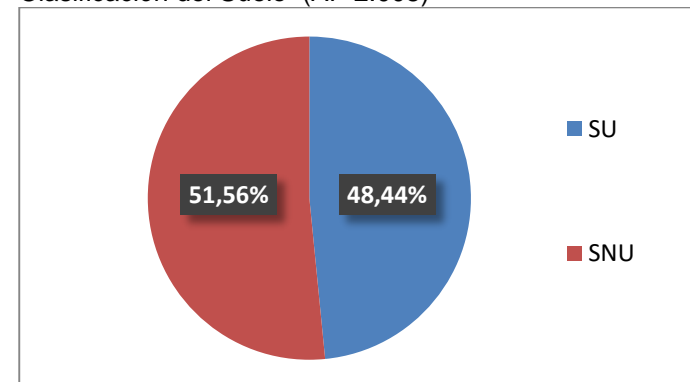
En cuanto a la movilidad, es el Distrito que presenta mayor número de viajes realizados en coche para el ir al trabajo, este distrito junto al Zaidín son los que más trayectos acumulan. Además, el grado de motorización interior es elevado.



## DISTRITO CENTRO

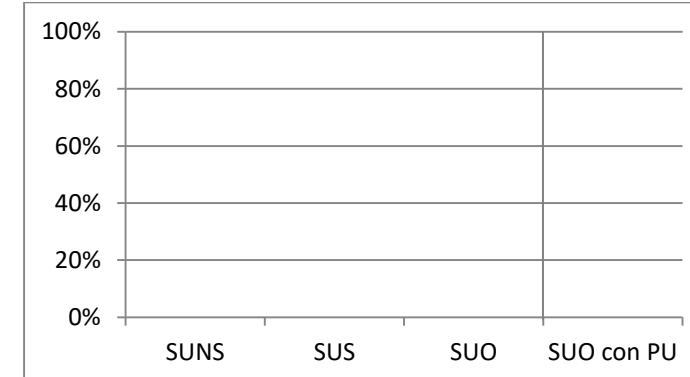
### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)



Superficie aproximada/Distrito: 538 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 260 ha

Suelo Urbanizable



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 0 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 0 m<sup>2</sup>

### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017: 88 hab/ha.

13,0% población menos 18 años  
65,3% población entre 18 – 65 años  
21,7% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

A pesar de que cuenta con una gran superficie de espacios libres, esta se sitúa mayormente entorno a la Alhambra, Darro y Parque Periurbano, dejando la parte urbana carente de ellos. También tiene, en general, carencias de equipamientos aunque al mismo tiempo es la zona de mayor atractivo habitacional.

### PROPUESTAS

No existe suelo disponible para aumentar los equipamientos y dotaciones ni para nuevas viviendas.

Se propone aumentar la peatonalización en el Distrito Centro, con objeto de continuar la revitalización el comercio local de esta zona turística y mejorar la movilidad sostenible. Paralelamente a la implementación de nuevas líneas de transporte público colectivo sostenibles vinculadas a aparcamientos perimetrales que garanticen acceso al centro de visitantes, turistas y resto de población de la aglomeración urbana.

Medidas para controlar la gentrificación y la turistificación del vecindario en este distrito. Rehabilitación de viviendas y revitalización de edificaciones.

Se debe proteger, ordenar y mejorar la regeneración del centro histórico de la ciudad, más allá del simple hecho de la conservación.

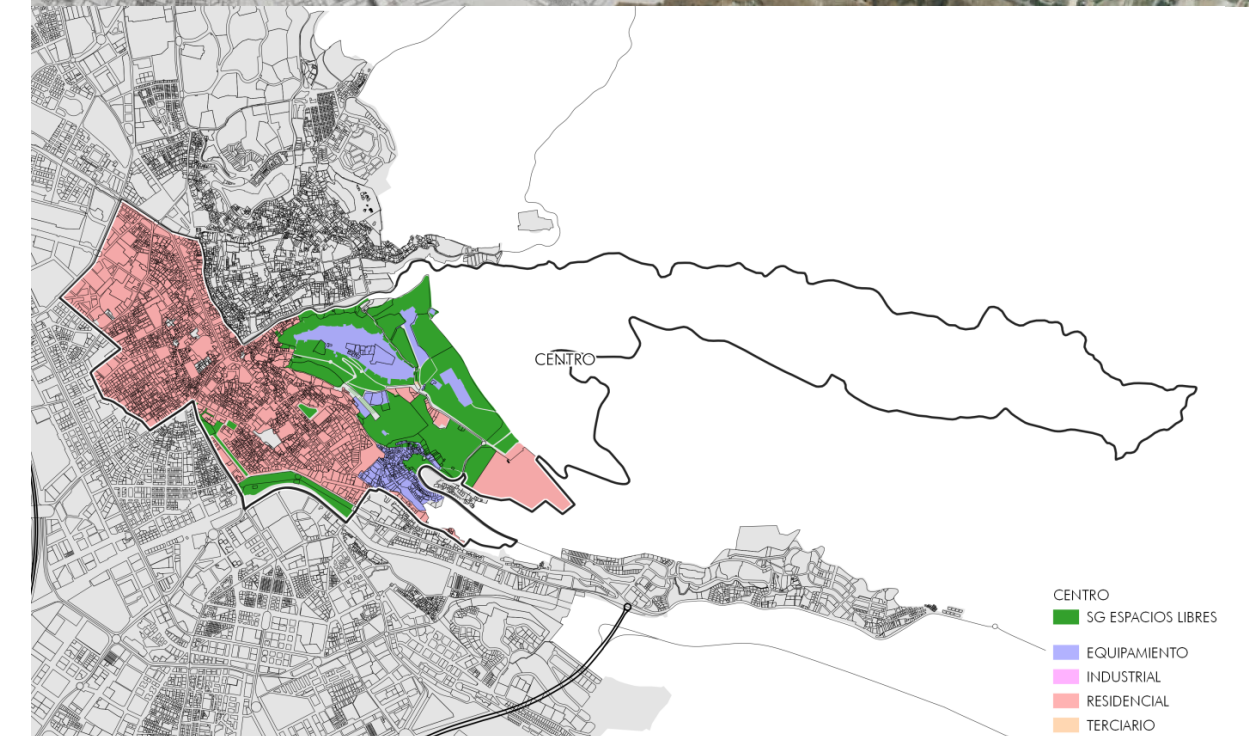
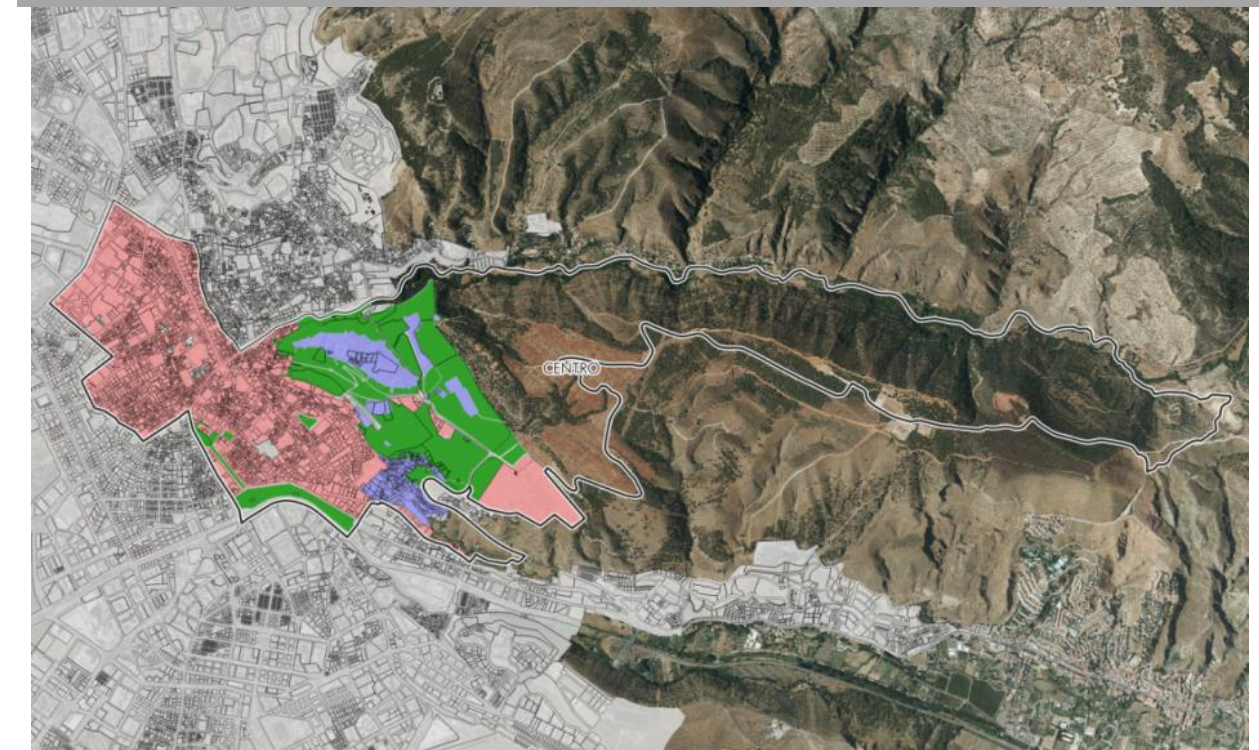
### CONCLUSIONES

Está compuesto por los barrios de Centro-Sagrario y La Magdalena, incluyendo otras barriadas históricas, como El Barranco del Abogado, Las Angustias, San Matías, Santa Ana, Magdalena o Gracia. Se encuentran lugares emblemáticos en la ciudad como la Catedral, la Capilla Real, la Alcaicería, el Zacatín, el Ayuntamiento, la plaza Bib-Rambla o la plaza de las Pasiegas. También es la zona comercial más importante de la ciudad, concentrada en torno a las calles Recogidas, Mesones, Alhóndiga, Puentezuelas, Gran Vía de Colón, Reyes Católicos y Acera del Darro. La consolidación de este distrito y la inexistencia de ámbitos de reforma interior, hacen que no disponga de nuevo suelo vacante para nuevas viviendas, dotaciones o espacios libres. De ello, se deduce, que toda intervención debe pasar por evitar la gentrificación y la turistificación de su vecindario, clave para que exista un debido equilibrio entre población, comercio y turismo.

