

## Memoria de Ordenación

Algunas cuestiones metodológicas

El modelo territorial

Descripción y justificación de los objetivos y las determinaciones del Plan

La adaptación de las determinaciones del Plan a las Bases, Objetivos y Estrategias

La adaptación de las determinaciones del Plan a la legislación ambiental

Determinaciones del planeamiento que deberán ser objeto de adaptación

## CUESTIONES PREVIAS DE CARÁCTER METODOLÓGICO

El artículo 11 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía establece para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional el siguiente contenido:

- a. Los objetivos territoriales a alcanzar y las propuestas a desarrollar durante la vigencia del Plan.
- b. El esquema de las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito o carácter supramunicipal necesarios para el desarrollo de los objetivos propuestos.
- c. La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio y para la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural, estableciendo los criterios y las medidas que hayan de ser desarrolladas por los distintos órganos de las Administraciones Públicas.
- d. Las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en su ámbito que deban ser objeto de adaptación justificando las alteraciones propuestas para los mismos.
- e. La concreción de aquellas determinaciones del Plan cuya alteración precisará su revisión.
- f. Las previsiones para el desarrollo, seguimiento y ejecución del Plan.

Por su parte, el artículo 12 de la misma Ley determina que el contenido anterior se expresará en la siguiente documentación:

1. Memoria informativa, que contendrá el análisis y diagnóstico de las oportunidades y problemas para la Ordenación del Territorio en el momento de la elaboración del plan.
2. Memoria de ordenación, que contendrá la definición de los objetivos y criterios de la ordenación, las propuestas y medidas y, en su caso, las determinaciones objeto de adaptación de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos.
3. Memoria económica, con la estimación de las acciones comprendidas en el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.
4. Normativa, que contendrá las determinaciones de ordenación y de gestión del plan y la naturaleza de las mismas (normas, directrices y recomendaciones).
5. Documentación gráfica, con planos de información y propuesta, a escala adecuada para la correcta comprensión de su contenido y determinaciones.

El escaso tiempo transcurrido desde la promulgación de la citada Ley de Ordenación del Territorio hace que se carezca de una experiencia suficiente y contrastada tanto del alcance de los contenidos antes señalados, como de la metodología de

instrumentación del propio planeamiento, cuestiones, por ejemplo, ya superadas por su larga tradición para el planeamiento urbanístico. En consecuencia, corresponde a los primeros planes que se formulan, entre los que se encuentra este de la aglomeración urbana de Granada, investigar y desarrollar sobre los aspectos de carácter instrumental y metodológico.

En este sentido, se considera que los principales aspectos metodológicos a tratar deben ser tres: **las determinaciones necesarias para expresar y regular los contenidos legalmente establecidos para el plan; el alcance de dichas determinaciones; y finalmente la instrumentación de las mismas.**

A efectos metodológicos se entiende por determinaciones de un plan al conjunto de la instrumentación gráfica y normativa cuyo objetivo es expresar y regular el desarrollo, gestión, ejecución y aplicación de los contenidos establecidos legalmente para dicho plan. Por tanto, la expresión y regulación de un contenido deberá hacerse en algunos casos mediante varias determinaciones, mientras que en otros casos una determinación podrá expresar y regular, total o parcialmente, varios contenidos.

Del análisis de los contenidos establecidos por la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía para los Planes de Ordenación de ámbito subregional, recogidos al principio de esta introducción, es inmediatamente deducible que es en los apartados b. y c. donde se recogen los propiamente de ordenación, mientras que el resto son antecedentes o consecuentes de dichos apartados. Expresados de otra forma, los contenidos llamados propiamente de ordenación serían los siguientes:

- A. El esquema de las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito o carácter supramunicipal.
- B. La indicación de las zonas para la protección del paisaje y de los recursos naturales.
- C. La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio.
- D. La indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales.
- E. La indicación del patrimonio histórico y cultural susceptible de protección y mejora.

El presente Plan considera como **determinaciones básicas necesarias para expresar y regular los contenidos anteriores**, las siguientes:

- A. La definición de la estructura de articulación territorial.
- B. La identificación de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.
- C. La identificación de las zonas sometidas a vinculación de usos.
- D. La indicación de las zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística.

- E. La definición de los elementos de valor cultural de interés para la aglomeración.

Establecida la equiparación entre contenidos y determinaciones del Plan, la siguiente cuestión a abordar es el **alcance que deben tener dichas determinaciones básicas**. Con esta expresión de alcance de las determinaciones, se pretende abarcar dos conceptos: su amplitud y diversidad y su grado de definición.

Por amplitud y diversidad de las determinaciones básicas debe entenderse el conjunto de determinaciones pormenorizadas que integran cada una de ellas. Y por grado de definición, si la determinación en sus objetivos es finalista (F) o susceptible de desarrollo por Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y/o por el Planeamiento Urbanístico (D).

Se considera que en la aglomeración urbana de Granada la adecuada expresión y regulación de los contenidos legalmente previstos para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, precisan el siguiente alcance de las determinaciones señaladas:

### 1. Para la definición de la estructura de articulación territorial:

- 1.1 Delimitación del sistema de asentamientos (D).
- 1.2 Señalamiento del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración y dentro de éste:
  - 1.2.1. Red viaria de nivel Nacional-Regional (F).
  - 1.2.2. Red viaria de nivel Aglomeración (F).
  - 1.2.3. Red viaria de nivel Local-Supramunicipal (D).
  - 1.2.4. Red ferroviaria (F).
  - 1.2.5. Infraestructuras e instalaciones para el transporte exterior a la aglomeración (F).
  - 1.2.6. Transporte público de pasajeros (D).
  - 1.2.7. Infraestructuras e instalaciones para el transporte de mercancías (F).
- 1.3. Señalamiento del sistema de espacios libres de la aglomeración (F).
- 1.4. Señalamiento del sistema de dotaciones de la aglomeración (F).
- 1.5. Señalamiento de la redes de infraestructuras urbanas de la aglomeración y dentro de éstas:
  - 1.5.1. Infraestructuras del ciclo del agua (D).
  - 1.5.2. Infraestructuras para el abastecimiento energético (D).

### 2. Para la identificación de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones:

- 2.1. Señalamiento y regulación de la red hídrica de la aglomeración y de sus márgenes (F).
- 2.2. Señalamiento de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos (F).
- 2.3. Señalamiento y regulación de las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración (F).



- 2.4. Señalamiento y regulación de las zonas de valor productivo (D).
3. Para la identificación de las **zonas sometidas a vinculación de usos**:
- 3.1. Señalamiento y regulación de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal (D).
- 3.2. Señalamiento y regulación de las zonas vinculadas a actividades productivas (D).
- 3.3. Señalamiento y regulación de las zonas de ordenación concertada (D).
- 3.4. Indicación de límites singulares al crecimiento urbano (F).
4. Para la indicación de las **zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística**:
- 4.1. Delimitación y tratamiento de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente (D).
- 4.2. Señalamiento de los cauces sobre los que es necesario intervenir para mejorar la capacidad de drenaje (D).
5. Para la **definición de los elementos de valor cultural de interés para la aglomeración**:
- 5.1. Catalogación y regulación de los elementos de valor histórico-cultural de interés para la aglomeración (D).

En lo relativo a la **instrumentación de las determinaciones**, las principales cuestiones a considerar son dos: de una parte, algunas determinaciones espaciales están sujetas a ajustes, que el propio Plan prevé dentro de su proceso de desarrollo, y que deben implicar la alteración de otras determinaciones espaciales, en este caso no sujetas a desarrollo, para mantener la lógica del modelo; y de otra, la regulación del propio desarrollo del Plan, para que el mismo pueda hacerse con la autonomía necesaria, pero sin que pueda conllevar la alteración de sus aspectos sustanciales.

Las dos cuestiones de instrumentación aludidas tienen la misma raíz. El Planeamiento Territorial, frente al modelo de Planeamiento Urbanístico que se ha impuesto en las últimas décadas, ni puede, ni debe, proyectar una imagen final acabada, ya que necesariamente está sometido a un desarrollo más complejo de sus determinaciones y además carece de los efectos sobre el régimen de derechos y deberes de los propietarios del suelo que cristalizan espacialmente el Planeamiento Urbanístico. Sin perjuicio de lo anterior, la complejidad territorial de la aglomeración urbana de Granada no permite adoptar un modelo de Plan de Ordenación de carácter puramente estratégico, forzando a la pormenorización espacial de sus determinaciones.

Para solventar el dilema señalado (imagen-estrategia) el presente Plan adopta básicamente la siguiente instrumentación:

- A. Dictar determinaciones sólo para aquellas cuestiones o zonas que se consideran deben ser respectivamente abordadas u ordenadas, para establecer el modelo territorial pretendido. En consecuencia, este Plan huye de la regulación omnicompreensiva e integral de su ámbito, permitiendo la formulación de otras políticas y planes con un elevado grado de autonomía.

B. Para las determinaciones propositivas que necesariamente deben ser desarrolladas por planes o proyectos, sean o no finalistas en sus objetivos, el propio Plan establece tanto las características de las actuaciones, como el grado de libertad con que podrán desarrollarse, cautelando, en su caso, de manera transitoria el suelo necesario para que sea efectivo dicho grado de libertad y fijando los procedimientos para retirar la cautela, una vez desarrollado el plan o proyecto correspondiente. En este mismo sentido, el Plan señala aquellas delimitaciones de zonas o sistemas vinculadas al trazado definitivo de la actuación de que se trate, a fin de mantener la coherencia espacial del modelo.

C. Para las determinaciones defensivas, el Plan delimita el ámbito objeto de la protección y regula con carácter básico los usos y transformaciones autorizables, permitiendo al Planeamiento Municipal el desarrollo de las restricciones establecidas y la regulación de los parámetros urbanísticos correspondientes.

## MODELO TERRITORIAL

### Concepto

El Plan de Ordenación del Territorio constituye, ante todo, el instrumento de planificación para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas y de las actividades de los particulares en la aglomeración urbana de Granada. Tiene además por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito de actuación. En consecuencia, requiere la definición de un marco de referencia que sirva para ajustar las distintas acciones sectoriales sobre el espacio. Este marco de referencia se plasma en forma de *Modelo Territorial*.

El *modelo* se concibe como síntesis de las determinaciones del Plan en forma de imagen final pretendida y no como una determinación vinculante mas. No obstante, esto no impide que tenga una vertiente finalista y otra estratégica.

En efecto, tiene cierto carácter finalista sobre elementos territoriales fundamentales, apoyado en actuaciones concretas, por cuanto que define la imagen que presentaría el espacio de la aglomeración urbana cuando se apliquen las determinaciones del Plan. A este respecto, son especialmente importantes las que giran en torno a los sistemas estructurantes de la aglomeración, pues en su mayor parte no pueden abordarse por otra Administración que la supramunicipal ni en otro marco de planificación más apropiado que este Plan de Ordenación del Territorio.

Por otro lado, el *modelo* tiene también carácter estratégico sobre otros componentes territoriales al servir de marco de referencia para los planes sectoriales y para el planeamiento urbanístico de la aglomeración.

Esta bipolaridad en los efectos del *modelo* conlleva igualmente consecuencias duales. Así, puede calificarse de rígido en las materias de su exclusiva competencia, en tanto que se caracteriza por la flexibilidad en los aspectos que deberán ser desarrollados.

En consecuencia, el Plan define pormenorizadamente la ordenación de los aspectos que son propios de la escala de la aglomeración, pero a la vez establece un marco de referencia que permite la intervención coherente de otras políticas planificadoras, de carácter sectorial en cuanto a los fines o zonal en relación al ámbito espacial que abarca.

### Interés y justificación del modelo territorial

La ordenación de las aglomeraciones urbanas tiene como uno de sus objetivos básicos la distribución de los usos del suelo, en consecuencia con la configuración de los elementos que estructuran el espacio. Partiendo de la complejidad que han adquirido los

entramados en este ámbito, lo que se explica por la superposición sobre un medio físico peculiar de subsistemas territoriales con diferentes lógicas, necesidades y capacidades (agricultura relevante, industria, urbanización intensa, turismo), desde la ordenación territorial se trata de introducir la máxima racionalidad para optimizar su utilización, para lo que se cuenta con instrumentos de intervención pública de diversa escala y competencia.

En sus atribuciones, el Plan de Ordenación del Territorio asume buena parte de la responsabilidad planificadora del ámbito de aglomeración, precisando actuaciones de fuerte incidencia (red viaria, regeneración de espacios degradados, etc.), regulando las relaciones de la sociedad con ciertos espacios (de valor ecológico, paisajístico, productivo; espacios libres, etc.), proponiendo suelos para la ubicación de determinados usos (equipamientos supramunicipales, centros de transportes, actividades productivas estratégicas, etc.), que vinculan a los organismos competentes en cada materia, sirviendo de referente para la coordinación de las intervenciones sectoriales sobre el este espacio supramunicipal en lo político-administrativo y complejo en lo territorial.

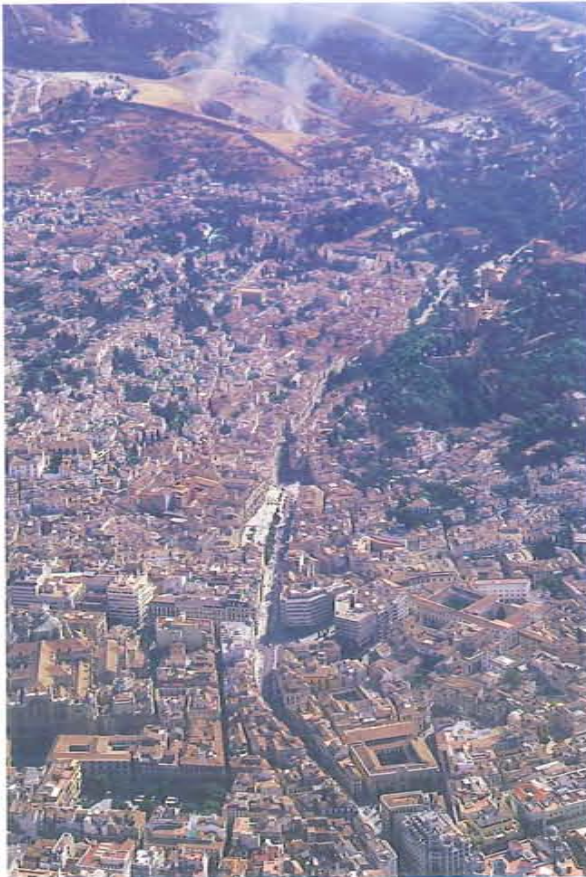
De ahí la necesidad de definir el marco de referencia, que se sintetiza en el *Modelo Territorial*. Pero también por el hecho de que la ausencia, hasta el momento, de tal referencia ha conllevado la fragmentación espacial y funcional de las iniciativas públicas, así como la marginalidad continuada de ciertas áreas que desfavorecidas tradicionalmente. Es por ello, que en el marco de actuación definido por el Plan de Ordenación del Territorio, con el modelo territorial propuesto y con los objetivos básicos a alcanzar se trata de remediar en gran medida esta situación, que ha sido diagnosticada como insostenible en ciertos aspectos y potencialmente mejorable en otros.