Junto con el Distrito Ronda, suponen cerca del 50% de viajes de atracción urbana. En el eje que conforman los distritos Cartuja – Fuente Nueva – Doctores – Centro – Ronda están localizados los grandes centros educativos y es donde se producen las mayores concentraciones de centros de enseñanza media. Cuando el motivo es de compras, los destinos se centran en el eje Fuente Nueva – Centro – Ronda – Zaidín con más del 50% de los viajes urbanos. Cuando el motivo es el ocio, el porcentaje es casi el mismo, incrementándose en la zona Ronda. La capacidad atractora del Distrito es muy alta. Es junto con el Albayzín y en menor medida el Genil, el distrito que presenta mayor % de calles peatonales de la ciudad.

## DISTRITO GENIL

### SITUACIÓN

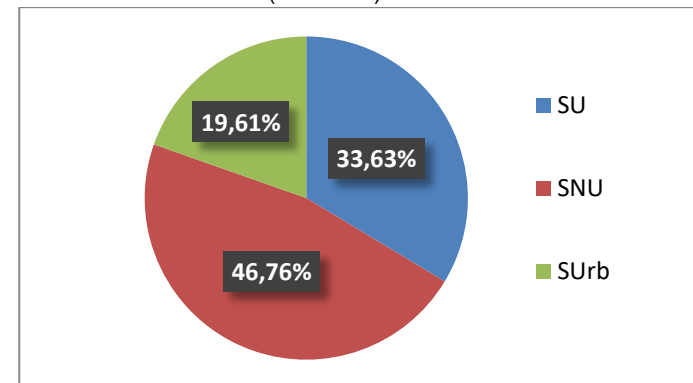




## DISTRITO CHANA

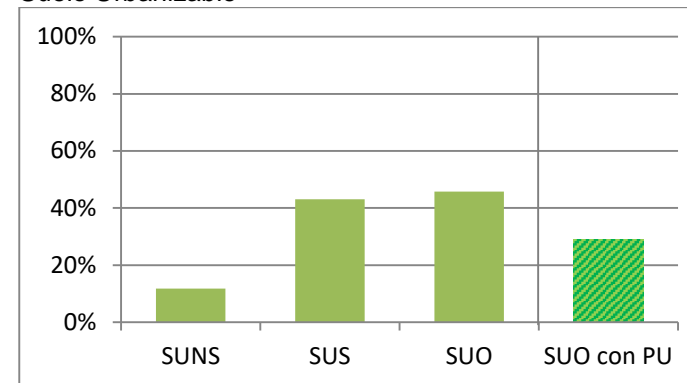
### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)



Superficie aproximada/Distrito: 1.067 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 568 ha

Suelo Urbanizable



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 2.094.125 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 606.996 m<sup>2</sup>

### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017: 70 hab/ha.  
15,5% población menos 18 años  
65,7% población entre 18 – 65 años  
18,8% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

La principal problemática de los equipamientos de este distrito es, por un lado, la existencia de barreras que impiden la continuidad urbana, y por otro, la no ejecución de muchos de los equipamientos programados. En cuanto a espacios libres, destaca que en este distrito es donde empieza el parque urbano de la circunvalación.

### PROPUESTAS

Se trata del Distrito con mayor potencialidad para el desarrollo de iniciativas. Su orientación y conexión hacia el oeste con la A-92, A-44, 2ª circunvalación, Ctra. de Córdoba, acceso a aeropuerto FGL, FF.CC. y futuro enlace con el corredor mediterráneo, dotan este apéndice occidental del TM de unas especiales condiciones para el desarrollo socioeconómico, preservando y potenciando los valores naturales actuales.

En el núcleo consolidado, el desarrollo de los suelos urbanizables clasificados aumentará los equipamientos de interés público y social. Y, en concreto, un aumento en la dotación de equipamientos destinados a personas mayores.

Se considera que se debe aprovechar igualmente el desarrollo futuro de los suelos urbanizables para aumentar el parque de viviendas protegidas de la ciudad.

Puesta en valor de La Azucarera de San Isidro e Ingenio de San Juan como elemento del Patrimonio Industrial, por su valor patrimonial e identitario

Necesidad de aparcamientos perimetrales disuasorios asociados a líneas de transporte público colectivo sostenible.

### CONCLUSIONES

La Chana es el Distrito municipal de la ciudad de Granada situado en la zona noroccidental de la capital granadina. Está compuesto por los barrios de las Angustias, Chana, La Encina, Las Torres, Bobadilla y el Cerrillo de Maracena. Chana limita con los distritos de Ronda, Beiro y Norte.

Posee la mayor superficie urbanizable con cerca del 50% de su superficie. El distrito de la Chana es el que más suelo por desarrollar tiene, cerca de dos mil hectáreas de suelo calificado como urbanizable, y otras mil hectáreas de reserva procedentes del POTAU. De ellos, se pueden separar dos grupos, los suelos del área de la nueva entrada ferroviaria del AVE, y los suelos que quedan al oeste de la circunvalación A-44. Los primeros, están destinados a uso residencial y tienen todos los planes parciales aprobados y los proyectos de urbanización ejecutados. Del segundo grupo, la mayor parte del suelo está destinado a uso industrial, aparentemente una superficie superior a la demandada, ya que en casi veinte años y con casi todos los planes parciales aprobados, solo se han llegado a ejecutar dos de ellos, y solo los planes de urbanización. También hay un gran terreno terciario muy cerca de la línea actual del tranvía de Granada, de gran interés.

Posee una buena ratio de Espacios Libres, Educativos y Sanitarios, no así de Equipamientos de Interés Público y Social.

Es el Distrito que presenta menor porcentaje de calles peatonales junto con el distrito Genil.

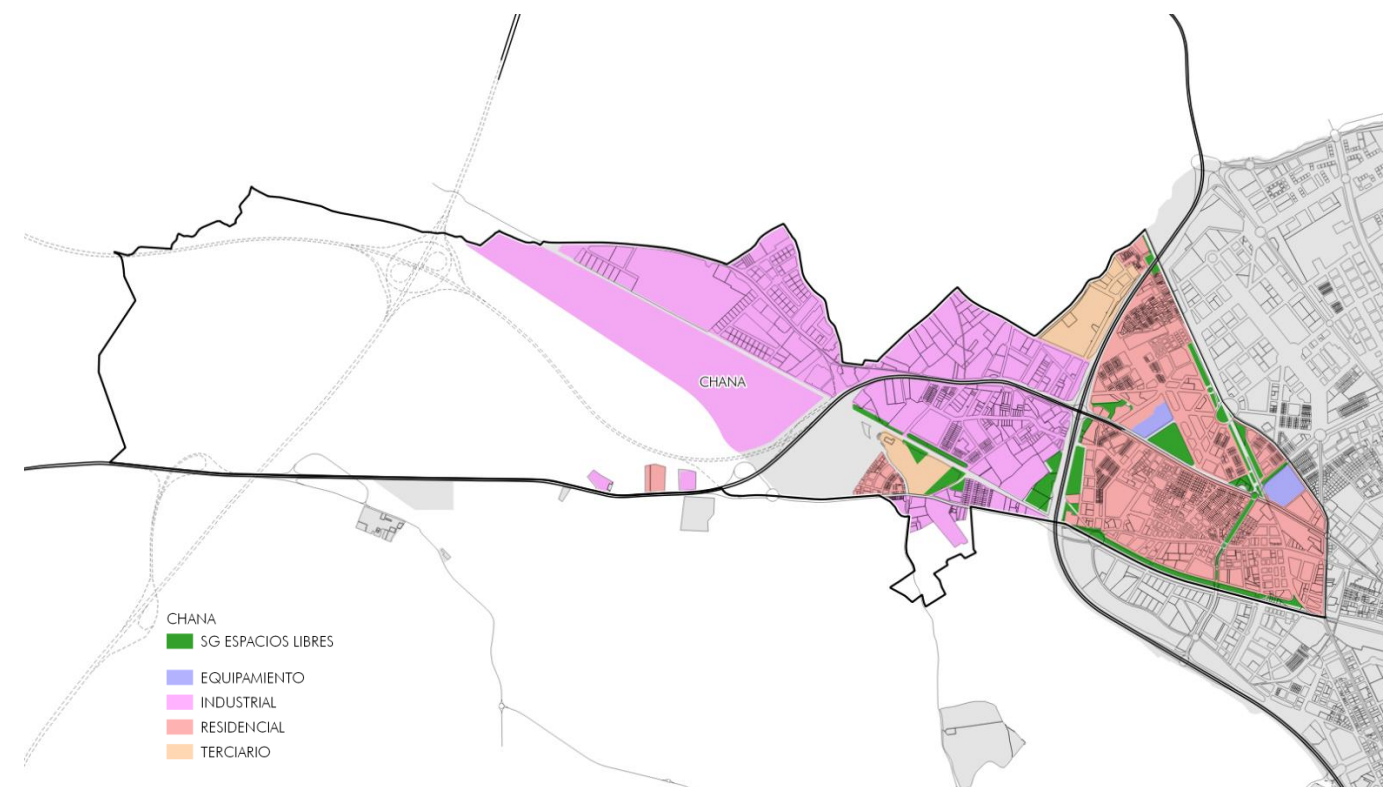
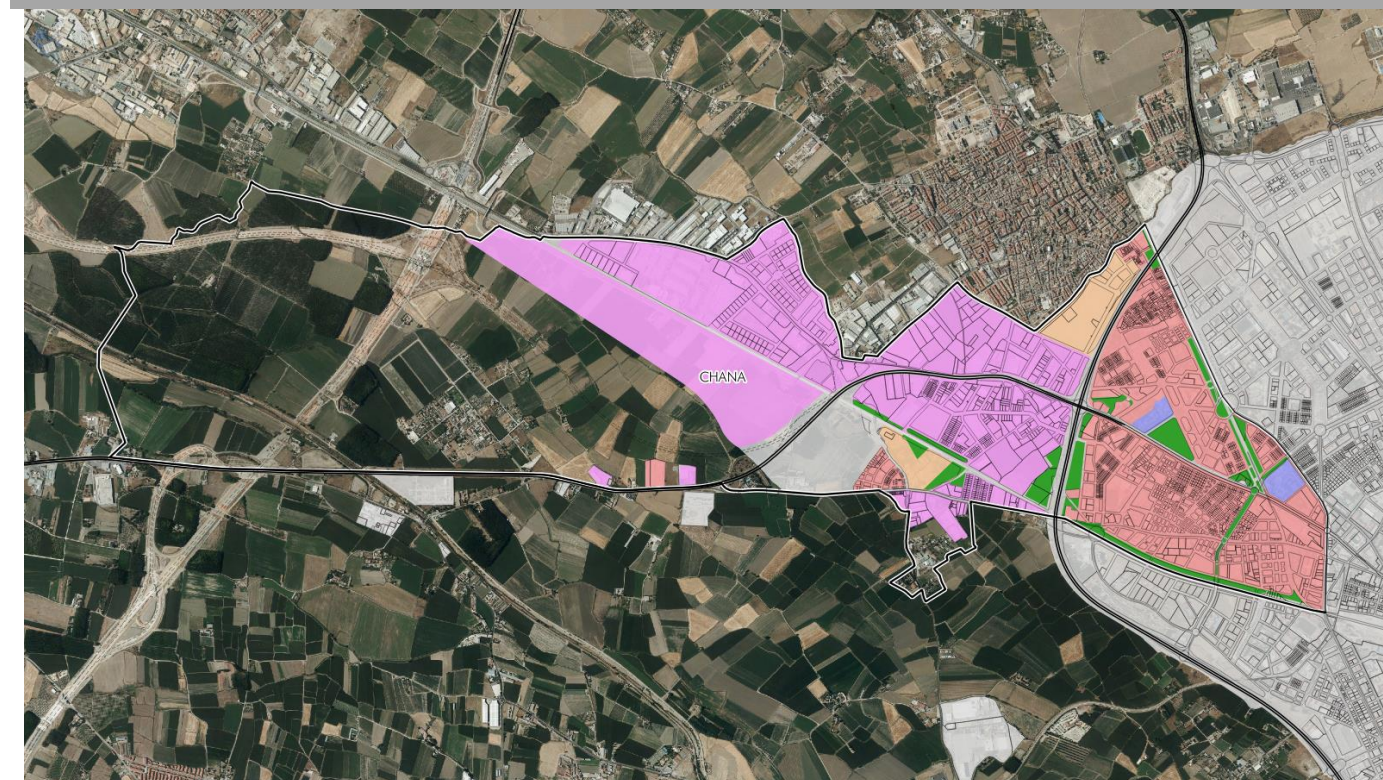
Alta potencialidad de desarrollo en el apéndice oeste del TM para proyectos que transformen la ciudad mediante la justificación de las excepciones previstas en el artículo 3 del POTAU.

### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo ( AP 2.008)

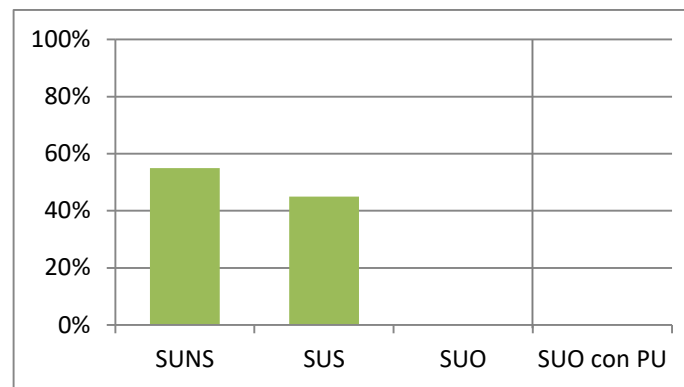
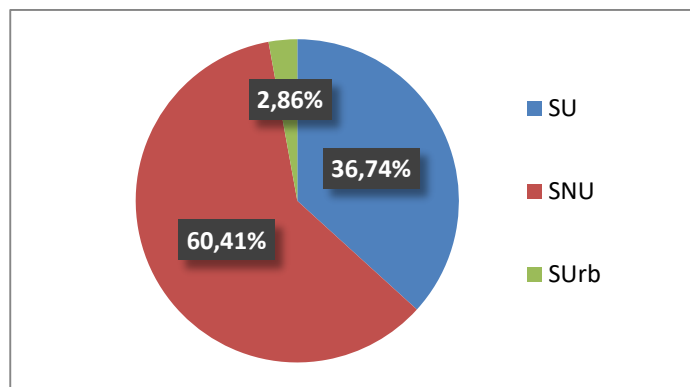
Suelo Urbanizable

### SITUACIÓN



### SITUACIÓN





Superficie aproximada/Distrito: 922 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 365 ha

Sup. aprox. de suelo urbanizable: 263.409 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 0 m<sup>2</sup>

### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017: 99 hab/ha.  
18,0% población menos 18 años  
65,2% población entre 18 – 65 años  
16,9% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

Cuenta con una de las mejores zonas de espacios libres, las alledañas al río Genil a su entrada a Granada, ladera sur entre Llano de la Perdiz y Ctra. de la Sierra, y también con buenos equipamientos educativos y deportivos.

### PROPUESTAS

En zona Rebites existen suelos con los cuales podrían presentar una aptitud para analizar de cara a su posible desarrollo. Se identifican estos terrenos como susceptibles de ser utilizados para el crecimiento urbano de la ciudad en el futuro; siendo uno de los pocos terrenos de la ciudad de Granada con potencial para este crecimiento urbano; que no obstante debe estar muy justificado dado que, actualmente, no se prevé necesario a corto ni medio plazo un crecimiento urbano de la ciudad.

En relación con los espacios libres, se propone abordar el Proyecto de Naturalización del Río Genil, una demanda de la ciudadanía de Granada que pondría en valor el actual cauce del río como un pulmón verde con espacios para la colectividad y el uso y disfrute de todos los granadinos; mejorando además los parámetros de calidad atmosférica de la ciudad.

Actuaciones de mejora de paisaje urbano, soterramiento de transporte eléctrico. Intervenciones de mejora en Barranco de El Abogado.

Completar los espacios verdes previstos al norte de la Ronda Sur: entre el enlace de El Serrallo y la zona de equipamientos deportivos.

Adecuación de soluciones de intermodalidad (parking, bus, metro) que permitan el acceso al centro de la ciudad a la población procedente del arco sur.

Desarrollo de proyectos que generen recursos y equipamientos asociados a los suelos municipales en el sector del Nuevo Los Cármenes.