### Descripción del modelo territorial

El *modelo territorial* propuesto en este Plan se compone de un conjunto de sistemas estructurantes (sistema de asentamientos, red viaria principal, red ferroviaria, sistema de transportes y sistema de espacios libres de nivel metropolitano), de la definición y delimitación de zonas sometidas a restricciones de uso por diversos valores ecológicos, ambientales y/o paisajísticos; la indicación de zonas sometidas a vinculación de uso por razones esencialmente de accesibilidad y de disponibilidad de suelos y de zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística, que se formalizan como Normas, como Directrices o como Recomendaciones, según los casos.







Básicamente, el *modelo territorial definido* opta por una serie de objetivos que constituyen en su conjunto el argumento principal del Plan y cuyas determinaciones procuran el cumplimiento del mismo. Estos objetivos, que están explícita o implícitamente reflejados en el *modelo territorial*, pueden formularse como sigue:

En primer lugar, garantizar niveles de complementariedad de los núcleos del sistema urbano de Granada y de competitividad del conjunto en relación a los sistemas regional y nacional. Una buena organización territorial y la conjugación de voluntades por parte de las administraciones y los particulares que actúan en la aglomeración suponen un indudable avance en tal dirección.

En segundo lugar, pretende lograr una mayor vinculación de los habitantes con su entorno y, a la vez, espacio económico, social, cultural y vivencial; en definitiva, restablecer un vínculo territorial en buena parte perdido durante el proceso de expansión urbana. Para este cometido, es preciso formular los mecanismos que faciliten el contacto y uso del medio rural por parte de los habitantes, considerándose adecuado para este fin la concepción de un sistema metropolitano de espacios libres. Lo que a su vez coadyuva con el objetivo de consolidar el sistema de asentamientos frente a políticas tendentes a la expansión urbanística, cuyas consecuencias en conjunto supondrían la total transformación del entorno de la aglomeración.

Satisfacer las necesidades de movilidad en la aglomeración se convierte en otro de los más significativos objetivos del Plan, sobre todo por la apuesta que hace en favor de un sistema de transporte público de gran capacidad, un tranvía o metro ligero, que entre medio y largo plazo daría cobertura a la mayoría de los núcleos urbanos de la aglomeración. Pero la mejora de la movilidad se afronta asimismo con el replanteamiento completo del resto de los sistemas viario y ferroviario.

También es objetivo del Plan preservar suelos estratégicos para la futura instalación de equipamientos supramunicipales, servicios e industrias de sectores innovadores y otros usos que, por su interés general, deben beneficiarse de las nuevas rentas de situación (suelos de valor estratégico) que se generarán con las actuaciones en infraestructuras y otros elementos de organización territorial.

Proteger las zonas de alto valor ecológico, ambiental y/o paisajístico es otro de los objetivos que tienen clara respuesta en el *modelo territorial*. A este respecto, es precisa la creación de una red de espacios de interés para la aglomeración por sus acreditados valores. Partiendo de la existencia de espacios protegidos de interés nacional (Sierra Nevada) y regional (Sierra de Huétor), el Plan de Ordenación del Territorio los asume y complementa con otros espacios valiosos en correspondencia con su ámbito territorial y escala. Se pretende preservar a estas zonas delimitadas frente a procesos de transformación inadecuados, que no sólo podrían suponer perturbaciones en la normalmente frágil ecología y paisaje de estos reductos naturalísticos, sino que también afectarían al propio modelo territorial a que se aspira. Otro tanto ocurre con los espacios de alto valor productivo agrícola (la vega en

general), siendo preciso establecer mecanismos que los preserven frente a su ocupación y transformación por usos banales o que no requieran ubicarse necesariamente en la zona de vega para desarrollar su actividad.

Finalmente, aunque no por ello menos importante, el Plan pretende regenerar ciertos espacios que se encuentran en procesos degradativos y, a veces, conllevan una merma de su potencial productivo, en unos casos, o riesgo físico, en otros. El señalamiento de estas zonas de mejora, que también forman parte del *modelo territorial* por ser de interés preferentemente para la aglomeración, tiene por finalidad plantear y desarrollar políticas ambientales sobre las mismas.

### Propuestas de ordenación en el modelo territorial

El Plan de Ordenación del Territorio consta de propuestas de intervención directa, que implican la transformación del espacio para tratar de mejorar su organización y funcionalidad, pero también propone determinaciones dirigidas a mantener las condiciones existentes. En el primer caso se encuentran las propuestas que afectan, sobre todo, al sistema viario y ferroviario, al sistema de transportes y, en otra dimensión, a los espacios degradados susceptibles de regeneración; mientras que en el segundo tipo se inscribe la propuesta de espacios a proteger a través de la restricción de usos y transformaciones. Finalidad mixta cabe apuntar para la ordenación del sistema de asentamientos, la propuesta de sistema de espacios libres, la declaración de edificaciones de valor patrimonial de la aglomeración y la definición de áreas vinculadas a ciertos usos ya implantados.

Pero estos objetivos múltiples del Plan pueden ser sintetizados en cuatro líneas de actuación: la mejora de la articulación, la mejora de la habitabilidad y la mejora de las condiciones ambientales y el apoyo a los recursos productivos territoriales y a las actividades económicas en general.

#### La mejora de la articulación territorial

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

A partir de los problemas y disfunciones relativos a la movilidad, las propuestas que se centran en el sistema viario van encaminadas a la mejora y completación de las redes, sobre todo la más deficitaria en la aglomeración: la de funciones metropolitanas. No obstante, se incide en todos los niveles existentes puesto que su planificación global permitirá alcanzar grados de interrelación que favorezcan la compleja movilidad de la aglomeración de Granada en su conjunto. Por tanto, los objetivos marcados en la propuesta de red viaria de la aglomeración se justifican en las evidentes carencias del sistema, que deben ser corregidas, y en las potencia-



lidades que ofrece la actual disposición de los asentamientos, la viabilidad de las infraestructuras con mejores condiciones de funcionalidad y la configuración del resto de los sistemas de articulación territorial.

Es asimismo destacable el hecho de que la intervención sobre la red viaria de segundo y tercer nivel jerárquico, de aglomeración y local-supramunicipal, respectivamente, tenga como objetivos principales la adecuada interconexión de los asentamientos; es decir, apuesta por la mejora de la funcionalidad del sistema urbano y por el fomento de las relaciones entre los núcleos de la corona metropolitana, ambos aspectos actualmente deficientes.

Del mismo modo, se plantea la mejora y modernización del sistema ferroviario para adecuarlo a las demandas actuales y para propiciar su integración funcional con las actividades productivas de la aglomeración urbana.

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

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

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

Con el sistema de espacios libres se pretende que muchos espacios y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos cotidianos, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de transformaciones urbanísticas.

Un sistema de espacios libres de nivel metropolitano tiene una importante vertiente articuladora, pues su consideración conjunta pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema urbano. En efecto, en la aglomeración urbana de Granada, el sistema de espacios libres propuesto deviene en elemento estructurante de gran peso por la ubicación estratégica y las fuertes interrelaciones de sus espacios integrantes que, además de muy numerosos, abarcan una amplia extensión en el conjunto del ámbito de ordenación. Pero lo que es más significativo, gran parte

del entramado tiene fuerte integración con el resto de los elementos estructurantes, tanto los asentamientos (la gran mayoría de ellos cuentan con espacios libres en contacto o en las inmediaciones), como las redes viarias y, en su caso, los medios de transporte público que las transiten, pues atraviesan en muchos casos, y con posibilidades de acceso físico directo, los espacios libres del sistema, sobre todo los centrales, que se distribuyen esencialmente por el espacio de vega.

#### **La mejora de la habitabilidad de la aglomeración**

El Plan propone mejorar la habitabilidad de la aglomeración en sentido funcional, social y medio ambiental, interviniendo sobre la movilidad y accesibilidad al incidir decisivamente sobre el sistema viario y los modos de transporte metropolitano; reservando suelos de localización estratégica para acoger dotaciones de nivel supramunicipal; incidiendo sobre el ciclo del agua (potabilización y saneamiento integrales; distribución garantizada de los recursos hídricos); e interviniendo sobre el espacio rural con el fin de aproximarlos a los ciudadanos, revalorizándolo y regenerándolo donde se estime preciso y, en casos de fragilidad ecológica, protegiéndolo con los instrumentos de que dispone. En este último ámbito, el espacio rural, las medidas encaminadas a proteger el paisaje y a hacerlo más reconocible y observable devienen también en una mejora de las condiciones de habitabilidad por sus efectos sensoriales.

No obstante, la mejora de la habitabilidad tiene su base en los anteriores sistemas estructurantes, por cuanto que una adecuada organización espacial facilita muchos de los objetivos sociales paradigmáticos de la calidad de vida. El sistema de comunicaciones y transportes, además de ser un elemento constitutivo de la estructura territorial, también es de los más influyentes en el nivel de calidad de vida de los ciudadanos, pues de la cantidad, trazado y características de los medios empleados depende la mayor o menor capacidad para satisfacer las demandas de movilidad en condiciones satisfactorias de fluidez y seguridad.

Por otro lado, un sistema dotacional que se integre mejor en las redes transporte y, más aún, en los itinerarios del transporte público de alta capacidad puede satisfacer con mayor calidad las crecientes demandas de equipamientos y servicios sociales. Con esta finalidad, el Plan establece reservas de suelo estratégicamente situadas destinadas a dotaciones que descentralicen las prestaciones de servicios y satisfagan las necesidades de los habitantes sin que tengan que desplazarse inevitablemente a la ciudad central de la aglomeración.

Otro tanto ocurre con los sistemas hidráulicos y energéticos, donde se introducirá mayor racionalidad en trazados y en la distribución de las respectivas redes. Precisamente las infraestructuras del ciclo del agua constituyen el entramado más complejo, más sensible, donde es más necesaria la intervención pública y donde los resultados de una buena planificación y gestión son más relevantes





socialmente. Los problemas que actualmente arrastran se convierten en necesidad de actuación inaplazable por más tiempo, siendo especialmente importante acometer la organización del ciclo del agua para el conjunto de la aglomeración.

#### **La mejora de las condiciones ambientales**

El Plan afronta este cometido protegiendo los espacios de valor ecológico y ambiental, que son numerosos y abarcan una gran extensión en el ámbito. Por otra parte, proponiendo la regeneración de los que se encuentran degradados y se ubican en las inmediaciones de los núcleos de población, o incluso dentro del sistema de espacios libres.

Respecto al primer caso, destacan las zonas correspondientes al Parque Nacional de Sierra Nevada y los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor incursas en el ámbito de la aglomeración, por un lado, y otras zonas valoradas en el Plan que forman parte también del medio forestal del ámbito de intervención. A su vez, se incluyen otras zonas de valor ecológico, ambiental y paisajísticos de interés para la aglomeración.

Respecto al segundo caso, la regeneración de espacios marginales agrícola o forestalmente, en algunos casos constitutivos del sistema de espacios libres, no sólo propiciará su mejora ambiental y paisajística, sino que permitirá restablecer el vínculo de los habitantes de la aglomeración con el medio rural envolvente.

#### **La mejora de las condiciones productivas**

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

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

Sea como fuere, el Plan establece reservas de suelo para acoger, de un lado, actividades industriales en emplazamientos que se

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

Las actividades primarias, en concreto la agricultura de regadío, también tienen respaldo en el Plan. Justamente los suelos más productivos, los agrícolas de la Vega, constituyen la última gran trama zonal del modelo territorial. La necesidad por motivos productivos, sociales, culturales, históricos e, incluso, ambientales y paisajísticos de conservar en su mayor integridad la Vega, sin que por ello sea obstáculo irreductible para la organización global del sistema urbano cuando ha sido preciso contar con este espacio, ha justificado una decidida intervención desde el Plan para evitar ocupaciones banales de espacio tan singular. Así, en el modelo territorial asume su cuota de relevancia la definición de zonas de excepcional valor productivo, que en consecuencia tienen singulares condiciones de conservación.

#### **Conclusión**

Las anteriormente señaladas son las grandes propuestas del Plan de Ordenación del Territorio, que se pueden reconocer en el *modelo territorial*, pues, como se ha expuesto, éste supone el marco de referencia donde ajustar las distintas acciones sectoriales sobre el espacio de la aglomeración y la imagen final pretendida con el cumplimiento del Plan.

Este modelo territorial significa, en definitiva, el marco de referencia para todas las actuaciones y planes y, a la vez, la imagen final pretendida con la aplicación de sus propuestas.

La justificación de las distintas determinaciones del Plan, así como una mayor precisión de sus objetivos, se exponen seguidamente por conjuntos de determinaciones: "Estructura de articulación territorial" (plano Ord-2) y su extensión en "Organización y zonificación del sistema de espacios libres" (Ord-2.1); "Zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones" (Ord-3); "Zonas sometidas a vinculación de usos" (Ord-4) y "Zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística" (Ord-5). Con finalidad sobre todo cautelar, el Plan se completa con el "Catálogo de elementos de interés para la aglomeración urbana" (Ord-6).





## DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS Y DETERMINACIONES DEL PLAN

### ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

El Plan de Ordenación del Territorio pretende fundamentar la articulación territorial de la aglomeración urbana en un conjunto de redes y sistemas, cuyos elementos son en parte preexistentes y en parte propuestos por el mismo Plan. Dichos sistemas y redes son: el sistema de asentamientos, la red de carreteras, la red ferroviaria, las redes y elementos específicos del sistema de transportes, el sistema de espacios libres, el sistema de dotaciones y los sistemas de infraestructuras.

La mejora y compleción de las redes viaria y ferroviaria, la ubicación estratégica de un espacio destinado al transporte de mercancías, la introducción de un transporte público sobre plataforma normalmente reservada tipo tranvía o similar, las adecuaciones de la red viaria para un futuro transporte público por carretera mejor integrado, la consagración de determinadas áreas como no edificadas, al integrarse en un futuro sistema de espacios libres, y la mejora, compleción y racionalización de las redes que han de satisfacer el ciclo del agua y el abastecimiento de energía, son las propuestas globales, entre otras de carácter más puntual, de este Plan para la construcción de la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.