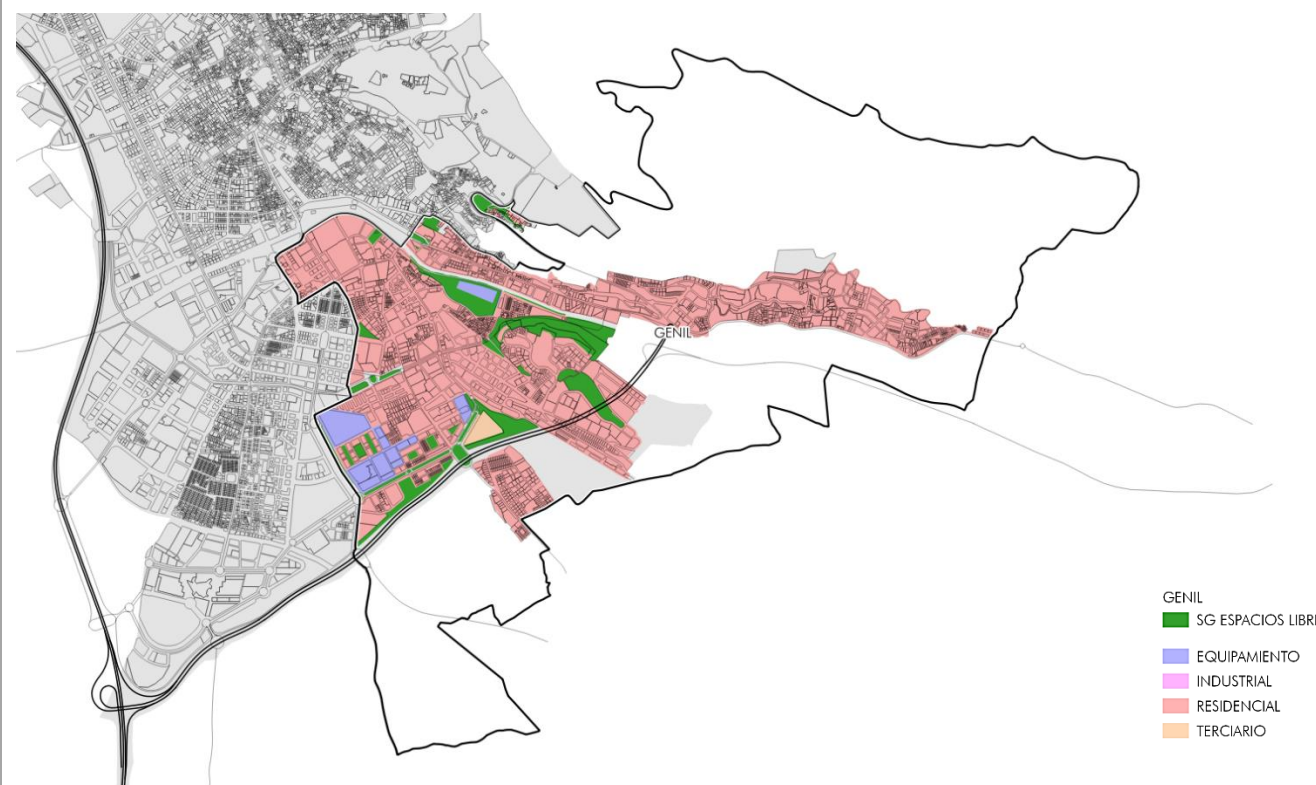
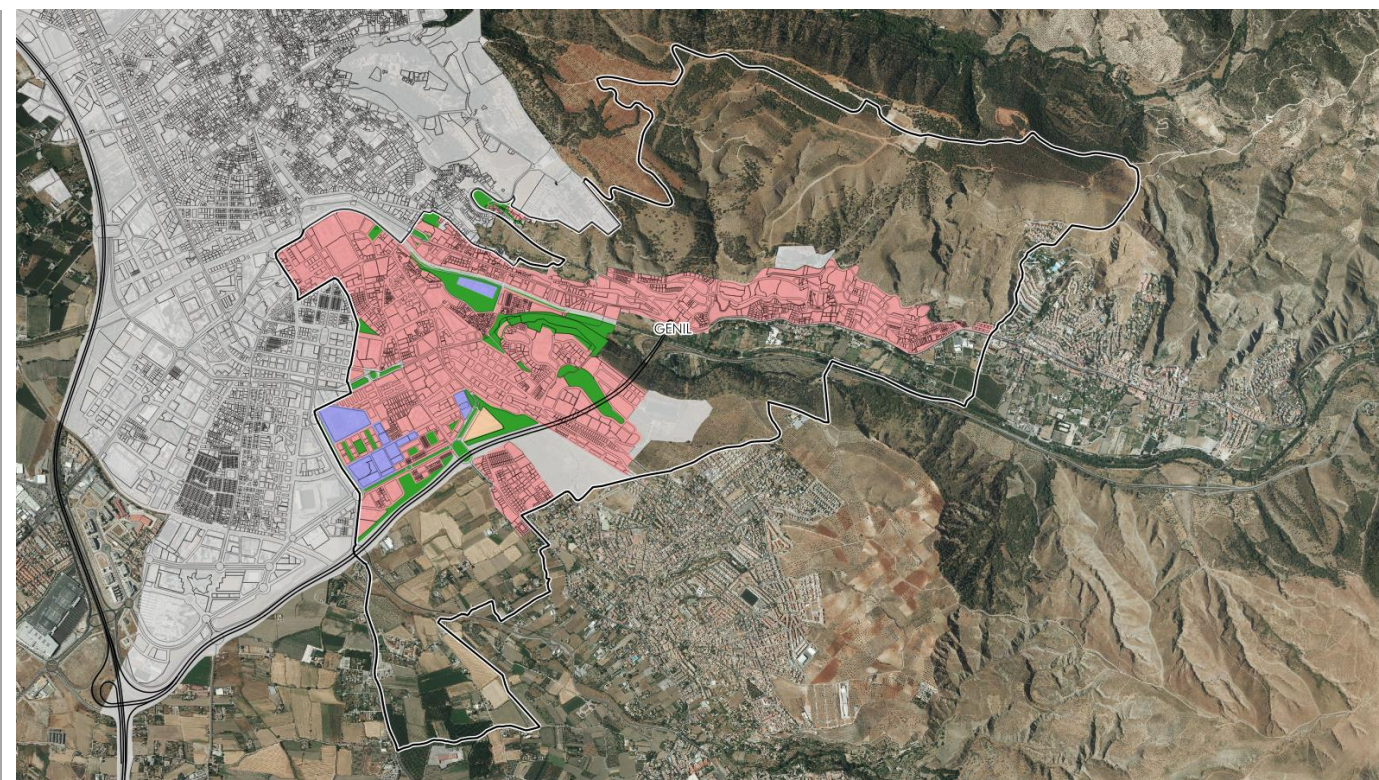
Potencialidad para desarrollo de actuaciones compatibles con la preservación de valores naturales en los suelos no urbanizables al sur de la Ronda Sur.

### CONCLUSIONES

Este Distrito está situado en la zona suroriental de la capital granadina, está compuesto por los barrios de Bola de Oro, Camino de los Neveros, Carretera de la Sierra, Castaño-Mirasierra, Cervantes y Lancha del Genil. Limita con los distritos de Zaidín, Ronda, Centro y Albaicín, así como con los términos municipales de La Zubia, Huétor Vega y Cenes de la Vega.

El distrito es atravesado por el río que le da nombre. En sus orígenes se fue configurando como una extensión del barrio histórico del Realejo y el desahogo a la creciente urbanización de los grandes barrios del sur de Granada.

En cuanto a la movilidad, el grado de motorización dentro de sus límites es muy elevado, aunque posee un buen porcentaje de calles peatonales, junto con el Distrito Centro y Albaicín.



### DISTRITO NORTE

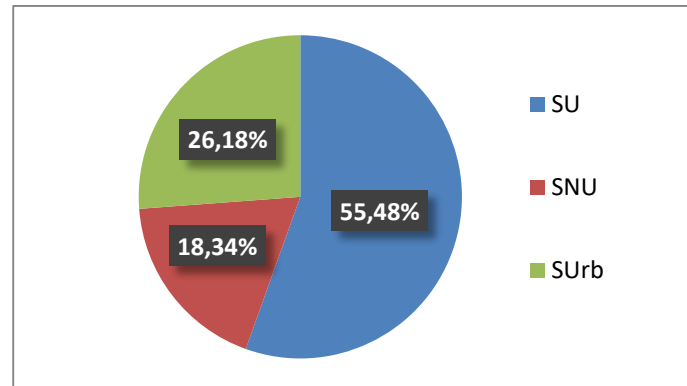
### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)

Suelo Urbanizable

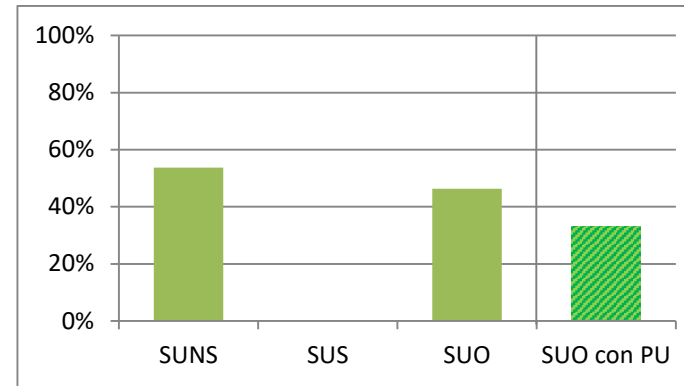
### SITUACIÓN





Superficie aproximada/Distrito: 452 ha.

Superficie Urbana Aproximada: 365 ha.



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 1.183.799 m<sup>2</sup>

Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 393.159 m<sup>2</sup>

### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017:  
100 hab/ha.

23,3% población menos 18 años  
64,5% población entre 18 – 65 años  
12,2% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

Es una de las partes de la ciudad que está por desarrollar y por tanto pendientes de ejecutar nuevos equipamientos. Siendo el distrito donde más porcentaje de gente joven vive deberán preverse equipamientos afines. Incluye los suelos donde se ubica en los últimos años el Ferial.

### PROPUESTAS

Se trata del segundo distrito con mayor superficie de suelo urbanizable, por detrás del distrito Chana, con casi un 50% del Suelo Urbanizable total de la ciudad concentrado en este distrito. Dado que un elevado porcentaje de este suelo urbanizable es no sectorizado, se propone que en el desarrollo futuro de estos suelos se aproveche para ejecutar un aumento significativo en el número de viviendas protegidas de la ciudad.

También se propone que, en el desarrollo futuro de los suelos urbanizables disponibles, se aumenten las superficies de espacios libres, con especial énfasis en la zona central y sur de este distrito. Resolver el uso de los suelos del Ferial.

Presenta una bolsa de suelo urbanizable no programado que no se ha desarrollado, linda al norte con el Barranco de San Jerónimo. Este suelo presenta una baja-moderada aptitud urbanística por lo que el nuevo plan deberá valorar su destino.

Necesidad de nuevas líneas eficientes de transporte público colectivo sostenible vinculadas con aparcamientos perimetrales. Especialmente mejorar el acceso a la ciudad en el conflictivo enlace (123) de la glorieta de Maracena. Espacio que podría contar con uno de los aparcamientos disuasorios, vinculado a la actual línea de metro.

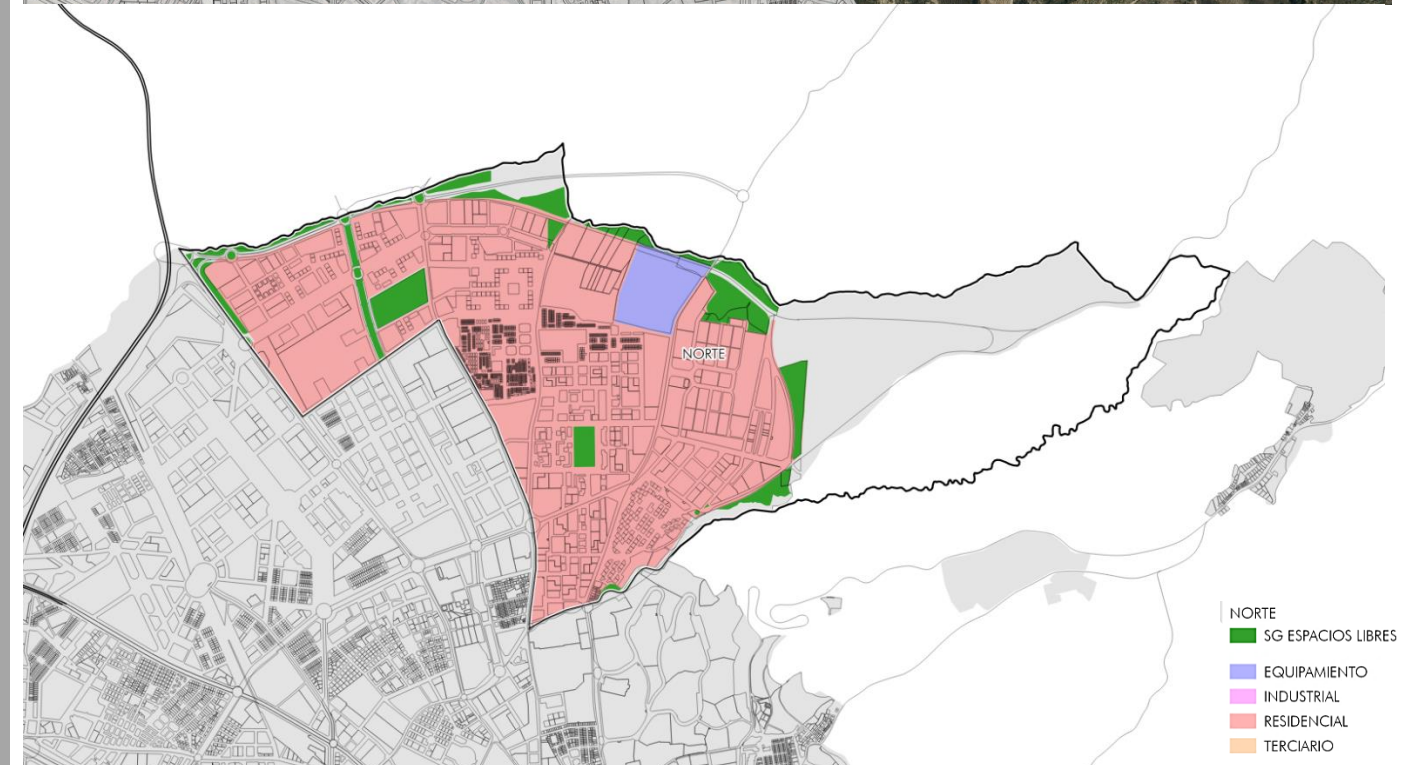
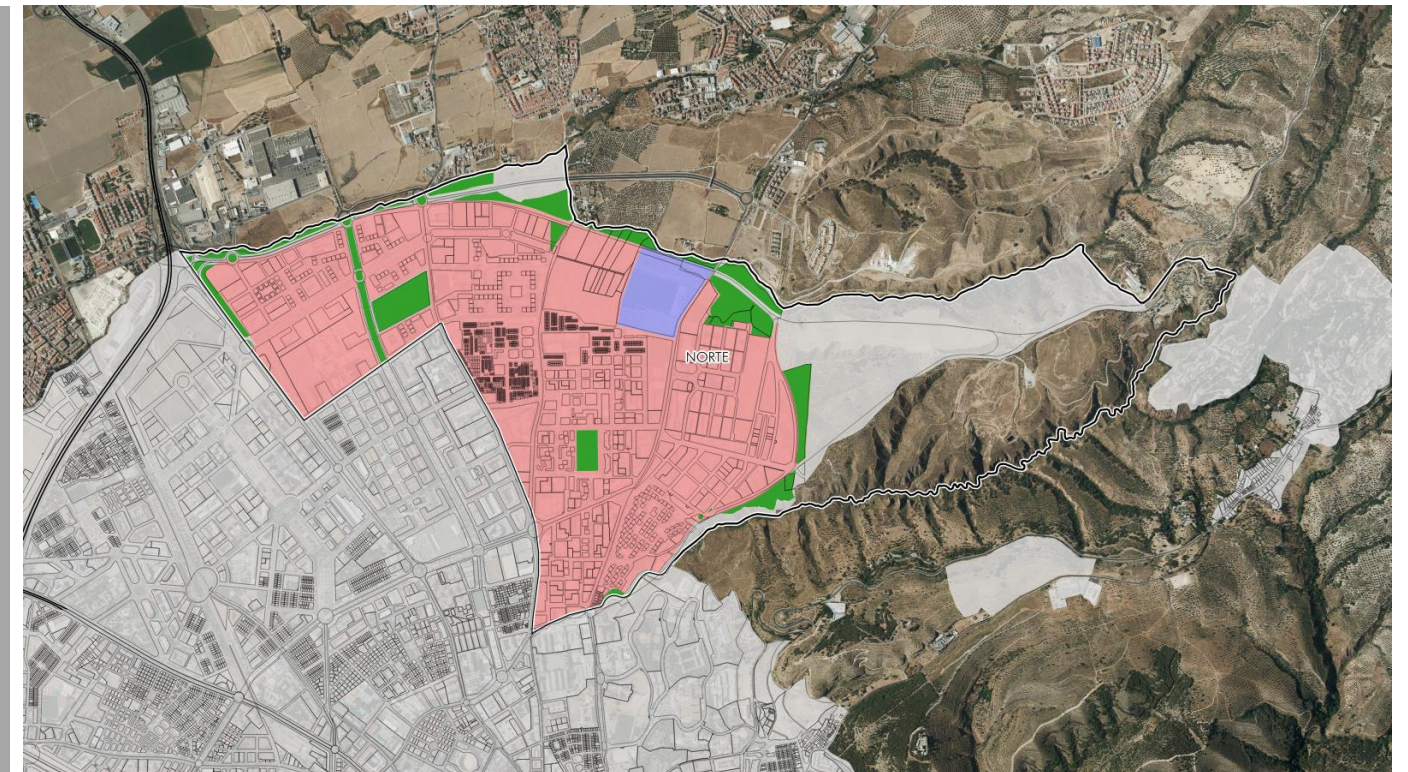
### CONCLUSIONES

Está compuesto por los barrios de Almanjáy, Campo Verde, Cartuja, Casería de Montijo, Parque Nueva Granada, La Paz y Rey Badis. El Distrito Norte limita con los distritos de la Chana, Beiro y Albaicín, así como con los términos municipales de Maracena, Pulianas, Jun y Víznar.

Más de un 25% de su superficie es Suelo Urbanizable. El nuevo plan deberá analizar y valorar conveniencia de desarrollo de bolsa de suelo no programado colindante con el Bco. de S. Jerónimo.

En cuanto a población, es el Distrito con la población más joven de Granada, con un 23,3 % de población menor de 18 años, y a su vez, es el Distrito con menor porcentaje de población de edad adulta.

El estándar de Espacios Libres está en torno a 11,9 m<sup>2</sup> / habitante, bastante superior a los estándares mínimos. La dotación de centros educativos, colegios e institutos es acorde a la población, con más de 60 mil m<sup>2</sup> de superficie.

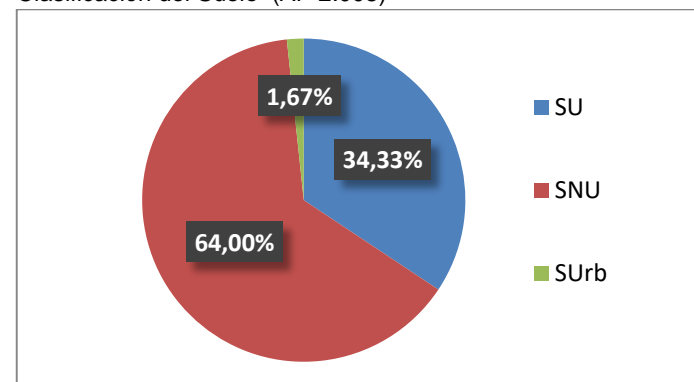




## DISTRITO RONDA

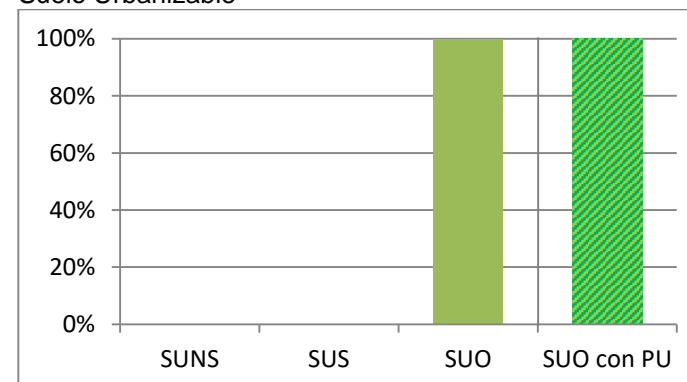
### CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)



Superficie aproximada/Distrito: 1.792 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 645 ha

Suelo Urbanizable



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 300.168 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 300.168 m<sup>2</sup>

### POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017:  
77 hab/ha

14,2% población menos 18 años  
61,9% población entre 18 – 65 años  
23,2% población más de 65 años

### DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

Es uno de los distritos con menor superficie de equipamiento por habitante (3,8 m<sup>2</sup>/ha). Su situación céntrica respecto a la ciudad le hace estar bien conectada con el resto de espacios libres. Incluye los suelos de la Vega.

### PROPUESTAS

A pesar de ser el distrito con menor superficie de equipamientos por habitante, la baja disponibilidad de suelo urbanizable, y el hecho de que este ya cuente con Proyecto de Urbanización, impide la propuesta de desarrollo de nuevas dotaciones y equipamientos.

De cualquier modo, dado que se trata del Distrito con mayor porcentaje de población mayor de 65 años, se propone que el nuevo PGOU aborde una reflexión sobre la necesidad de ejecutar nuevas dotaciones y equipamientos específicos para personas mayores, bien en este distrito o en otros colindantes con el mismo.

Este mayor porcentaje de población mayor de 65 años, unido a que se trata del distrito con mayor superficie de dotaciones educativas de la ciudad, aconseja que se aborde un aumento en la peatonalización del distrito, de modo que se facilite el transporte a pie tanto de personas mayores como de personas en edad escolar.