Las propuestas formuladas a lo largo del proceso de toma de decisiones parten de una situación actual definida como insostenible en unos casos, inadecuada en otros, en cualquier caso manifiestamente mejorable en términos de eficiencia económica, funcional y ambiental. Lo esencial de esa problemática para los elementos que constituyen la estructura de articulación territorial se encuentra recopilado en apartados precedentes de esta memoria (*"Síntesis del diagnóstico"* y *"Bases, objetivos y estrategias"*), pero será recogido, en sus rasgos más significativos, en la justificación de las propuestas de ordenación e intervención territorial.

Los distintos sistemas y redes de estructuración territorial de la aglomeración (asentamientos, red viaria y ferroviaria, transportes, espacios libres, suelos destinados a equipamientos de nivel metropolitano y redes del ciclo del agua y energéticas) se señalan en el plano de "Estructura de Articulación Territorial" (*Ord-2*) y en diversos esquemas anexos a la Normativa.

#### Finalidad de la ordenación propuesta

Partiendo de la complejidad que han adquirido las relaciones formuladas, puestas sobradamente de manifiesto en todo el proceso analítico, y que se explican por la superposición sobre un medio físico peculiar de subsistemas territoriales con diferentes lógicas, necesidades y capacidades (agricultura relevante, industria, urbanización intensa, turismo en expansión), la propuesta de estructura de articulación territorial del Plan de Ordenación del Terri-

torio se ha concebido con carácter fuerte a la vez que flexible. Así, por una parte, se plantea una intervención decidida, ambiciosa e integradora, que la convierten en fuerte por su importante repercusión sobre el modelo territorial al que se aspira (plano de ordenación *ORD-1*) y por la definición y regulación rigurosa de las infraestructuras previstas en el ámbito, el espacio a ellas destinadas y los límites en que pueden modificarse; por otra parte, la flexibilidad aludida supone que muchos aspectos que se esbozan o insinúan han de ser concretados en otras instancias, por otros instrumentos y Administraciones competentes en cada materia. El Plan de Ordenación del Territorio tiene por finalidad principal la coordinación de las intervenciones sectoriales sobre el espacio de referencia, que es supramunicipal en lo político-administrativo y complejo en lo territorial, por tanto, los sistemas que tienen capacidad estructurante del mismo se conciben como entramados compatibles y coherentes entre sí, donde la precisión de los proyectos finales compete a los organismos actuantes.

La estructura de articulación territorial se fundamenta en el sistema de asentamientos, en el de comunicaciones, en el del transporte, en el de espacios libres, en el de dotaciones y en el de infraestructuras de servicios urbanos, en todos los casos con rango supramunicipal e, incluso, metropolitano (en sentido funcional del concepto). Sobre cada uno de ellos se han establecido objetivos propios a cumplir, pero siempre en consonancia con los restantes, así como con los demás aspectos concernidos en el Plan (espacios protegidos, espacios a regenerar, espacios vinculados a determinados usos, o bienes del Patrimonio Histórico-Cultural a proteger).

El **Sistema de Asentamientos** de la aglomeración es complejo tanto por el número de núcleos, como por sus diferencias en tamaño y rango funcional. Por el contrario, progresivamente tiende a la homogenización de sus estructuras socioeconómicas debido al hecho de compartir el mercado de suelo y de trabajo, los sistemas de relación, el soporte físico y productivo, etc.; en definitiva, debido a la integración progresiva como estructura metropolitana. Pero ciertamente ha alcanzado unas dimensiones, a la vez que una dispersión, no acorde con el tamaño poblacional y las actividades económicas que soporta.

Como quiera que el resto de las previsiones de la estructura de articulación territorial se han establecido conforme al sistema de asentamientos actual, y cuya proliferación no hace sino generar permanentemente déficits en las infraestructuras y servicios, el Plan de Ordenación del Territorio se ha marcado como objetivo básico en relación al sistema de asentamientos la consolidación de éste arbitrando medidas orientadas a limitar el crecimiento por ciertas zonas y el surgimiento de nuevos núcleos. En definitiva, las determinaciones adoptadas, que se detallan posteriormente,





persiguen la consolidación urbanística de la más que amplia superficie de suelo afectada en la actualidad a dicho sistema, frente a su expansión incontrolada.

Con el **Sistema Viario**, en relación con el **Sistema de Transportes**, se aborda una de las más importantes determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio. De entrada, la red viaria no puede ser considerada exclusivamente como el soporte de la movilidad, sino además por su función básica para la estructuración del territorio. La necesidad imperiosa de actuar desde ópticas e instrumentos supramunicipales en relación a los problemas del sistema viario y del transporte tienen su base justificativa tanto en el hecho de tratarse de un problema paradigmáticamente metropolitano, como por la gravedad de las carencias y disfunciones detectadas en las fases de análisis y diagnóstico del Plan de Ordenación del Territorio: en la aglomeración urbana de Granada la red viaria no responde actualmente a las necesidades funcionales de aquélla, ya que esencialmente no ha sido modificada para ajustarla a la conformación y funcionalidad actuales del sistema urbano generado.

Partiendo de uno de los problemas más acuciantes y de mayores efectos sobre el conjunto de la aglomeración, como es el de la movilidad (más de un millón doscientos mil desplazamientos diarios), que se encuentra francamente agravada por la disposición de los usos del suelo y actividades (residencia, centros de trabajo, equipamientos) y por el déficit crónico en infraestructuras, sólo recientemente mitigado en parte, las propuestas del Plan sobre este sistema son especialmente contundentes en desarrollo de las decisiones adoptadas en la fase de concertación previa del Plan; así se ha considerado prioritario apoyar actuaciones que consigan, por un lado, el aumento de los viajes captados dentro de la ciudad central por el transporte urbano de Granada; y por otro lado, el apoyo sustancial a la competitividad del transporte interurbano en la aglomeración, a fin de que se convierta en una alternativa real al uso del vehículo privado.

Estos cometidos se afrontan apostando por un transporte público que garantice la movilidad de la aglomeración en tiempo y recorridos competitivos, pues se apoya en plataforma reservada (sin perturbaciones por parte del vehículo privado), que no produce contaminación y que ofrece comodidad y seguridad. Estos requisitos quedarían satisfechos con un medio mecánico tipo tranvía o metro ligero, cuyas líneas y plan de etapas, que más adelante se detallan, han quedado planteadas en la propuesta. Este modo de transporte se complementa con el de carretera (autobuses), gracias a la localización de intercambiadores modales, satisfaciendo así unas necesidades de movilidad que, por su complejidad, no pueden ser resueltas con un sólo modo sino con la interrelación de los dos mencionados.

Por otro lado, como quiera que la red viaria ha de ser necesariamente la encargada de soportar la movilidad mecanizada de la aglomeración, incluidos lógicamente tanto el transporte público de autobuses y autotaxis como el transporte privado, resulta imprescindible una importante mejora de la misma. Así, en la pro-

puesta se ha diseñado y concertado una red viaria que completa la existente, mejorando trazados, evitando travesías, ampliando la sección de rodadura, favoreciendo los intercambios con frecuentes cruces multidireccionales, etc., y todo ello incidiendo en los tres niveles jerárquicos a fin de segregar tráficos según su destino. No obstante, las propuestas son especialmente decisivas para el nivel de aglomeración, esto es, el de carácter metropolitano, por cuanto que es el más deficitario en la actualidad. Aunque más adelante se detallan las actuaciones previstas, cabe afirmar que en su conjunto (viario de nivel local-supramunicipal, nivel de aglomeración y nivel nacional-regional), y adecuadamente interrelacionadas, harán posible una mejora muy sustancial de la movilidad en el área, aumentará los niveles de seguridad, reducirá los tiempos en gran parte de los desplazamientos y diversificará los recorridos posibles tanto para alcanzar un determinado destino interno, como también externo al espacio de la aglomeración urbana.

En definitiva, y a partir de la situación expuesta, las opciones propuestas en el Plan de Ordenación del Territorio para la satisfacción de la movilidad tratan de conciliar las distintas alternativas posibles que se ofrecen técnica y funcionalmente, estableciendo una serie de actuaciones interrelacionadas para satisfacer la demanda de movilidad actual y previsible.

En cuanto al subsistema de transporte exterior a la aglomeración urbana de Granada (Aeropuerto de Granada, Estación de ferrocarril de Granada-Andaluzes y Estación de autobuses de Granada), además de la mejora propuesta de la estación de ferrocarril y de la consideración de una posible ampliación del aeropuerto, el Plan de Ordenación del Territorio potencia la interconexión entre los componentes de este subsistema de transporte exterior mediante los servicios públicos internos de transporte de pasajeros.

Otro entramado especialmente relevante de articulación territorial es el constituido por el **Sistema de Espacios Libres**, 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 pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata. En un acelerado proceso de aglomeración urbana que en parte se ha desentendido de su entorno, a veces incluso dañándolo sin contrapartidas apreciables, que en cualquier caso no ha aprovechado en toda su dimensión las potencialidades del mismo para su disfrute, la propuesta del sistema de espacios libres de escala metropolitana tiene como fin último la reconciliación de la aglomeración con su entorno. Además de los objetivos múltiples que pueden atenderse con el Sistema de Espacios Libres, la consideración conjunta del mismo pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema urbano, a través de unos espacios lúdico-creativos que le den continuidad física y funcional.





Así, con este sistema integrado se pretende que muchos espacios y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos diarios, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de transformaciones urbanísticas.

Por todo ello, desde el principio, en el planteamiento de este sistema se ha aspirado a una concepción orgánica, estructurada entre el sistema urbano, el sistema viario y los espacios de ocio y deporte vinculados de un modo u otro a ambos, para así contribuir en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes satisfaciendo una demanda social en ascenso y propiciando la aludida reconciliación de los asentamientos con el entorno rural. El marco supramunicipal y el Plan de Ordenación del Territorio constituyen condiciones favorables para la construcción de un sistema de espacios libres de escala supramunicipal, que cuenta con todas las oportunidades que ofrece el escenario geográfico donde se ubica la aglomeración urbana.

En cuanto al **Sistema de Dotaciones**, aunque puede afirmarse que es satisfactorio en términos de cantidad global, no lo es tanto en términos de distribución en el espacio de la aglomeración: las dotaciones de nivel de subárea y de aglomeración necesitan una localización que disminuya los problemas de congestión de que adolece, que en definitiva suponen la merma de su accesibilidad. Esta mejora en la localización se pretende conseguir desde las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio, estableciendo reservas de suelos destinados a dotaciones que descentralicen los servicios y satisfagan las necesidades de la población, sin tener que desplazarse inevitablemente a la ciudad central de la aglomeración. En consecuencia, aún no siendo necesarios a corto plazo los suelos previstos para estos usos, es preciso mantenerlos afectados a fin de permitir la progresiva descentralización de las dotaciones.

La propuesta de coordinación del sistema dotacional de la aglomeración urbana se basa en: reconocer y mantener como determinación propia del Plan de Ordenación del Territorio las dotaciones supramunicipales existentes y territorializar las nuevas dotaciones supramunicipales previstas por las planificaciones sectoriales, sobre todo en materia sanitaria y educativa; de otra, garantizar que las decisiones de un municipio sobre las dotaciones supramunicipales no afecten de forma negativa el nivel de servicio alcanzado por los ciudadanos de otros municipios; y finalmente, coordinar las decisiones sectoriales de cada sistema con el planeamiento urbanístico, en el sentido de garantizar que existan en este último las previsiones necesarias para posibilitar su localización. En cualquier caso, las principales estrategias para el sistema dotacional consisten en completar los equipamientos de nivel intermedio (subárea) y procurar su localización en los nodos del transporte público.

Por último, el Plan de Ordenación del Territorio incide en las **Infraestructuras de Servicios Urbanos** con diversas propuestas. En el área de Granada, los servicios urbanos y las infraestructuras que los garantizan están en este momento en fase de transición desde un modelo de desarrollo polinuclear hacia esquemas organizativos de óptica más global, que reconozcan el ámbito funcional generado en los últimos años con el proceso de aglomeración urbana. Esta transición está más avanzada para algunos servicios que para otros, dando como resultado una situación general heterogénea, en la que coexisten problemáticas urbanas en vías de solución con estados caóticos fruto de un crecimiento no siempre bien planificado.

Dentro de estas prestaciones, las infraestructuras del ciclo del agua constituyen el servicio más complejo, más sensible, donde es más necesaria la intervención pública y donde los resultados de una buena planificación y gestión son más relevantes social y ambientalmente. Los problemas que actualmente arrastran obligan a la actuación inaplazable por más tiempo y sobre esto se centran gran parte de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio.

Además de la necesaria coordinación de los tres niveles administrativos para afrontar adecuadamente el problema del ciclo del agua, pues todos ellos asumen competencias en la materia, son precisas medidas múltiples y sinérgicas para lograr resultados óptimos, desde las dirigidas a la contención de la demanda y el fomento del ahorro en los usos domésticos, hasta el favorecimiento del desarrollo y consolidación de sistemas supramunicipales de gestión integrada del agua; pero son igualmente precisas las actuaciones encaminadas a la diversificación de fuentes de suministro que posibiliten la complementariedad entre recursos subterráneos y superficiales, así como la construcción, mejora y completación, según los casos, de las infraestructuras de distribución de agua y de interconexión entre los sistemas de abastecimiento.

Respecto al saneamiento y depuración de aguas residuales, las propuestas que se centran sobre este sistema reflejan fielmente la que establece el "Plan de Saneamiento y Abastecimiento de la Vega de Granada" (1994), manteniéndose sus principales criterios de intervención, es decir, la consagración del ciclo integral del agua, el fomento de la gestión supramunicipal y una intervención equilibrada en todo el ámbito; pero centrándose el Plan de Ordenación del Territorio únicamente en los municipios integrantes de la aglomeración urbana y añadiendo elementos de detalle propiciados por la escala de trabajo y las necesidades de coordinar ciertas actuaciones con otras de la estructura de articulación territorial.

### Justificación de las determinaciones de ordenación

En los sucesivos documentos del proceso de redacción del Plan de Ordenación del Territorio se han puesto de relieve las disfunciones y problemas que se presentan en el ámbito de la aglomeración, así como las vías para su resolución, una veces parcial y





otras global, expuestas en el apartado previo de Objetivos de ordenación. A continuación se trata de poner énfasis en los aspectos cruciales que justifican la adopción de medidas, propuestas y normas, incluyendo las claves esenciales de su problemática actual. Como en el apartado anterior, esto se realiza por cada uno de los sistemas que articulan el territorio.

El **Sistema de Asentamientos** de la aglomeración urbana de Granada está compuesto por los núcleos de población y actividades no primarias existentes en los treinta y dos términos municipales que constituyen su ámbito territorial. Su tendencia desde hace más de dos décadas a la expansión progresiva genera la formación de nuevos asentamientos que introducen paulatinamente mayor complejidad al sistema, incluido el arrastre de déficits en infraestructuras e insuficiencias en la satisfacción de servicios urbanos. Ello ha justificado que las propuestas de intervención se centren prioritariamente en la consolidación del actual sistema de asentamientos y en la delimitación de las áreas que, en consecuencia, han de permanecer ajenas al proceso urbanístico.



El **Sistema de Comunicaciones y Transportes** está constituido por el suelo, las infraestructuras y las instalaciones destinadas a permitir, por un lado, el desplazamiento de las personas y las mercancías y, por otro, las operaciones complementarias necesarias para ello, pudiendo constatarse la relevancia actual de las infraestructuras viarias sobre cualquier otro elemento o dimensión de la estructura de articulación territorial en su conjunto. En cuanto a la funcionalidad de las infraestructuras e instalaciones del sistema de comunicaciones y transportes están las destinadas al transporte exterior a la aglomeración; al transporte público de pasajeros del interior de la aglomeración y al transporte de mercancías.

La red viaria no puede ser considerada exclusivamente como el soporte de la movilidad, sino además por su función básica para la estructuración del territorio. Como se ha puesto de manifiesto en los análisis de la situación, en la aglomeración urbana de Granada la red viaria no responde actualmente a las necesidades funcionales de aquélla, ya que esencialmente no ha sido modificada para ajustarla a la conformación y funcionalidad del sistema urbano.

La red actual puede describirse topológicamente, y de modo sintético, como dos haces radiales norte y sur, separados por la Vega al oeste y los interfluvios del Genil, Darro y Beiro al este y unidos en Granada, complementados por un débil tercer sistema basado en el cauce del río Dílar. Sobre esta estructura conformada a lo largo de casi una centuria, se han producido en los últimos años tres modificaciones importantes: en el haz radial norte, su enlace completo en ronda exterior por la autovía A-92; en el haz radial sur igualmente su enlace en ronda, en este caso interior, por la Circunvalación Sur; finalmente, la unión de ambos a través del desdoblamiento de la CN-323 Bailén-Motil, desde la intersección con la A-92 hasta el Puerto del Suspiro en Otura.



Por otro lado, la jerarquización del sistema viario se basa en tres niveles: el nacional-regional, el de aglomeración y el local-supramunicipal, aún cuando esta diferenciación sea más de carácter nominal que funcional en el entorno próximo de Granada, ya que la inexistencia de algunos escalones en el sistema y las insuficiencias de otros han dado lugar a la promiscuidad en el uso de la red, con las consiguientes perturbaciones en la movilidad. Además, el manteniendo en gran medida del carácter radial de la red, que potencia la macrocefalia de la ciudad de Granada por encima de su capacidad de acogida de actividades juega en contra de la calidad de vida de la mayoría de los habitantes de la aglomeración.

Las propuestas para la mejora y compleción de la red viaria y la remodelación del transporte público supramunicipal que se realiza en el Plan es posiblemente una de las que más interés ha suscitado en los ciudadanos, medios de comunicación y responsables políticos de entre las que se han formulado durante la fase de toma de decisiones; interés que se explica tanto por el indudable mal funcionamiento actual, motivado por la falta de adecuación entre las demandas de movilidad de los ciudadanos de la aglomeración y la oferta actual de servicios, como por la saturación que sobre los accesos, el viario interno y los aparcamientos de la ciudad de Granada producen los desplazamientos con origen en los municipios de la corona metropolitana. También cuenta la preocupación ambiental, que tiene su base en las emisiones que produce el uso abusivo que se realiza del vehículo privado.

La necesidad imperiosa de actuar desde ópticas e instrumentos supramunicipales en relación a los problemas del sistema viario y del transporte tienen su base justificativa tanto en el hecho de tratarse de un problema paradigmáticamente metropolitano, como por la gravedad de las carencias y disfunciones detectadas en las fases de análisis y diagnóstico del Plan de Ordenación del Territorio, así como por otros documentos específicamente centrados en el asunto. Ahora baste recordar que en esta aglomeración urbana se genera en un día laborable medio un volumen total algo superior a un millón doscientos mil viajes, resultando de ello una *tasa de movilidad unitaria* de 2,5 viajes por persona y día, muy elevada en términos comparativos; que la periferia de la aglomeración participa de una u otra forma en el 44,5% de los viajes totales al trabajo, consecuencia del alto índice de integración espacial del mercado laboral y favorecido por la segregación que existe por municipios en la distribución de la residencia y del trabajo; que debido a que el modo mayoritario en los desplazamientos laborales es el vehículo privado, este hecho constituye uno de los factores que más inciden en el agotamiento de la red de comunicaciones de la aglomeración e, incluso, en el tráfico urbano de Granada, puesto que los principales puntos de atracción de viajes se encuentran justo en la ciudad central; que la oferta actual de transporte colectivo intermunicipal de la aglomeración, a pesar de estar servida por un conjunto de 23 líneas de autobuses, que son prestadas por un total de 12 empresas, no resulta atractiva por recorridos, horarios y, en casos, condiciones de los vehi-



culos, captando en su mayor parte demanda casi únicamente cautiva (ancianos, estudiantes, niños, etc.); por cada una de las trece carreteras que acceden a la ciudad central circulan una o varias líneas, cada una de las cuales comunica una serie de núcleos con aquella, sin que existan servicios transversales. En consecuencia, la mejora del transporte público, su mayor funcionalidad e integración, sobre todo con el transporte urbano, su modernización y flexibilidad horaria se convierten en necesidades a cubrir desde las instancias competentes.

A partir de los problemas y disfunciones relativos a la movilidad, las propuestas que se centran en el sistema viario van encaminadas a la mejora y compleción de las redes, sobre todo la más deficitaria en la aglomeración: la de funciones propiamente metropolitanas. No obstante, se incide en todos los niveles existentes puesto que su planificación global permitirá alcanzar grados de interrelación que favorezcan la compleja movilidad de esta aglomeración urbana en su conjunto.

Ahora bien, la ampliación y mejora de las redes viarias conlleva, por un lado, efectos funcionales normalmente positivos, pues en general implica más posibilidades de intercambio y mejora en comodidad y seguridad de los desplazamientos, y por otro, efectos ambientales normalmente negativos por cuanto suponen pérdida de suelos productivos o forestales y también por los impactos producidos durante su construcción (canteras, plantas de producción, etc.) y otros derivados de su puesta en funcionamiento (emisión de gases contaminantes, aumento del proceso de urbanización vinculada, tensiones derivadas de ésta, etc.).

Como consecuencia de todo lo anterior, las alternativas que se manejan para la satisfacción de las demandas de movilidad suelen centrarse en políticas de optimización del transporte público, que en principio supone una ampliación más comedida del viario y el índice de emisiones polucionantes es inferior, proporcionalmente, al número de personas que se desplazan respecto al transporte privado. Pero, en cualquier caso, como quiera que la red viaria ha de ser necesariamente la encargada de soportar la movilidad mecanizada de la aglomeración, incluidos lógicamente tanto el transporte público de autobuses y autotaxis como el transporte privado, resulta imprescindible una importante mejora de la misma.

En lo que se refiere específicamente al transporte público, desde la concertación del Plan se ha considerado prioritario establecer medidas que consigan, por un lado, el aumento de los viajes captados dentro de la ciudad central por el transporte urbano de Granada; y por otro lado, el apoyo sustancial a la competitividad del transporte interurbano en la aglomeración, a fin de que se convierta en una alternativa real al uso del vehículo privado.

Con estos cometidos, se ha realizado una clara apuesta por el tranvía o metro ligero, como medio limpio y eficaz, así como por el mantenimiento y mejora del autobús, introduciendo mayor racionalidad en la disposición de las líneas de servicio, pues este modo se ajusta adecuadamente a las condiciones territoriales de la aglomeración urbana (estructura radial, baja densidad de población y alto número de núcleos de población demandantes de servicio).

La decisión de implantar un modo en plataforma mayoritariamente reservada, con alta capacidad de transporte de pasajeros y alta velocidad comercial, supone la necesidad de remodelar íntegramente los servicios actuales, tanto de carácter urbano como interurbano, ya que dicho modo, tranvía en este caso, debe ser el elemento principal de todo el sistema de transporte, debiendo el resto, adaptarse a él y aportar pasajeros. La elección del tranvía como soporte básico de la movilidad en transporte público es el resultado de una opción adoptada conjuntamente por la Comisión de Redacción del Plan de Ordenación del Territorio y por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, como responsable de la formulación de dicho Plan.

En cuanto al **Sistema Ferroviario**, éste se compone del conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello. Constituyen la red ferroviaria en la aglomeración urbana de Granada los elementos que hacen posible su total funcionamiento (vías férreas, estaciones y apeaderos, cargaderos de mercancías, talleres, hangares, etc.).

Ahora bien, el ferrocarril tiene su propia lógica dentro del sistema de transportes y las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio se hacen eco de su actual problemática, como en todos los casos diagnosticada en su momento. Pero de forma sumaria, cabe recordar los aspectos más relevantes.

En el espacio de la aglomeración urbana, el ferrocarril consta de las líneas *Granada-Estación de Moreda* y *Granada-Bobadilla*, que convergen en la estación término de Granada-Andaluces, que está situada en una posición relativamente centrada respecto de la ciudad, lo que conlleva atravesar en su trazado diversas áreas residenciales situadas al norte y oeste de la misma, suponiendo por ello un serio inconveniente para la adecuada estructuración y articulación urbana, aparte de las molestias acústicas o los niveles de peligrosidad. En cuanto a las instalaciones para la acogida de viajeros, tanto las estaciones de Pinos Puente, Atarfe y Albolote, como la propia de Granada-Andaluces, son inadecuadas y obsoletas, requiriendo intervenciones de adaptación a las nuevas necesidades.

Por otro lado, la función del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros en el interior de la aglomeración está drásticamente limitada tanto por su recorrido en el interior del área, externo a los núcleos urbanos, como por el limitado tamaño poblacional de los más próximos, por lo que no es relevante su papel en los desplazamientos de cercanías. En efecto, el ferrocarril no cumple actualmente ninguna función para satisfacer las demandas de movilidad interna de los ciudadanos de la aglomeración (274 viajes de media diaria en 1995). Se trata, por tanto, de un medio cuya finalidad es relacionar al conjunto de la aglomeración con otros ámbitos de carácter regional o nacional.

Los fundamentos de la intervención parten de la necesidad de corregir los problemas y disfunciones detectados en la situación actual a través de las actuaciones propuestas, que han quedado





recogidas en el apartado anterior, y que hacen hincapié en la modificación de parte de los trazados que surcan el espacio de la aglomeración, en la mejora de instalaciones y en la preparación de un espacio estratégico para la futura ubicación de un centro de transporte de mercancías vinculado al ferrocarril. Complementariamente con otros subsistemas, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio se centran en conseguir, o mantener en ciertos casos, la buena localización de sus instalaciones nodales (terminal de viajeros), potenciar la intermodalidad con el transporte público interno de la aglomeración y suprimir o disminuir los conflictos entre las vías de acceso, el resto de sistemas territoriales y el medio urbano. De estas actuaciones, las que tienen mayor incidencia territorial son, por un lado, la relativa al trazado del nuevo tendido de conexión entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla y, por otro lado, la que se centra en la propuesta de ubicación del Centro Intermodal de Transporte de Mercancías (C.I.T.M.).

Respecto al primer caso, en desarrollo del documento de Bases y Estrategias para el Plan de Ordenación del Territorio, se han considerado las tres alternativas inicialmente propuestas: Sierra Elvira; Albolote-Atarfe; y Maracena-Atarfe, optándose por la primera de ellas, que se desarrolla íntegramente en el exterior del núcleo central de la aglomeración, lo que supone su principal ventaja, además de ser la que produce menores disfunciones territoriales. Para el diseño del trazado ha primado la minimización del impacto ambiental en la zona por ser ésta de valor paisajístico y, en parte, ecológico, así como la mínima ocupación del suelo urbano, pero todo en función de los determinantes topográficos.

Respecto al segundo caso, la ubicación recomendada para el C.I.T.M. entre las alternativas barajadas (Granada, Albolote y Pinos Puente) cuenta con las siguientes ventajas: proximidad a la zona industrial de Granada-Atarfe, ubicación en el núcleo central de la aglomeración y posibilidad de transporte urbano y ubicación en la futura única vía de acceso ferroviario a la ciudad central.

De las seis actuaciones que se proyectan para la transformación de las instalaciones ferroviarias en la aglomeración, sólo las dos reseñadas han quedado cerradas y definidas por este Plan mientras que el resto debe ser objeto de desarrollo para la planificación sectorial o el planeamiento urbanístico.

En definitiva, y a partir de la situación expuesta, las opciones propuestas en el Plan de Ordenación del Territorio para la satisfacción de la movilidad han tratado de conciliar las distintas alternativas que se ofrecen técnica y funcionalmente, estableciendo una serie de estrategias interrelacionadas y que han quedado definidas en la propuesta de ordenación del sistema viario y del sistema de transportes: la compleción de la red viaria principal (nacional-regional y de la aglomeración); la adecuación y mejora de la red viaria secundaria (local-supramunicipal); la potenciación y mejora del transporte público en general y la introducción del transporte público por plataforma reservada (tranvía o metro ligero); y las actuaciones de mejora del ferrocarril. Se confía que de este grupo

de actuaciones interrelacionadas puede derivarse una mejora muy sustancial de la situación actual, justificándose así las determinaciones de ordenación adoptadas a este respecto.

Respecto al **Sistema de Espacios Libres**, se pretende que muchos espacios y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos diarios, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de transformaciones urbanísticas.

Por otra parte, como quiera que los actuales espacios libres de la aglomeración (en su mayoría de carácter local-municipal) no satisfacen plenamente las necesidades de ocio y recreo de los habitantes de la aglomeración tras el proceso de expansión urbana discontinua y la consecuente reubicación residencial dentro del ámbito, que conlleva movilidad generada a través de un viario habitualmente distante de los lugares apropiados para esas funciones, se ha considerado objetivo complementario definir en este espacio un extenso y rico mosaico de áreas representativas del mismo y que cuenten con potenciales suficientes como para satisfacer la demanda mencionada en la actual situación.