Potenciación de actuaciones "blandas" (p.e. proyectos de actuación en SNU) que generen oportunidades para el empleo verde en los SNU de la Vega vinculados a la agricultura, ecoturismo o deporte.

### CONCLUSIONES

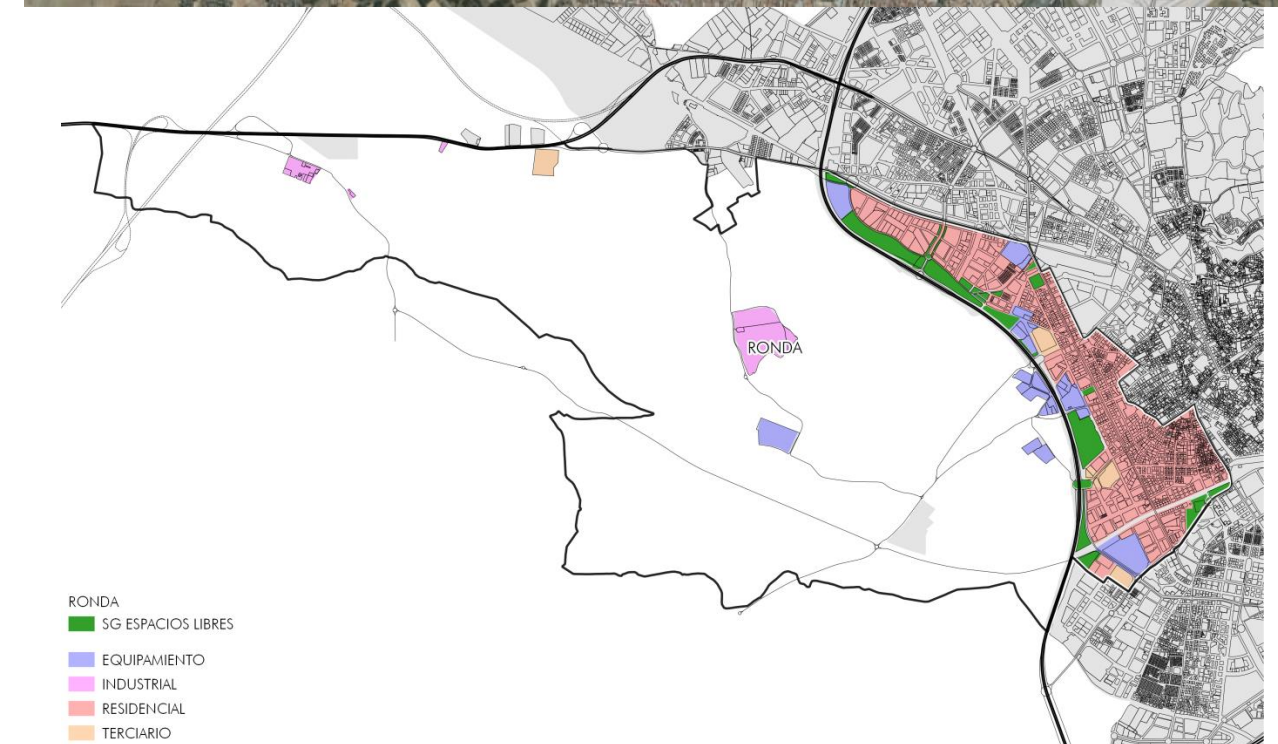
El Distrito de Ronda está situado en la zona más occidental de la capital, compuesto por los barrios de Camino de Ronda, Figares y Rosaleda, haciendo de charnela de la ciudad consolidada y la Vega. Acoge la circunvalación en su mayor recorrido urbano, siendo su límite físico más notable, y a la vez, la mayor fuente de tráfico y ruido de la población.

El distrito Ronda es el más poblado de la ciudad, con 47.315 habitantes según padrón de 2.017. La densidad urbana no es muy elevada debido a que en su superficie computa el suelo no urbanizable de la Vega, pero sí aloja el rango de población de mayor edad de la ciudad, el 26,4 % tiene más de 65 años.

El estándar de espacios libres es de los más bajos de la ciudad, aun disponiendo de un sistema longitudinal que discurre paralelo a la circunvalación. Posee el mayor estándar de superficie de dotaciones educativas de la ciudad, colegios, aunque el menor en cuanto a equipamientos sanitarios.

La movilidad y accesibilidad interior y con respecto a los barrios limítrofes es elevada. Acoge la zona de mayor atracción urbana, con el 17% de la totalidad de viajes atraídos, y el grado de motorización interior elevado.

### SITUACIÓN

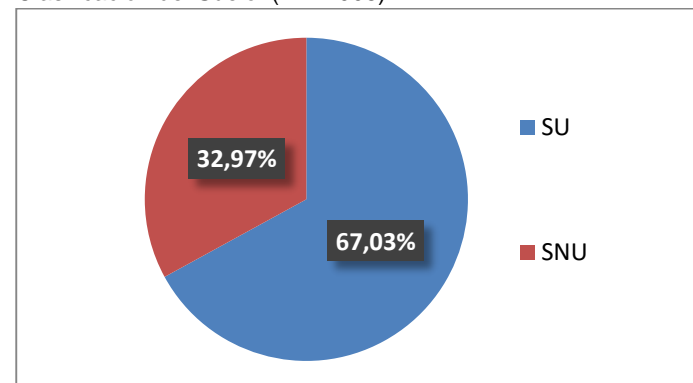


## DISTRITO ZADÍN



## CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Clasificación del Suelo (AP 2.008)

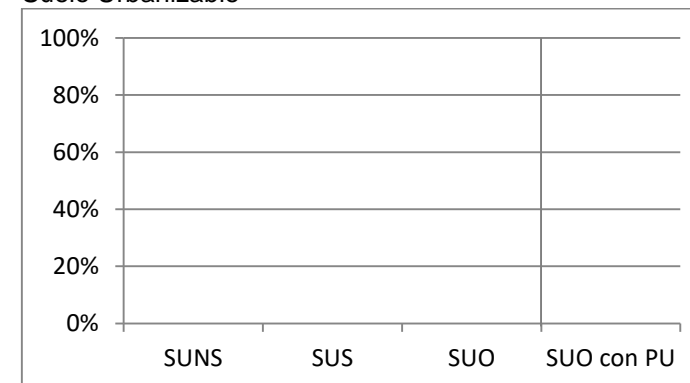


Superficie aproximada/Distrito: 435 ha  
Superficie Urbana Aproximada: 291ha

## POBLACIÓN

Densidad sobre Suelo Urbano (hab/ha) Padrón Municipal 2.017:  
145 hab/ha.

Suelo Urbanizable



Sup. aprox. de suelo urbanizable: 0 m<sup>2</sup>  
Sup. aprox. de suelo con P. de urbanización: 0 m<sup>2</sup>

## DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

En este distrito se encuentra el Parque Tecnológico de la Salud, pero es un distrito donde los equipamientos y las zonas verdes están desigualmente distribuidos, concentrándose estos en la periferia. Incluye gran superficie de suelos en la denominada Vega Sur.

## PROPUESTAS

No existe suelo disponible para aumentar los equipamientos y dotaciones ni para nuevas viviendas.

Al igual que en el caso del distrito Ronda, presenta un alto porcentaje de población mayor de 65 años, así como una elevada superficie de centros educativos. Estos factores, unidos a su elevada población, aconsejan que, al igual que en otras zonas de la ciudad, se aborde un aumento en la peatonalización del distrito.

Consolidación de usos en el PTS.

Naturalización del Cauce del Monachil mediante el desarrollo del sistema lineal de espacios libres que conecta (como vía alternativa) con el arco sur. Potencialidad para el desarrollo de actuaciones compatibles con la preservación de valores naturales en los suelos no urbanizables al sur de la Ronda Sur.

Actuaciones de promoción de VPO y mejora de viviendas.

Peatonalización flexible de calles.