Finalmente, además de los objetivos múltiples que pretenden alcanzarse con el Sistema de Espacios Libres, la consideración conjunta del mismo pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema urbano, a través de unos espacios lúdico-recreativos que le den continuidad física y funcional.

Por todo ello, desde el principio, en el planteamiento de este sistema se ha aspirado a una concepción orgánica, estructurada entre el sistema urbano, el sistema viario y los espacios de ocio y deporte vinculados de un modo u otro a ambos, para así contribuir en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes satisfaciendo una demanda social en alza. El marco supramunicipal y el Plan de Ordenación del Territorio constituyen condiciones favorables para la construcción de un sistema de espacios libres a la escala de la aglomeración, que cuente con todas las oportunidades que ofrece el escenario geográfico donde ésta se ubica. En estos hechos se justifica, por tanto, la propuesta del sistema, por lo demás una de las más detalladas en cuanto a las determinaciones de ordenación.

En relación al **Sistema de Dotaciones**, se considera constituido por el suelo, las construcciones y las instalaciones destinadas a prestar los servicios públicos a los ciudadanos relacionados con la educación, la cultura, la sanidad, la atención social, la administración de justicia o la práctica del deporte, entre otros. Forman parte también del sistema de dotaciones, las instalaciones de la administración pública que coadyuvan a la prestación de dichos servicios, aún cuando no tengan relación directa con los usuarios.





Los equipamientos, dotaciones y prestación de servicios de tipo asistencial, educativo, sanitario, cultural, deportivo, administrativo o de otra índole han constituido tradicionalmente variables vinculadas al desarrollo económico y a logros sociales de bienestar humano, sobre todo a partir de los años cincuenta, máxime en países con fuerte incidencia del sector público. En la actualidad, la calidad de las dotaciones guarda relación con su mayor o menor correspondencia con las necesidades sociales de consumo, variables según colectivos (perfil socioeconómico, nivel de instrucción y cultural, pirámide de edades, etc.), así como con factores externos, en particular la ubicación de la instalación, su accesibilidad y su correcto dimensionamiento. Por tanto, la mejora en la distribución espacial y social de los servicios públicos, por un lado, y de la equidistribución de los efectos socio-económicos generados por ciertos equipamientos, por otro, constituyen actualmente objetivos a cumplir con las políticas dotacionales.

Aunque en menor cuantía que los anteriores sistemas estructurantes (viario, espacios libres, etc.), las dotaciones forman parte de esa condición por cuanto que la distribución de sus instalaciones es un factor de peso en las gravitaciones y equilibrios territoriales. De hecho, cierto nivel de equipamiento puede llegar a configurar funcionalmente las ciudades o las aglomeraciones urbanas, determinando buena parte de la movilidad para la satisfacción de las necesidades del colectivo.

En la aglomeración urbana de Granada, el nivel dotacional conseguido puede considerarse suficiente. Las disfunciones a las que se llega debido a la concentración de dotaciones en la ciudad central son evidentes: junto a la importante acumulación de equipamientos en Granada se observan déficit en la periferia produciéndose desequilibrios y sobrecargas de la movilidad, debido al necesario desplazamiento del usuario en la satisfacción de la demanda.

Entre los problemas estructurales para la ubicación de equipamientos en la periferia, figuran la falta de disponibilidad de suelo en determinados ámbitos, falta de coherencia intermunicipal para dotaciones conjuntas, o los aludidos cambios en la cultura urbana y las nuevas necesidades en el consumo de espacio. Además, es un hecho que muchos espacios reservados por el planeamiento municipal son forzados y, en consecuencia, inadecuados, resultando difícil su acceso, así como la agrupación de los servicios para hacer más rentable su administración o gestión.

En consecuencia, se detecta un cierto distanciamiento del modelo óptimo, con problemas de saturación en unos casos y momentos o de infrautilización en otros de ciertos equipamientos, bien por causas de localización respecto a los asentamientos y/o al sistema de transportes, donde las nuevas centralidades derivadas del proceso emergente de descentralización contrastan con la persistencia de los efectos del modelo de concentración en la ciudad central de la aglomeración; bien por la inadecuación social de ciertas prestaciones públicas (por ejemplo, culturales o administrativas) en contraste con otras intensamente demandadas (por ejemplo, sanitarias o deportivas).

En esta situación y en la necesidad de corregirla en la medida de lo posible se justifica la propuesta, siendo necesaria una óptica conjunta y coordinada como la que ofrece el Plan de Ordenación del Territorio, sobre todo en la localización de emplazamientos adecuados en función no sólo de las actuales condiciones funcionales y de ubicación de la población, sino también en razón a los demás sistemas estructurantes de la propuesta. A este respecto, la necesidad de intervenir sobre la estructura de la aglomeración y sobre el sistema de transporte público supramunicipal, en el sentido de facilitar la accesibilidad a los núcleos prestatarios de servicios dotacionales, actuaciones estas que ya han sido contempladas en las propuestas de Sistema Viario y de Transporte Público.

Con respecto a las **Infraestructuras de Servicios Urbanos**, se consideran servicios básicos los siguientes: el abastecimiento de agua potable, la evacuación y depuración de las aguas usadas, el abastecimiento energético, las telecomunicaciones y el tratamiento de los residuos sólidos urbanos.

Constituyen las infraestructuras para el ciclo del agua las instalaciones y construcciones destinadas a la captación, potabilización, depósito, distribución en alta, evacuación general y depuración del agua destinada a usos urbanos, así como los suelos que soportan en exclusiva dichas instalaciones y construcciones.

El cometido básico de toda intervención en el ciclo hidrológico es, hoy día, la racionalización en el uso de los recursos del mismo. En el caso de los sistemas de abastecimiento y saneamiento en núcleos urbanos, de los que se ocupa precisamente esta propuesta de ordenación, dicha racionalización en el uso del agua debe, ante todo, garantizar unas dotaciones suficientes cuantitativa y cualitativamente para toda la población del ámbito de intervención, lo que está en consonancia con los objetivos establecidos en dos documentos capitales para la ordenación territorial de Andalucía, ambos de reciente presentación en su fase de Avance: el Plan Director de Infraestructuras 1997-2007 (PDIA) y el Plan Regional de Ordenación del Territorio.

Por otro lado, pero en concordancia implícita con lo anterior, además de la necesaria coordinación de los tres niveles administrativos para afrontar adecuadamente el problema del agua, pues todos ellos asumen competencias en la materia, son precisas medidas múltiples y sinérgicas para lograr resultados óptimos, desde las dirigidas a la contención de la demanda y el fomento del ahorro en los usos domésticos y agrícolas, hasta el favorecimiento del desarrollo y consolidación de sistemas supramunicipales de gestión integrada del agua; pero son igualmente precisas actuaciones encaminadas a la diversificación de fuentes de suministro, donde destaquen las que posibiliten la complementariedad entre recursos subterráneos y superficiales; al fomento de los procesos de reutilización; así como la construcción, mejora y completación, según los casos, de las infraestructuras de transporte de agua y de interconexión entre sistemas de abastecimiento.





La necesidad de actuación en las infraestructuras del ciclo del agua de la aglomeración urbana de Granada se justifica en que aquéllas no responden a las exigencias del sistema urbano actual (aunque con diferencias sustanciales respecto al conjunto regional y a cada uno de los subsistemas hidráulicos que lo integran, también en el espacio de la aglomeración urbana de Granada se presentan problemas de abastecimiento y saneamiento, si bien igualmente diferentes según zonas). El importante crecimiento demográfico y una correlativa expansión urbana han ido desacompañados, en muchas áreas, con la dotación de infraestructuras de abastecimiento y saneamiento. Este hecho es paradigmático en la Cornisa Sur, pero también se presenta en otras zonas, donde el déficit que arrojan ha estado determinado por la dinámica general de las últimas décadas, es decir, un proceso de fuerte incremento en las demandas de agua y cuyo adecuado suministro ha quedado dificultado por la irregular distribución de recursos y el mencionado déficit de infraestructuras. Otro grave problema del recurso hídrico es la contaminación que en él producen las actividades desarrolladas en la aglomeración y que no sólo afecta a la misma, sino que traslada sus efectos aguas abajo por las salidas del sistema hídrico. En general, los cauces se encuentran contaminados a partir del núcleo central del ámbito debido al vertido de aguas negras. En definitiva, la situación actual de las infraestructuras del ciclo del agua es inadmisibles y no pueden seguir aplazándose las actuaciones que traten de corregir los problemas.

Sobre las infraestructuras energéticas cabe hacer consideraciones en parte afines y en parte diferentes a las del ciclo del agua. De entrada, resulta casi una obviedad que la complejidad funcional que caracteriza a las grandes ciudades modernas viene condicionada por la eficacia de sus sistemas de infraestructuras y redes para la prestación de servicios urbanos, de cuya calidad depende en gran medida el buen funcionamiento de los servicios que garantizan el nivel de vida y el bienestar de los ciudadanos.

Como quiera que el suministro de gran parte de estos servicios mediante redes de canalizaciones determina una cierta flexibilidad para su adaptación al progresivo crecimiento del medio urbano al que sirven, la conformación de la aglomeración urbana ha determinado que estos crecimientos se desarrollen de forma radial, según un esquema ramificado desde los nodos de la red (subestaciones eléctricas). Pero la progresiva complejidad del sistema, producida en primera instancia por el crecimiento y la extensión en el territorio de los propios núcleos, ha producido una necesidad de constante adaptación de los esquemas de distribución, que progresivamente tienden a configurar redes mixtas y malladas, más complejas, para garantizar la cobertura de la demanda o el abastecimiento en óptimas condiciones de seguridad.

Respecto a las infraestructuras de energía eléctrica, la previsión de nuevos canales de distribución, o la ampliación de los existentes requiere una política de coordinación entre los distintos agentes implicados (compañía suministradora, municipios, Medio Ambiente, empresariado industrial ...), dada la creciente complejidad

del contexto urbano común y de cara a conseguir una mejor interacción entre el trazado de las líneas y las limitaciones impuestas desde el planeamiento para zonas residenciales o con especial protección medioambiental.

En cuanto a la red de transporte de gas natural, este recurso energético constituye una opción altamente interesante en las políticas de diversificación de las fuentes energéticas que satisfacen las demandas actuales y potenciales de la región andaluza, valorando incluso su menor coste ambiental; por tanto, elevada eficiencia energética, su pequeño impacto contaminante y su capacidad para adaptarse a demandas tanto industriales como domésticas, hacen del gas natural una alternativa energética en el punto de mira de las estrategias energéticas de la Unión Europea, España y Andalucía, ámbito este último que cuenta con el gasoducto Magreb-Europa.

La implantación de la red de gas canalizado en la aglomeración de Granada como próxima realidad (actualmente hay adjudicadas las concesiones de distribución y suministro de gas natural en media y baja presión para los municipios de Granada, Albolote, Peligros, Churriana, Las Gabias, Armilla, Huétor Vega, Cájar y La Zubia, estando ya ejecutada una parte significativa de la infraestructura) ha supuesto la aparición de una alternativa energética competitiva que puede influir positivamente sobre el nivel de calidad medioambiental del ámbito, por un lado, y por otro sobre el equilibrio del balance de consumo energético de la aglomeración, especialmente en el sector industrial, que es de momento el principal destinatario de la oferta.

## Descripción y justificación de las actuaciones

La propuesta de ordenación del **Sistema de Asentamientos** se fundamenta en los siguientes objetivos: consolidación de los núcleos de la aglomeración urbana reconocidos y ordenados por el Planeamiento Municipal y establecimiento de cautelas sobre el crecimiento de los no reconocidos por el Planeamiento Municipal; establecimiento de medidas que eviten la creación de nuevos núcleos de población; fomento de la autonomía funcional de los distintos núcleos; formulación de medidas que eviten la aparición de nuevas situaciones de conurbación; y finalmente, implantación de la jerarquía para la prestación de los servicios públicos.

Respecto a esto último, en orden a la mejor funcionalidad del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana y a la mayor racionalidad en la prestación de los servicios públicos, se propone que los núcleos de población se distribuyan según la siguiente jerarquización en razón a su tamaño y función: Nivel A, centro regional (Granada); nivel B, núcleos prestatarios de servicios supramunicipales (se incluyen Albolote, Armilla, Atarfe, Maracena, Peligros, Pinos Puente, Santa Fe y la Zubia); nivel C, núcleos prestatarios de servicios mixtos (se incluyen Chauchina, Churriana de la Vega, Gabia la Grande y Huétor Vega); nivel D, núcleos prestatarios de servicios municipales (se incluyen Alfacar,





Alhendín, Cájar, Cenes de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Gójar, Güevéjar, Jun, Láchar, Monachil, Ogijares, Otura, Pinos Genil, Pulianas, Purchil y Víznar); nivel E, núcleos prestatarios de servicios locales: Ambroz, Alquería de el Fargue, Barrio de la Vega, Belicena, Bobadilla, Casanueva, Cerrillo de Maracena, Chaparral de Cartuja, Fuensanta, El Jau, Lancha del Genil, Peñuelas, Sierra Nevada, Trasmulas, Valderubio y Zuhaira); y nivel F, núcleos sin previsión de servicios, donde se incluyen los restantes núcleos de la aglomeración urbana.

Respecto al **Sistema de Comunicaciones y Transportes** de la aglomeración, las propuestas pretenden alcanzar los siguientes objetivos: asegurar la accesibilidad y articulación del territorio mediante la construcción y/o mejora del conjunto de redes y sistemas que relacionan la aglomeración urbana de Granada con la región y áreas urbanas exteriores; garantizar la vertebración interna de la propia aglomeración; satisfacer la demanda de movilidad de sus habitantes en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad; diversificar los modos por los cuales puedan producirse los desplazamientos de los ciudadanos; diseñar y construir las redes y sistemas de comunicaciones y transportes de modo que favorezcan la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos públicos, al sistema de espacios libres y a las áreas productivas; fomentar la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte; consolidar y, en su caso, potenciar los modos de transporte que exijan un menor consumo de recursos naturales; planificar, proyectar y construir las infraestructuras previstas respetando los valores naturales, ambientales, paisajísticos y culturales existentes; minimizar el impacto que deban producir las infraestructuras, tanto por su construcción como por su explotación, sobre el medio ambiente y los recursos productivos territoriales.