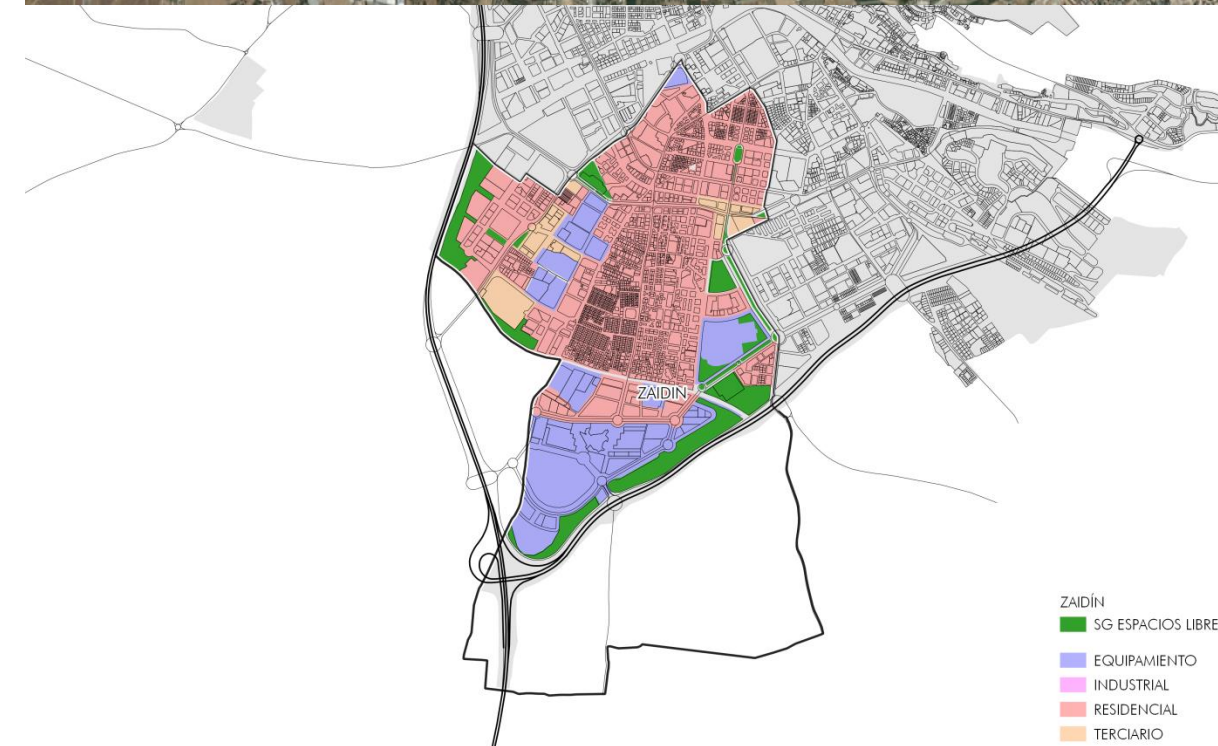
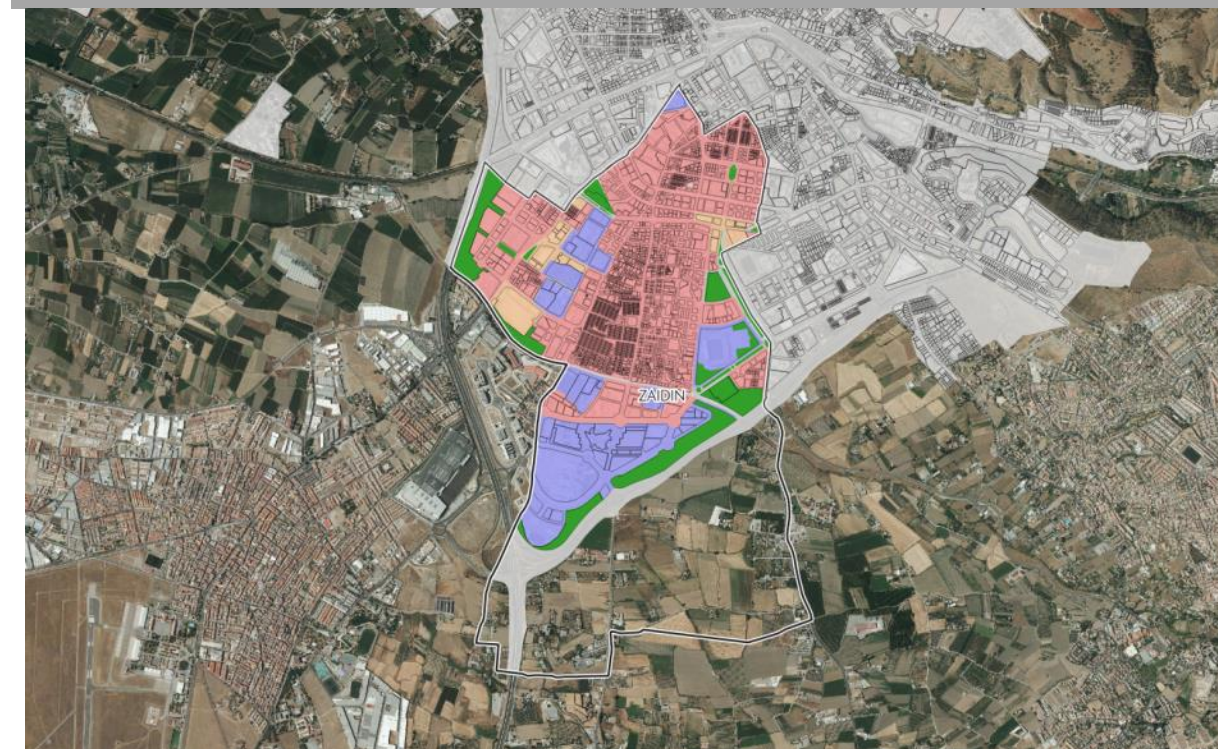
Soluciones de movilidad para el "nudo" PTS, CC. Nevada.

## CONCLUSIONES

Zaidín es un distrito situado al sur de la ciudad de Granada, su origen se centra entre los ríos Genil y Monachil. La densidad de viviendas es muy elevada, cerca de las 60 viviendas por hectárea.

En cuanto a Dotaciones y Equipamientos, es el Distrito con un estándar más bajo de Espacios Libres, aun así, está por encima del mínimo establecido en las normas. En cuanto al resto de Dotaciones, es el Distrito en segundo lugar después de Beiro, en superficie destinada a Colegios, Institutos públicos, Centros de Salud y otros servicios de la ciudad.

## SITUACIÓN





Asimismo, se adjunta a continuación una tabla de síntesis con los datos para cada uno de los distritos analizados en la ciudad de Granada.

	ALBAYCIN	BEIRO	CENTRO	CHANA	GENIL	NORTE	RONDA	ZADIN	GRANADA
Superficie del distrito dentro del municipio [m2]	31.521.322,90	5.063.813,86	5.381.482,76	10.678.954,74	9.222.706,43	4.521.163,74	17.927.189,12	4.358.610,13	88.675.243,68
SU En suelo URBANO	2.429.833,23 7,71%	4.683.379,25 92,49%	2.606.802,95 48,44%	3.591.333,07 33,63%	3.388.287,75 36,74%	2.508.232,56 55,48%	6.154.213,51 34,33%	2.921.676,95 67,03%	28.283.759,27 31,80%
SUB En suelo URBANIZABLE	293.743,22 0,93%	138.311,74 2,73%	0,00 0,00%	2.094.125,32 19,61%	263.409,63 2,86%	1.183.799,00 26,18%	300.168,97 1,67%	0,00 0,00%	4.273.557,88 4,82%
SNU En suelo NO URBANIZABLE	28.797.746,45 91,36%	242.122,87 4,78%	2.774.679,81 51,56%	4.993.496,35 46,76%	5.571.009,05 60,41%	829.132,18 18,34%	11.472.806,64 64,00%	1.436.933,18 32,97%	56.117.926,53 63,28%
<i>Categorías dentro del suelo urbanizable.</i>									
SUBO Ordenado	151.182,96 51,47%	138.311,74 100,00%	0,00 0,00%	956.935,71 45,70%	0,00 0,00%	548.083,31 46,30%	300.168,97 100,00%	0,00 0,00%	2.094.682,69 49,01%
SUBS Sectorizado	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	891.444,04 42,57%	118.615,08 45,03%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	1.010.059,12 23,64%
SUBNS No Sectorizado	142.560,26 48,53%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	245.745,57 11,73%	144.794,55 54,97%	635.715,69 53,70%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	1.168.816,07 27,35%
PU <i>Con proyecto de urbanización ejecutada</i>	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	606.996,33 28,99%	0,00 0,00%	393.159,39 33,21%	300.168,97 100,00%	0,00 0,00%	1.300.324,69 30,43%
<i>Superficies según USOS GENERALES del suelo urbano y urbanizable.</i>									
RES Residencial	1.774.974,09 65,17%	3.423.555,86 71,00%	1.568.895,86 60,18%	1.666.726,03 29,32%	2.710.226,64 74,22%	2.509.128,49 67,96%	1.859.398,86 28,81%	1.587.905,65 54,35%	17.100.811,48 52,53%
EQU Equipamientos	1.444,24 0,05%	911.500,92 18,90%	252.234,45 9,68%	64.334,67 1,13%	154.479,80 4,23%	115.219,17 3,12%	404.327,53 6,26%	648.224,77 22,19%	2.551.765,55 7,84%
IND Industrial	92.330,73 3,39%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	2.973.509,09 52,30%	148.410,72 4,06%	0,00 0,00%	201.587,19 3,12%	0,00 0,00%	3.415.837,73 10,49%
TER Terciario	0,00 0,00%	0,00 0,00%	590,26 0,02%	271.599,81 4,78%	25.216,62 0,69%	616.322,15 16,69%	135.749,31 2,10%	155.934,95 5,34%	1.205.413,10 3,70%
<i>Superficies de ESPACIOS LIBRES y EQUIPAMIENTOS en el suelo urbano y urbanizable.</i>									
EL Espacios Libres	89.576,22 3,29%	377.659,18 7,83%	664.837,95 25,50%	286.085,45 5,03%	354.084,33 9,70%	298.995,08 8,10%	373.051,85 5,78%	301.182,78 10,31%	2.745.472,84 8,43%
EQ Equipamientos	38.763,28 1,42%	571.194,69 11,85%	188.614,37 7,24%	133.139,22 2,34%	129.282,14 3,54%	199.435,01 5,40%	276.964,39 4,29%	335.447,12 11,48%	1.872.840,22 5,75%
<i>Superficies según TIPOS DE EQUIPAMIENTOS en el suelo urbano y urbanizable.</i>									
EQ-BA Sanitario - Centros de Salud	1.169,93 0,04%	5.928,28 0,12%	2.872,13 0,11%	2.277,73 0,04%	1.681,00 0,05%	1.243,20 0,03%	571,42 0,01%	2.780,77 0,10%	18.524,46 0,06%
EQ-BA Sanitario - Hospitales	0,00 0,00%	99.822,41 2,07%	11.336,58 0,43%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	6.784,68 0,11%	82.752,73 2,83%	200.696,40 0,62%
EQ-ED Educativo - Centros Públicos	16.150,61 0,59%	69.961,29 1,45%	13.406,81 0,51%	35.758,52 0,63%	69.300,14 1,90%	60.871,16 1,65%	77.011,66 1,19%	59.508,69 2,04%	401.968,88 1,23%
EQ-ED Educativo - Universidad	0,00 0,00%	352.019,37 7,30%	29.674,05 1,14%	53.193,70 0,94%	0,00 0,00%	31.590,90 0,86%	7.358,49 0,11%	63.237,84 2,16%	537.074,35 0,89%
EQ-DE Deportivo	16.440,79 0,60%	29.928,26 0,62%	0,00 0,00%	41.909,27 0,74%	58.301,00 1,60%	84.105,30 2,28%	86.605,86 1,34%	111.463,32 3,82%	428.753,80 1,32%
EQ-CUL Cultural	0,00 0,00%	0,00 0,00%	3.789,40 0,15%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	86.079,89 1,33%	10.050,60 0,34%	99.919,89 0,31%
EQ-MER Mercados	0,00 0,00%	0,00 0,00%	1.739,32 0,07%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	3.059,60 0,10%	4.798,92 0,01%
EQ-DO Dotación - Policía / Bomberos	0,00 0,00%	13.174,66 0,27%	642,80 0,02%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	21.624,45 0,59%	12.552,39 0,19%	2.593,57 0,09%	50.587,87 0,16%
EQ-CEM Cementerio	5.001,95 0,18%	360,42 0,01%	125.153,28 4,80%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	0,00 0,00%	130.515,65 0,40%
<i>Parcelas según CATASTRO en el suelo urbano y urbanizable.</i>									
Nº de parcelas	3.536 parc	2.773 parc	3.784 parc	2.323 parc	2.527 parc	1.859 parc	1.667 parc	2.454 parc	20.923 parc
Superficie de parcelas	2.156.352,29 m2	3.171.040,00 m2	2.073.697,22 m2	3.051.730,05 m2	2.302.862,86 m2	1.851.000,34 m2	2.121.891,07 m2	1.717.920,71 m2	18.446.494,54 m2
TMP Tamaño medio de parcela	609,83 m2	1.143,54 m2	548,02 m2	1.313,70 m2	911,30 m2	995,70 m2	1.272,88 m2	700,05 m2	881,64 m2