El conjunto de infraestructuras de comunicaciones persigue, según la concepción de la propuesta del Plan, su plena integración, a fin de posibilitar la intermodalidad (en la actualidad prácticamente inexistente), por un lado, y la movilidad transversal, esto es, entre los núcleos de la corona metropolitana, por otro lado. A continuación se pormenoriza la propuesta, distinguiendo entre los distintos subsistemas que la integran.

Considerando la aludida repercusión sobre el conjunto del espacio de la aglomeración, la propuesta de red viaria puede centrarse en tres objetivos concretos fundamentales: acortar el tiempo invertido en los desplazamientos, aumentar el nivel de seguridad con que éstos se producen y disminuir los impactos negativos que los mismos generan. Con estos objetivos-marco, las actuaciones que conforman la propuesta se dividen a su vez en tres grupos, que son equivalentes a los niveles jerárquicos del sistema viario, es decir, el nacional-regional, el propio de la aglomeración y el local-supramunicipal.

La propuesta en el nivel nacional-regional, que en definitiva se refiere a las infraestructuras viarias de relación con el exterior de la aglomeración, sin que ello impida un cierto grado de funcionalidad interna, tiene por principal finalidad la segregación de los tráfico exclusivos de paso de los que tienen por origen o destino

la propia aglomeración y de aquellos otros que tienen carácter de desplazamiento interno. A estos fines contribuirá de modo sustancial el cierre de una circunvalación exterior, Variante General o Segunda Circunvalación (VNR-01), la construcción de una Variante de la autovía A.92 (VNR-02) entre Láchar y la Variante General, así como de otra Variante de la CN.432 (VNR-03), la actual carretera de Córdoba, entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación, que actualmente es el único acceso territorial no segregado o desdoblado. A estas tres importantes actuaciones, que se resolverán con diseño de autovía, se suma la Carretera de Enlace entre la autovía A.92 y la carretera de Sierra Nevada (VNR-04), a través de las lomas orientales de Granada, con carácter de carretera de sección tradicional, que pretende acortar sustancialmente el recorrido hasta la estación de esquí de Sierra Nevada desde Levante, además de descongestionar un tanto el acceso actual desde la Ronda Sur y primer tramo de la carretera de la Sierra por término de Cenes. A continuación se explicitan las finalidades perseguidas con cada una de las intervenciones citadas.

La Segunda Circunvalación (VNR-01) pretende 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 de Granada, permitiendo el paso a través de la misma sin interferencias de los tráfico municipales o supramunicipales y distribuyendo los desplazamientos entre dichas carreteras y los distintos sectores de la aglomeración que sean origen/destino de los mismos. Las condiciones topográficas de la zona norte de la aglomeración (Sierra Elvira) obligan a utilizar como parte de esta Variante el tramo de la A.92 entre el cruce con la CN.323 norte y Santa Fe, planteándose la construcción del resto (Santa Fe-Puerto del Suspiro), que es ya de nuevo trazado, por las tierras de secano localizadas al suroeste de la línea formada por Santa Fe, Las Gabias y Alhendín.

La Variante de la A.92 entre Láchar y la Segunda Circunvalación, (VNR-02) tiene por objeto mejorar las características geométricas del actual trazado y posibilitar un mejor enlace entre estas dos vías, así como los accesos al Aeropuerto de Granada. Discurrirá, desde la A.92, entre las proximidades de Láchar y las de Santa Fe, hasta conectar con la Segunda Circunvalación. La totalidad del tramo será de nuevo trazado. El enlace de la vía con la Segunda Circunvalación será de tipo direccional, con el fin de garantizar la continuidad en condiciones adecuadas para todos los movimientos principales.

Con la Variante de la Carretera de Córdoba (VNR-03) se pretende mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, posibilitar la remodelación de la misma de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad y segregar los tráfico con origen-destino ajenos a los propios del corredor de Atarfe-Pinos Puente de los exteriores a la aglomeración. Discurrirá desde las proximidades de Casa Nueva, en la CN.432, hasta la Segunda Circunvalación, siendo la totalidad del tramo de nuevo trazado, paralelo y al sur de la carretera actual. Además de los enlaces de inicio y final, deberá realizarse uno intermedio para el acceso de Pinos Puente.





Por último, la carretera de enlace A.92-Sierra Nevada (VNR-04) tiene como objetivo territorial mejorar la accesibilidad a los núcleos de Beas de Granada, Quéntar y Dúdar, así como facilitar y acortar la conexión entre la A.92 este y Sierra Nevada y el sur de la aglomeración urbana. Discurrirá desde la A.92, en las proximidades de Huétor-Santillán, hasta la carretera de la Sierra en la confluencia Genil-Aguas Blancas, a través de un relieve algo accidentado, que obliga a efectuar tramos de nuevo trazado entre otros preexistentes que deben ser debidamente mejorados.

El segundo nivel viario, la red propia de aglomeración, está compuesto por el conjunto de vías que permiten su articulación con las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad. Las actuaciones propuestas en este nivel tienen por finalidad permitir los movimientos entre los distintos núcleos de la zona central de la aglomeración y entre estos y el exterior de la misma, con independencia del viario local-supramunicipal, así como de estructurar las principales subáreas hoy carentes del viario imprescindible. Once son las actuaciones planteadas a este respecto.

La remodelación de la Circunvalación de la CN.323 (VAU-01) tiene por finalidad posibilitar las actuaciones urgentes para la mejora a corto plazo del sistema viario de nivel de la aglomeración, a la vez que adecuar sus características a la nueva jerarquía funcional que le corresponde, una vez sea ejecutada la Segunda Circunvalación. Su adecuación incluye la remodelación de casi todos los enlaces con que cuenta esta vía con objeto de ampliar los movimientos permitidos, siendo especialmente importantes las interconexiones con el Distribuidor Sur y la Ronda Suroeste.

El Acceso A.92-Granada por Jun (VAU-02), que discurrirá entre el actual enlace de la A.92 a Jun-Alfacar y la ciudad de Granada, tiene por objetivo mejorar la conexión entre la zona norte de la capital y la A.92 este, lo que permitirá diversificar los accesos a dicha zona de la ciudad central y reducir la intensidad de uso de la CN.323, a la vez que disminuirá sensiblemente la distancia a recorrer. La vía constará de tramos de nuevo trazado y de otros preexistentes debidamente mejorados y ampliados, pues el diseño previsto tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta.

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432 (VAU-03), pretende mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, permitir el desdoblamiento de los accesos a la ciudad central por el noroeste y posibilitar la remodelación de la misma, de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad, presentándose, pues, como alternativa necesaria debido a la saturación que experimenta la actual. De ahí que la totalidad del tramo sea de nuevo trazado y que, además de los enlaces de inicio y final, se prevea un enlace intermedio coincidente con la Ronda Noroeste.

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Los Vados (VAU-04) cumple con los objetivos de mejorar las condiciones

de capacidad y seguridad de la CN.342 actual, de evitar las travесías de Santa Fe y Bobadilla y de suprimir los numerosos, además de peligrosos, accesos existentes a las propiedades colindantes. El trazado discurrirá entre la Variante General de la aglomeración y la actual Circunvalación de la CN.323 y, aparte de los enlaces correspondientes a estas otras autovías, deberá practicarse un enlace intermedio en la carretera local Santa Fe-Vegas del Genil.

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana (VAU-05), pretende diversificar las conexiones entre la Variante General de la aglomeración y la ciudad central, así como sustituir funcionalmente la actual carretera de La Malahá a Churriana y la antigua CN.323 entre Armilla y Granada, por lo que la totalidad del tramo será de nuevo trazado. No obstante, la vía constará de dos tramos con características funcionales distintas: autovía entre la Segunda Circunvalación y la Ronda Suroeste y carretera desdoblada y con cruces a nivel en glorieta entre la Ronda Suroeste y la Circunvalación de la CN.323.

El Distribuidor Norte (VAU-06) permitirá la unión entre el Acceso A.92-Granada por Jun y la Circunvalación de la CN.323, así como la interconexión de las principales radiales del norte de la ciudad central (las de Peligros y Pulianas). Esta actuación, junto con la de mejora del acceso de Jun, disminuye sustancialmente el recorrido de entrada desde la zona oriental a la ciudad central, siendo en su totalidad de nuevo trazado y requiriendo la remodelación íntegra del enlace de Maracena. La vía se prevé de doble calzada con dos/tres carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta.

La Ronda Noroeste (VAU-07), se plantea como solución adecuada para establecer la unión entre la CN.323 norte y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, así como para favorecer la articulación del triángulo formado por los núcleos principales de Albolote, Atarfe y Maracena. A tal fin, discurrirá entre las proximidades del polígono Asegra en la CN.323 y un punto intermedio del Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, siendo todo el tramo de nuevo trazado y con un diseño basado en la doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta. Su entronque adecuado implica a su vez la modificación de trazado de la CN.323 norte.

La Ronda Suroeste (VAU-08) supondrá la unión entre la CN.323 sur y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana, así como la articulación del conjunto de asentamientos formado por Alhendín, Armilla, Churriana y Las Gabias. Su trazado discurrirá en su mayor parte junto al río Dilar, siendo totalmente nuevo, de doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta. Las condiciones del medio que atraviesa aconsejan un diseño acorde con las actuaciones de encauzamiento del río Dilar y del espacio libre previsto en esta franja.

El Distribuidor Sur (VAU-09), tiene finalidades múltiples, como la interconexión de las carreteras radiales de Monachil, La Zubia y Ogijares con la CN.323 sur; la articulación transversal de los





núcleos de Huétor Vega, Barrio de Monachil, Cájar, La Zubia y Ogijares; y la mejora de la accesibilidad exterior a la Cornisa sur, así como de su movilidad interna. La actuación se plantea asimismo sustituir la carretera interna entre Huetor Vega y Ogijares, totalmente insuficiente para soportar el tráfico actual y con un alto nivel de peligrosidad. Su recorrido previsto irá entre la CN.323 sur, en las proximidades de Ogijares, y el final del Acceso Monachil-Granada, siendo la totalidad del tramo de nuevo trazado, tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas y los cruces previstos en cada carretera radial que intercepta serán a nivel y en glorieta.

El Acceso La Zubia-Granada (VAU-10), pretende la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera, debiendo servir como conexión preferente entre la Ronda Sur y el Distribuidor Sur. Discurrirá entre el enlace de La Zubia en la Ronda Sur y el punto de cruce entre el Distribuidor Sur y la actual carretera de La Zubia-Granada, siendo una vía de doble calzada con dos carriles cada una de ellas y con cruces a nivel de tipo glorieta.

Finalmente, la intervención en el Acceso Monachil-Granada (VAU-11), persigue la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera mediante su desdoblamiento. Por tanto, la nueva implicará doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta. Por otro lado, su paralelismo con el río Monachil, al que cruza en varias ocasiones, insta a diseñar el trazado conjuntamente con el encauzamiento del curso fluvial.

Por su lado, el tercer y último nivel jerárquico lo constituye la red viaria de nivel Local-Supramunicipal de la aglomeración urbana de Granada, es decir, los elementos que tienen por función esencial dar servicio a los desplazamientos vecinales. Por tanto, sus objetivos se centran en la conexión de los núcleos del sistema de asentamientos con la red viaria de nivel Nacional-Regional y/o de Aglomeración, la conexión entre sí de los distintos núcleos del sistema de asentamientos y la articulación interna de núcleos principales.

En relación con las actuaciones previstas sobre la red viaria de este nivel, las propuestas formuladas se concretarán en la creación de nuevos accesos a la ciudad central, es decir, nueva construcción de tramos o completación de la red, por un lado, y la mejora de algunos de los principales tramos existentes cuyas características son inadecuadas para las demandas a las que están sometidos.

Otro grupo de actuaciones del Plan se centra en la **Red Ferroviaria**. Aunque la propuesta de sistema ferroviario que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue tanto objetivos intrínsecos (afectan esencialmente a las finalidades del sistema) como de carácter extrínseco (afectan a otros aspectos de la estructura territorial de la aglomeración), a nivel de la funcionalidad pretendida interesa centrarse en los primeros, que se establecen en los siguientes: inserción de las instalaciones ferroviarias en la estructura territorial y urbana en mejores condiciones que las actuales; mantenimiento de la centralidad de las instalaciones ferroviarias de pasajeros y su modernización; y potenciación de las instalaciones de mercancías y mejora de la intermodalidad.

En relación a las actuaciones tendentes a mejorar la inserción de las instalaciones ferroviarias en el estructura territorial y urbana de la aglomeración, se proponen dos intervenciones de fuerte impronta.

Por una parte, la conexión entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla (RFV-01), supone la construcción de un enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla que discurrirá, a través del valle del río Cubillas al norte de Sierra Elvira, en vía simple y sin pasos a nivel, desde el sur del embalse de Cubillas en la línea de Moreda y desde el norte del núcleo de Pinos Puente en la línea de Bobadilla. Esta actuación tiene como finalidad, pues, unificar en uno sólo los dos accesos actuales, posibilitando así la mejora del actual de Bobadilla desde Pinos Puente hasta Granada y el levantamiento del actual de Moreda (RFV-06) desde el Polígono Juncaril hasta Granada.

En segundo lugar, la remodelación de la línea Granada-Bobadilla (RFV-02). Esta mejora tiene por finalidad adecuar sus características a las nuevas funciones que debe cumplir como único acceso ferroviario a la aglomeración, servir como soporte de las cercanías de Atarfe y Pinos Puente y evitar los conflictos con la ordenación urbana de la ciudad de Granada. El trazado de la vía de Bobadilla será básicamente el actual, pero dentro del mismo se diferencian dos tramos a los efectos de las actuaciones previstas: el oeste y el este con nexo en el barrio de Bobadilla. Sobre el tramo oeste deberán realizarse actuaciones encaminadas a la supresión de interferencias con el sistema viario; a la duplicación de la vía, si el tráfico ferroviario así lo exigiera, y a la defensa del canal ferroviario. Sobre el tramo oriental las actuaciones prevén la potencial duplicación de la vía y la supresión total de interferencias con el sistema viario, para lo que se propone el soterramiento del canal ferroviario.

Las actuaciones dirigidas a la modernización de las instalaciones de pasajeros implican la remodelación completa de la estación Granada-Andaluces (RFV-03), a fin de mejorar su funcionalidad, seguridad y comodidad, incluyendo los servicios propios de una estación central, a la vez que liberar suelos para la construcción de una terminal de autobuses de carácter metropolitano, que facilite la intermodalidad autobús-ferrocarril. Otras actuaciones tienen por finalidad la mejora de las estaciones ubicadas en Atarfe y Pinos Puente (RFV-04). La mejora de estas estaciones tiene como principal objetivo su adecuación a la implantación prevista de los servicios de cercanías.