	ALBAYCIN	BEIRO	CENTRO	CHANA	GENIL	NORTE	RONDA	ZAIDIN	GRANADA
Población, según el padrón municipal de 2017 [hab]	10.463	41.969	22.815	25.188	33.380	25.153	47.315	42.317	248.600
DP Densidad de población	43 hab/ha	90 hab/ha	88 hab/ha	70 hab/ha	99 hab/ha	100 hab/ha	77 hab/ha	145 hab/ha	88 hab/ha
PARC Habitantes por parcela	3 hab/parc	15 hab/parc	6 hab/parc	11 hab/parc	13 hab/parc	14 hab/parc	28 hab/parc	17 hab/parc	12 hab/parc
EL Sup. EL por habitante	9 m2/hab	9 m2/hab	29 m2/hab	11 m2/hab	11 m2/hab	12 m2/hab	8 m2/hab	7 m2/hab	11 m2/hab
EQ Sup. EQ por habitante	4 m2/hab	14 m2/hab	8 m2/hab	5 m2/hab	4 m2/hab	8 m2/hab	6 m2/hab	8 m2/hab	8 m2/hab
VIV Nº de solicitudes de VPO (dic 2017)	- hab.	- hab	- hab	- hab	- hab	- hab	- hab	- hab	4.973 2,00%
VIV Nº aprox. de vivienda (2,4 hab/viv)	4.360 viv	17.487 viv	9.506 viv	10.495 viv	13.908 viv	10.480 viv	19.715 viv	17.632 viv	103.583 viv
<i>Población por rango de EDAD, según padrón municipal de 2017.</i>									
18 Menores de 18 años	1.724 16,48%	6.459 15,30%	2.977 13,05%	3.903 15,50%	5.998 17,97%	5.865 23,32%	6.703 14,17%	6.355 15,02%	39.984 16,08%
18-65 Entre 18 y 65 años.	7.000 66,90%	27.440 65,38%	14.897 65,29%	16.547 65,89%	21.754 65,17%	16.227 64,51%	28.101 59,39%	26.177 61,86%	158.143 63,61%
65 Mayores de 65 años.	1.739 16,62%	8.070 19,23%	4.941 21,66%	4.738 18,81%	5.628 16,86%	3.061 12,17%	12.511 26,44%	9.805 23,17%	50.493 20,31%
18-65 Población demandante de empleo, 2017	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	22.708 14,36%
<i>Población por NACIONALIDAD, según padrón municipal de 2017.</i>									
ES Española	8.959 85,83%	39.580 94,31%	20.245 88,74%	23.374 92,80%	32.154 96,33%	21.909 87,10%	44.599 94,26%	38.788 91,86%	229.608 92,36%
AFRICA Africana	250 2,39%	711 1,69%	620 2,72%	772 3,06%	182 0,55%	2.032 8,08%	613 1,30%	1.280 3,02%	6.460 2,60%
AMERICA Americana	285 2,72%	592 1,41%	574 2,52%	417 1,66%	409 1,23%	371 1,47%	798 1,69%	1.220 2,88%	4.666 1,88%
ASIA Asiática	112 1,07%	392 0,93%	334 1,46%	139 0,55%	94 0,28%	239 0,95%	579 1,22%	324 0,77%	2.213 0,89%
EUROPA Europea	844 8,07%	679 1,62%	1.029 4,51%	477 1,89%	535 1,60%	574 2,28%	717 1,52%	688 1,63%	5.543 2,23%
- Resto	13 0,12%	15 0,04%	13 0,06%	9 0,04%	6 0,02%	28 0,11%	9 0,02%	17 0,04%	110 0,04%
	ALBAYCIN	BEIRO	CENTRO	CHANA	GENIL	NORTE	RONDA	ZAIDIN	GRANADA
Portales en suelo urbano y urbanizable, según el callejero unificado de Andalucía	4.378	4.561	5.387	2.811	4.075	2.475	2.774	3.638	30.099
SNU Portales fuera de ordenación	106 0,35%	0 0,00%	3 0,01%	15 0,05%	60 0,20%	0 0,00%	129 0,42%	33 0,11%	346 1,14%
PM17 Habitantes por portal	2 hab/port	9 hab/port	4 hab/port	9 hab/port	8 hab/port	10 hab/port	17 hab/port	12 hab/port	8 hab/port
PARC Portales por parcelas	1,2 port/parc	1,6 port/parc	1,4 port/parc	1,2 port/parc	1,6 port/parc	1,3 port/parc	1,7 port/parc	1,5 port/parc	1,4 port/parc
VIV Viviendas por portal	1,0 viv/port	3,8 viv/port	1,8 viv/port	3,7 viv/port	3,4 viv/port	4,2 viv/port	7,1 viv/port	4,8 viv/port	3,4 viv/port
<i>ANÁLISIS DE MOVILIDAD. Distancia de portales a paradas de tranvía.</i>									
100 Portales a menos de 100m	252 5,76%	171 3,75%	425 7,89%	58 2,06%	171 4,20%	32 1,29%	119 4,29%	176 4,84%	1.404 4,66%
100-500 Portales entre 100 y 500m	2.526 57,70%	2.736 59,99%	3.506 65,08%	1.396 49,68%	2.218 54,43%	1.263 51,03%	1.734 62,51%	3.049 83,81%	18.428 61,22%
500-1000 Portales entre 500 y 1.000m	1.494 34,13%	1.648 36,13%	1.456 27,03%	1.084 38,56%	820 20,12%	859 34,71%	915 32,98%	402 11,05%	8.678 28,83%
1000 Portales a más de 1.000m	106 2,42%	6 0,13%	0 0,00%	273 9,71%	866 21,25%	321 12,97%	6 0,22%	11 0,30%	1.589 5,28%

# 13. PLANOS

Se adjunta una colección de planos realizados en SIG para el estudio y análisis de la ciudad:

## 1 PLANOS DE INFORMACIÓN – ANÁLISIS URBANO

- 1.01 Base física del término municipal de Granada
- 1.02 Base hidrográfica del término municipal de Granada
- 1.03 Base geológica del término municipal de Granada
- 1.04 Áreas incluidas en delimitaciones con protección especial en TM de Granada
- 1.05 Sistemas de movilidad en el término municipal de Granada
- 1.06 Estado de conservación de la edificación

## 2 PLANOS DE INFORMACIÓN – ANÁLISIS DEL POTAUG

- 2.01 Red hidrográfica principal, según POTAUG
- 2.02 Espacios naturales protegidos, según POTAUG
- 2.03 Zonas de valor natural, ambiental y paisajísticas, según POTAUG
- 2.04 Zonas de valor productivo, según POTAUG
- 2.05 Propuesta de red viaria del POTAUG
- 2.06 Zonas vinculadas, según POTAUG
- 2.07 Síntesis de condiciones del POTAUG
- 2.08 Áreas libres de condicionantes del POTAUG
- 2.09 Protecciones y vinculaciones del POTAUG

## 3 PLANOS DE INFORMACIÓN – ANÁLISIS DEL PGOU

- 3.01 Clasificación del suelo urbano y urbanizable, según adaptación 2008 de la LOUA
- 3.02 Clasificación del suelo no urbanizable, según adaptación 2008 de la LOUA
- 3.03 Usos globales del suelo, según adaptación 2008 de la LOUA
- 3.04 Equipamientos y espacios libres
- 3.05 Estado actual de los suelos urbanizables

## 4 PLANOS DE INFORMACIÓN – ANÁLISIS ESTADÍSTICO

- 4.01 Cuadrícula de población de Andalucía
- 4.02 Población según el padrón municipal de 2017 por distritos en TM de Granada  
Evolución del padrón municipal por distritos en el término municipal de Granada
- 4.03 Población por grupo de edad y distrito en el término municipal de Granada
- 4.04 Geolocalización de portales de edificaciones en el término municipal de Granada

## 5 PLANOS DE INFORMACIÓN – ANÁLISIS POR DISTRITOS

- 5.01 Nivel de protección de la edificación – ALBAYZÍN
- 5.02 Nivel de protección de la edificación – BEIRO
- 5.03 Nivel de protección de la edificación – CENTRO
- 5.04 Nivel de protección de la edificación – CHANA
- 5.05 Nivel de protección de la edificación – GENIL
- 5.06 Nivel de protección de la edificación – NORTE
- 5.07 Nivel de protección de la edificación – RONDA
- 5.08 Nivel de protección de la edificación – Z Aidín