Respecto a las actuaciones tendentes a la mejora e intermodalidad de las instalaciones de mercancías (RFV-05) se trata de trasladar las situadas en la estación Granada-Andaluces y los talleres ferroviarios inmediatos a un nuevo emplazamiento previsto en las inmediaciones de Mercagranada. Estas nuevas instalaciones de talleres y de mercancías ferroviarias tienen por objeto mejorar su posición en la aglomeración urbana para el desarrollo de las funciones que les son propias, liberar suelos en la estación Granada-Andaluces para facilitar su remodelación y facilitar la intermodalidad con el resto de medios de transporte; de hecho, este emplaza-





miento y la superficie reservada también permitirá la construcción del Centro de Transporte de Mercancías previsto. Aún cuando se trata de actuaciones independientes, se considera que la totalidad de las mismas debe ubicarse conjuntamente para conformar un Centro Intermodal que, además de mejorar la funcionalidad de los servicios de transporte de mercancías, potencie el desarrollo del subsector económico al internalizar las ventajas posicionales a nivel regional de que actualmente goza la aglomeración.

El conjunto de actuaciones indicado hará posible una mejora muy sustancial de la movilidad en el área, aumentando los niveles de seguridad, reduciendo los tiempos en gran parte de los desplazamientos y diversificando los recorridos posibles para alcanzar un determinado destino tanto interna como externamente al espacio de la aglomeración urbana.

Pero la sola puesta en funcionamiento de este nuevo escenario de infraestructuras viarias no resolverá todos los problemas de movilidad, puesto que determinadas causas estructurales, como la concentración de usos demandantes de desplazamiento en la ciudad central, seguirían dificultando los movimientos perifera-centro y generando, en consecuencia, situaciones de saturación. Es por ello que Plan de Ordenación del Territorio propugna un aún más importante grupo de intervenciones sobre el Sistema de Transportes de la aglomeración.

La propuesta de **Sistema de Transportes** que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue diversos objetivos básicos que consisten en: definir un sistema integrado de transporte colectivo; crear una oferta de conexión entre los distintos núcleos de la aglomeración; mejorar el servicio de los diferentes núcleos del área con Granada, hasta hacerlo competitivo con el vehículo privado; y mejorar asimismo el transporte urbano de la ciudad central.

A su vez, la propuesta se fundamenta en tres líneas de actuación principales y complementarias: la progresiva implantación del tranvía, como medio de transporte público tanto intermunicipal como municipal de Granada, en cuatro fases, de las cuales dos se programan en el período previsto de vigencia de este Plan (2000-2011) y las otras dos fuera del mismo; la implantación del servicio de Cercanías Ferroviarias; la reforma de las líneas de transporte público intermunicipal que utilizan como medio el autobús, para adaptarse a los requerimientos actuales de funcionalidad y a la progresiva implantación del tranvía; y finalmente, la mejora del viario local-supramunicipal, ya vista, para que sirva de soporte a las líneas de autobuses.

Aun cuando el problema que se pretende abordar es el transporte público supramunicipal, la propuesta no puede sustraerse de intervenir, al menos parcialmente, en el transporte público municipal de la ciudad de Granada, origen y/o destino mayoritario de los viajes, para garantizar la funcionalidad y coherencia global del sistema.

La propuesta de implantación progresiva del tranvía como modo de transporte público preferente se basa en el trazado de una vía doble que circunvale las áreas centrales comerciales y de servicios

de Granada. A este trazado en ronda acometerían las distintas líneas radiales, también en vía doble, que progresivamente se fuesen agregando en las distintas fases. Sobre la línea en ronda se plantean dos estaciones principales de intercambio con el transporte urbano e interurbano, una al norte en La Caleta, y otra al sur, en el Paseo de la Bomba. Además, se propone la implantación de otras dos estaciones de intercambio con el ferrocarril, una entre la estación de Andaluces y Avenida de la Constitución y otra entre dicha estación y el Camino de Ronda.

La red de tranvía o metro ligero, como se ha indicado, se compondrá de un anillo que circunvale el área central de la ciudad de Granada (Constitución-Gran Vía-Reyes Católicos-Puerta Real-Paseo del Salón-Camino de Ronda-Constitución) y de cinco líneas radiales para cubrir el ámbito de implantación previsto: línea Norte hasta Albolote, línea Sierra hasta Pinos Genil, línea Cornisa Sur hasta Ogijares, línea Dilar, con bifurcación en Armilla, hacia el oeste hasta Churriana-Las Gabias con prolongación a Vegas del Genil y hacia el sur hasta Otura, y línea Vega con bifurcación en Santa Fe, hacia Aeropuerto y Láchar, y hacia Chauchina y Fuente Vaqueros.

En cuanto al servicio de transporte público de pasajeros sobre el viario en el interior de la aglomeración urbana de Granada, se prestará por autotaxis y autobuses. La red habrá de planificarse de forma global, incluyendo los servicios urbanos e interurbanos, y como complementaria al transporte en plataforma reservada, del que se considera tributaria. La red interurbana de autobuses se compondrá preferentemente de líneas en bucle y doble sentido, excepto cuando las características de los núcleos de población y/o actividad, de la red viaria que haya de servir de soporte y la funcionalidad urbana recomienden trazados exclusivamente radiales. Con el diseño en bucles se pretende potenciar la accesibilidad a los núcleos más importantes de la aglomeración, desde el resto de núcleos.

Se prevé que la red cuente, al menos, con dos intercambiadores modales con la red urbana y con el anillo central del tranvía o metro ligero de la ciudad de Granada, situados uno al norte, en la estación ferroviaria de Granada-Andaluces o en el área de La Caleta, y otro al sur, en el Paseo del Salón.

Con esta remodelación de las líneas de autobuses se persigue, de una parte, ajustar el trazado y número de expediciones a las demandas de movilidad más complejas requeridas por los usuarios; y de otra, coordinarlas con las sucesivas fases de implantación del tranvía. Por otra parte, se modifica el criterio actual de líneas radiales al de líneas en anillo cuyo objetivo es enlazar los distintos núcleos de cada subárea. Además, se introduce una línea circular que, enlazando las estaciones finales del tranvía, recorrería la primera corona de la aglomeración conectando los distintos núcleos cabecera prestatarios de servicios de cada sub-área definidas en la aglomeración urbana.

Respecto al Centro Intermodal de Transporte de Mercancías, el objetivo máximo es el de concentrar las actividades relacionadas con la logística del transporte terrestre en la aglomeración ur-





bana de Granada, incluyendo el almacenamiento, la distribución y la manipulación realizados por empresas de transporte, así como la prestación de servicios a dichas empresas, a los vehículos y a los transportistas. Se prevé su ubicación entre la vía ferroviaria de Bobadilla, el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432 y la actual CN.342. La planificación funcional y el diseño del Centro de Transporte de Mercancías deben facilitar la intermodalidad entre el transporte por ferrocarril, el transporte por carretera de largo recorrido y el transporte para la recogida o distribución de las mercancías.

Dada la complejidad y especificidad de la propuesta de transporte público supramunicipal, la que realiza el Plan de Ordenación del Territorio debe entenderse como un esquema programático, con el objetivo de permitir la concertación entre los implicados y cuyo desarrollo habrá de producirse en el marco de una planificación especializada.

En cuanto al subsistema de transporte exterior a la aglomeración urbana de Granada, aquel se compone de tres grandes infraestructuras: el Aeropuerto de Granada, la Estación de ferrocarril de Granada-Andaluces y la Estación de autobuses de Granada. Además de la mejora propuesta de la estación de ferrocarril y de la consideración de una posible ampliación del aeropuerto, es preciso potenciar la interconexión entre los componentes de este subsistema de transporte exterior mediante los servicios públicos de transporte de pasajeros.

El último sistema relevante desde el punto de vista espacial para la articulación territorial es el constituido por los **Espacios Libres**, una opción de ordenación del medio rural en contacto o en el área de influencia de los núcleos de la aglomeración urbana 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 pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata.

Dentro de la estructura de articulación territorial prevista para aglomeración urbana de Granada, el sistema de espacios libres propuesto tiene un gran peso por la ubicación estratégica y las fuertes interrelaciones de sus espacios integrantes que, además de numerosos, abarcan una importante extensión en el conjunto del ámbito. Pero lo que es más significativo, gran parte del sistema tiene fuerte integración con el resto de los elementos estructurantes, tanto con los núcleos de población (la gran mayoría de ellos cuentan con espacios libres en contacto o en las inmediaciones), como con las redes viarias y, en su caso, los medios de transporte público que las transiten, pues atraviesan en muchos casos, y con posibilidades de acceso físico directo, los espacios libres del sistema, sobre todo los centrales, que se distribuyen esencialmente por el espacio de vega.

Sobre la base de estas condiciones y potencialidades que ofrece el sistema de espacios libres, los objetivos de la ordenación propuesta, esto es, la conformación física del entramado, los espacios extensivos y lineales seleccionados y las interrelaciones previstas con el resto de los elementos estructurantes, son muy

numerosos e, incluso, ambiciosos, girando en torno al objetivo principal de consolidar el sistema de espacios libres como uno de los referentes básicos para la ordenación y organización del territorio de la aglomeración urbana.

La importancia que dentro de este Plan adquiere el Sistema de Espacios Libres recomienda una descripción más pormenorizada del mismo que se realizará en un apartado independiente para no romper excesivamente la justificación de la estructura de articulación territorial.

Otro de los sistemas estructurantes considerados es el **Sistema de Dotaciones** supramunicipales. La cobertura en equipamientos y servicios comunitarios para el área de la aglomeración de Granada es diferente según el ámbito de influencia. Los objetivos que se marca en Plan de Ordenación del Territorio a este respecto, y que en su mayor parte han de ser resueltos por las Administraciones competentes en cada materia, son los siguientes: completar el escalón básico de dotaciones municipales; localizar preferentemente las dotaciones al servicio de varios municipios en los núcleos de Nivel B y C (según la jerarquía establecida por el propio Plan); ubicar las dotaciones al servicio general de la aglomeración en la ciudad de Granada; situar las dotaciones al servicio de más de un municipio en el entorno de los nodos del transporte público supramunicipal; y agrupar las dotaciones de los distintos servicios, según criterios de accesibilidad relativa para los usuarios.

Precisamente son las dotaciones de nivel de *subárea* y de *aglomeración* las que necesitan una localización que impida los problemas detectados. Esta localización es la que desde el Plan de Ordenación del Territorio se pretende conseguir con la reserva de suelos destinados a dotaciones que descentralicen los servicios y satisfagan las necesidades de los habitantes sin tener que desplazarse, inevitablemente, a la ciudad central de la Aglomeración. Importantes determinaciones a este respecto son las de localizar dotaciones de nivel supramunicipal donde sea previsible una importante afluencia de usuarios en núcleos de nivel B (Albolote, Armilla, Atarfe, Maracena, Peligros, Pinos Puente, Santa Fe y La Zubia) y en las proximidades de la red de tranvía o metro ligero propuesta en el presente Plan.

Los objetivos que marca el Plan de Ordenación del Territorio en relación a las **Infraestructuras de los Servicios Urbanos** están dirigidos, sobre todo, a la coordinación en la implantación de las redes y en la optimización de su funcionamiento, para cuyos fines establece diversas determinaciones y reserva determinados suelos para la más fácil implantación de esas infraestructuras.

En relación a las infraestructuras del ciclo del agua en la aglomeración urbana de Granada, y con referencia en las propuestas del Plan, la actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de las empresas prestatarias de servicios tienen por cometido los siguientes objetivos: cerrar en el plazo máximo de seis años el ciclo integral del agua; disminuir el consumo de agua potable mediante políticas realizadas sobre la demanda y sobre las condiciones de las infraestructuras de abastecimiento hasta establecerlo al final





del período de vigencia del presente Plan en 250 litros/habitante/día; unificar el suministro de agua potable para toda la aglomeración urbana; limitar las captaciones de agua del acuífero para abastecimiento urbano a los períodos de sequía; potabilizar la totalidad del agua consumida para usos urbanos; equiparar las condiciones de calidad, caudal y presión en el sistema de asentamientos de la aglomeración urbana; sustituir en el plazo máximo de nueve años las distintas captaciones y procesos de tratamiento existentes en la aglomeración urbana por el nuevo sistema unificado, construir en el plazo máximo de seis años la totalidad de la red de evacuación de aguas usadas en la aglomeración urbana; depurar en el plazo máximo de seis años la totalidad de las aguas usadas por el sistema de asentamientos de la aglomeración; reutilizar las aguas depuradas para el riego de los distintos cultivos de la Vega de Granada, según las condiciones de calidad establecidas para cada uno de ellos; impedir la construcción o ampliación de redes de suministro o depuración de aguas no integradas en el sistema unificado; unificar para toda la aglomeración urbana, al menos, la gestión de la captación, potabilización, depósito y distribución del abastecimiento de agua en alta y de la evacuación general, depuración y reutilización de las aguas usadas; establecer una política tarifaria única para el agua en la aglomeración urbana, sin perjuicio de los recargos y canon zonales a que hubiera lugar, de manera transitoria, motivados por la construcción de las infraestructuras necesarias.

La propuesta del Plan de Ordenación del Territorio refleja la que establece el "Plan de Saneamiento y Abastecimiento de la Vega

de Granada" (1994), manteniéndose sus principales criterios de intervención, es decir, la consagración del ciclo integral del agua, el fomento de la gestión supramunicipal y una intervención equilibrada en todo el ámbito; pero centrándose únicamente en los municipios integrantes de la aglomeración urbana y añadiendo elementos de detalle propiciados por la escala de trabajo y las necesidades de coordinar ciertas actuaciones con otras dentro de los sistemas estructurantes de la aglomeración.

Los objetivos generales del Plan de Ordenación del Territorio para el abastecimiento y consumo de energía son los de fomentar entre la población de la aglomeración urbana hábitos de consumo racional y ahorro de energía; potenciar el uso de las energías renovables y en especial de la solar y la procedente de la biomasa; garantizar un abastecimiento de energía estable y suficiente en toda la aglomeración; extender progresivamente a toda la aglomeración urbana la red de gas natural canalizado; evitar o minorar el impacto ambiental producido por el trazado de las infraestructuras; impedir el trazado de nuevos tendidos eléctricos aéreos por los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana o por las zonas protegidas por la legislación ambiental y por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos por el presente Plan; trazar las nuevas infraestructuras por pasillos que no dificulten la ejecución de las actuaciones previstas en este Plan; compatibilizar el trazado de las infraestructuras con el necesario crecimiento del sistema de asentamientos urbanos; proteger las infraestructuras, evitando la implantación en su entorno de usos y actividades que puedan resultar incompatibles.



## EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

Junto al sistema de asentamientos y al de comunicaciones y transportes, el otro principal sistema estructurante definido en este Plan de Ordenación del Territorio es el de Espacios Libres, 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 pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata.

En realidad, muchos espacios alcanzan carácter de libres socialmente sentidos y vividos de modo completamente espontáneo o por tradición histórica, independientemente de que la Administración

les haya otorgado de forma explícita tal calificación o no. En los casos donde las actividades de esparcimiento están implantadas pero el espacio no tiene condición de dominio público, cabe establecer las medidas oportunas para el mantenimiento de las circunstancias que han posibilitado esta función social. La otra alternativa consiste en potenciar el uso colectivo de determinados espacios, en crear nuevos espacios libres en definitiva, desde las competencias de la planificación territorial. En el caso de la aglomeración urbana de Granada y con la oportunidad brindada por la formulación de este Plan de Ordenación del Territorio, se llega más lejos aún al proponer la construcción de un *sistema de espacios libres*, con referencia supramunicipal para toda la aglomeración urbana.



Con este Sistema se pretende que muchas áreas y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos cotidianos, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del Sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de procesos urbanísticos.

Los elementos que constituyen la propuesta de ordenación, la designación de los espacios extensivos y lineales, su organización en itinerarios, los corredores de enlace entre los mismos y la zonificación del suelo afectado se señalan en el plano de "Organización y Zonificación del Sistema de Espacios Libres" (Ord-2.1).

### Finalidad de la ordenación propuesta

La ordenación que se propone para el Sistema de Espacios Libres parte de la consideración de su capacidad estructurante del espacio y de su condición de referente básico para la organización del territorio de la aglomeración urbana. A partir de estos principios, la propuesta del Sistema se ajusta a diversos objetivos estratégicos, todos ellos presumiblemente alcanzables con la aplicación de este Plan de Ordenación del Territorio. Por otro lado, además de los objetivos múltiples que se pretende cumplir con la construcción del Sistema, la consideración conjunta del mismo pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema de asentamientos a través de espacios lúdico-recreativos que propicien su continuidad física y funcional.

En principio, precisar que el Sistema de Espacios Libres de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo que debe permanecer básicamente libre de edificación a fin de permitir el contacto de la población con la naturaleza y las áreas rurales, conservar unas condiciones ambientales adecuadas en la aglomeración, mantener la autonomía de las áreas urbanas y salvaguardar las zonas con valores ecológicos y paisajísticos compatibles con las actividades humanas de ocio relacionadas con el medio. Forman parte también del Sistema las infraestructuras e instalaciones que facilitan las finalidades anteriores. Precisar igualmente que los espacios libres normalmente no han de pertenecer al dominio público, pero sí han de ser de aprovechamiento social, donde predominan los elementos de carácter natural sobre los de origen antrópico; tratándose de espacios abiertos, al aire libre, destinados esencialmente a actividades relacionadas con el paseo, deporte, recreo, contacto con la naturaleza y otras formas de ocio. Implican, además, su sujeción al dominio rural o forestal.

En el territorio afectado por la propuesta se establecerán las acciones y medidas que desarrollen los siguientes objetivos:

complementar el sistema de aglomeración con los distintos sistemas municipales; facilitar su acceso desde los núcleos del sistema de asentamientos; favorecer su continuidad a través de los núcleos urbanos; mejorar el paisaje urbano limitrofe; evitar su ocupación con usos, instalaciones o construcciones inadecuadas; salvaguardar los valores ecológicos y paisajísticos que contienen; mantener la actividad agrícola y tratar de recuperarla en los terrenos que se encuentren en situación de abandono productivo; fomentar la revegetación de los suelos forestales afectados cuando sus características así lo recomienden; aumentar el suelo de dominio público; evitar la privatización de suelos afectos al dominio público o de carácter patrimonial de las Administraciones y Entidades Públicas; fomentar la recuperación de los suelos de dominio público ocupados por particulares; proteger, mejorar y rehabilitar los bienes con valores culturales de interés para la aglomeración; mejorar o construir los canales de interconexión entre los distintos espacios integrantes; construir las infraestructuras necesarias para facilitar el uso colectivo; facilitar el conocimiento público de estos espacios y sus características; finalmente, y como objetivo integrador de todos los anteriores, poner en valor socialmente el Sistema de Espacios Libres.

La materialización de estos objetivos ha requerido concebir un Sistema extenso, ramificado, complejo, que se apoya en masas acuáticas, espacios agrícolas y forestales, de gran potencial recreativo a partir de sus condiciones ambientales y paisajísticas y de localización relativa en la aglomeración urbana, así como en cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias y caminos importantes, espacios lineales todos ellos que en su mayoría tienen capacidad estructurante y, además, suelen corresponderse con corredores visuales de gran valor.

La comprensión y apreciación de tan vasta superficie y la organización de los espacios, recorridos internos de los mismos y ejes de conexión entre aquéllos ha recomendado su segregación por itinerarios. Cada uno de ellos está compuesto por al menos dos espacios extensivos que guardan elementos territorialmente integrados, a tenor de las características definidoras del medio y de la propia conformación de los elementos vertebradores. Aunque, a veces, es el factor localización (contigüidad) el que decide, en general los espacios conformadores de un mismo itinerario expresan afinidad territorial; adolecen de una determinada problemática; cuentan con diversos activos ambientales y paisajísticos y, en casos, culturales compartidos; ofrecen potencialidades de similar signo y requieren actuaciones comunes en aras a su máxima implicación como espacios libres.

A través de la red de espacios lineales se traban y vinculan los espacios extensivos del Sistema y muchos de los núcleos de población y su entorno rural, interrelacionándose así espacio urbano, agrícola y forestal; a su vez, los itinerarios se interconectan a través de un viario de unión (*enlaces*) que tiene por objeto integrar la totalidad de la red. Ahora bien, casi todos estos espacios lineales, sean de itinerario o de enlace, tienen suficiente carácter y, a veces, heterogeneidad como para hacerlos por sí mismos atractivos y explicativos de los hechos naturales y antrópicos concurrentes.





Consecuencia lógica de la importante superficie abarcada por el Sistema de Espacios Libres ha sido su superposición con situaciones diversas no sólo de índole física, sino también dominicales y jurídicas, lo que se pone de manifiesto en la **Zonificación del suelo afectado**, que conlleva consecuencias a los efectos de la regulación de los usos y transformaciones permitidos. A este respecto, se distinguen las siguientes situaciones: Zona 1, "Suelos incluidos en espacios naturales protegidos"; Zona 2, "Suelos de alto valor ecológico-ambiental"; Zona 3, "Suelos de alto valor productivo"; Zona 4, "Otros suelos de los espacios extensivos" y Zona 5, "Suelo de espacios lineales y enlaces entre itinerarios".

Las actuaciones que se proponen tienen por referencia los elementos constituyentes y los itinerarios del Sistema, que más adelante se pormenorizan, pero subyace la mencionada zonificación del suelo afectado. Así, en las zonas incursas en espacios naturales protegidos, la intervención ha de compatibilizarse con la que prevén los correspondientes instrumentos de gestión, aparte de ser, de por sí, especialmente sensible con los requerimientos ecológicos de estos espacios acreedores de protección al más alto nivel normativo. En los suelos de alto valor ecológico-ambiental definidos por este Plan (ver Plano correspondiente, *Ord-3*), pero que no están declarados espacios protegidos, las actuaciones son, como en el caso anterior, especialmente respetuosas con los requerimientos ecológicos del medio, pero existe un más decidido compromiso del Plan de Ordenación del Territorio por acercarlo a su uso y disfrute colectivo; en estos suelos, por lo demás, es mayoritario el dominio público. En los suelos de alto valor productivo, donde es predominante el dominio privado, puesto que se trata de los predios agrícolas de vega que han sido incluidos dentro del Sistema de Espacios Libres, las actuaciones van especialmente dirigidas a la activación, señalización y mejora de los recorridos internos, que son normalmente de dominio público (vías pecuarias, caminos principales, márgenes fluviales, etc.), a la protección y, si cabe, restauración de edificios de interés cultural y, como no, a la preservación de los usos actuales de tales suelos, y la potenciación de aquellos otros que refuercen el carácter rural de estas áreas y su disfrute público. En los que no están sujetos a ninguna de las situaciones anteriores, las actuaciones son más flexibles, siempre que la funcionalidad perseguida lo requiera. Finalmente, en los suelos afectados por los espacios lineales, tanto de itinerario como de enlace, todas las actuaciones tienen una serie de denominadores comunes: la restitución del dominio público en caso de haber sido ocupado, la construcción de miradores en puntos estratégicos y, cuando sea preciso, la mejora del trazado y piso y la recualificación ambiental y paisajística de sus márgenes. Esta afectación zonal se señala en el Plano de Organización y Zonificación del Sistema de Espacios Libres (*Ord-2.1*).

La organización funcional del Sistema de Espacios Libres se materializa en **Itinerarios**. Un total de ocho definidos representan la diversidad ambiental, ecológica, paisajística y cultural del ámbito de la aglomeración urbana de Granada, concretándose en los siguientes: A, Vega Alta; B, Vega Baja; C, Sierra Elvira-Embalse de Cubillas; D, Río Beiro-Alto Darro; E, Interfluvios

Orientales; F, Borde Noroccidental de Sierra Nevada; G, Río Dílar; H, Alto Río Monachil. A su vez, los itinerarios se conectan entre sí mediante los siguientes nueve enlaces a fin de cerrar la malla del Sistema: A-B-G, Vías pecuarias del borde suroccidental de la Vega; A-E, Tramo urbano del río Genil; A-F, Pasillos del Chorrillo y de las Canteras; A-G, Bajo río Dílar; B-C, El Alitaje y los Trances; C-D, Carretera de Nívar y el Castillejo; D-E, Acequia de Aynadamar-Cerro del Tambor; E-F-H, Carretera de Sierra Nevada entre Pinos Genil y Chozas Alteras; F-G, Solana de la Boca de la Pescá. Sobre cada itinerario, que presenta una casuística distinta en función de las zonas dominicales y jurídicas, es decir, según las afecciones que tienen, se pormenorizan las actuaciones y limitaciones.

El itinerario "**Vega Alta**" (A) está incurso en las áreas de Vega delimitadas por la carretera Granada-Santa Fe, la Circunvalación de la CN-323, Churriana de la Vega, Cúllar Vega y Vegas del Genil, por un lado (espacio A-1, "Vega Central"), y el área situada entre el sur de la ciudad de Granada, la conurbación formada por Huétor Vega-Barrio de Monachil-Cájar-La Zubia-Ogijares y la Circunvalación de la CN-323 sur, por otro lado (espacio A-2, "Vega Sur"). Los objetivos principales sobre estos espacios son su preservación como zonas no edificadas y, por tanto, el mantenimiento de sus características rurales; la potenciación de la conexión territorial entre los dos espacios extensivos a través del río Monachil (espacio lineal A-I) y la conversión de los mismos en un parque rural basado en la red hídrica y de caminos.

Como quiera que los suelos incluidos en el itinerario deben mantener su actual condición agrícola, su registro público se realizará por la extensa red de caminos generales que transitan estos espacios y por las banquetas de los encauzamientos de los ríos Genil, Dílar y Monachil. Sin perjuicio de lo anterior, las redes públicas deben ampliarse puntualmente para permitir la localización de pequeñas áreas de aparcamiento y servicios que faciliten la visita. Precisamente dada la importancia de las redes públicas para la finalidad perseguida, la ordenación de los núcleos urbanos inmediatos y los proyectos de red viaria colindantes han de facilitar el acceso a las mismas y su continuidad. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano concerniente (*Ord-2.1*) y las edificaciones tradicionales existentes de valor arquitectónico y/o histórico (más de una veintena entre los dos espacios extensivos del itinerario), que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* del presente Plan.

Al itinerario "**Vega Baja**" (B) corresponden las áreas situadas en el entorno de los ríos Genil y Cubillas en el sector occidental de la Vega, incluyendo la zona de confluencia de ambos, así como las grandes masas forestales que se localizan en las lomas del borde meridional de la Vega (Pinar de Láchar y Dehesa de Santa Fe), jalonando los núcleos de población más occidentales de la aglomeración (Santa Fe, Chauchina, Fuente Vaqueros, Cijuela y Láchar). Los principales objetivos establecidos para este itinerario se concretan en su preservación como espacio no edificado y, por tanto, el mantenimiento de sus características rurales; así como en la potenciación de la





conexión de las áreas fluviales y forestales que lo componen, haciendo especial hincapié en las medidas de preservación de los espacios húmedos y riberas arboladas de las áreas insertas en la zona de vega.

Es incuestionable el interés que tiene el itinerario para el disfrute de algunos de los aspectos más significativos de la Vega de Granada, o para usar más intensamente los montes forestales de Láchar y Santa Fe, y donde los recorridos propuestos permiten la puesta en contacto de las dos unidades representativas de la Depresión de Granada en el sector oriental, la llanura irrigada y las lomas y glaciés circundantes, a cuyo fin contribuye el nexo de primera magnitud que es el río Genil. Por tanto, las actuaciones a emprender deben estar dirigidas a poner de relieve estos valores y cualidades y potenciar, en suma, sus aptitudes como espacios de uso público no reñido con los usos productivos instalados.

A este respecto, se deberán priorizar intervenciones públicas encaminadas a la permeabilización de zonas de difícil acceso por barreras naturales o artificiales, la ubicación estratégica de aparcamientos y de instalaciones asistenciales y de servicios, adecuaciones en los recorridos internos y externos para la práctica de senderismo y ciclismo, entre otras, y la más específica de instalación de un museo-exposición dedicado a los usos y aprovechamientos de los recursos de la Vega a lo largo de su historia, para cuyo fin es apropiado el antiguo aserradero ubicado en las cercanías de la carretera comarcal Santa Fe-Atarfe, edificio que además requiere urgente restauración. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano concerniente (*Ord-2.1*), donde destaca por su potencial panorámico el propuesto en la Dehesa de Santa Fe, y las edificaciones tradicionales existentes de valor arquitectónico y/o histórico (dieciséis, aparte el casco antiguo de Santa Fe, e incluyendo algunos restos arqueológicos como la Torre de Roma), que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* que complementa al presente Plan.

El itinerario “**Sierra Elvira-Embalse de Cubillas**” (C) se localiza en el cuadrante noroccidental de la aglomeración urbana, en la zona delimitada entre la CN-323 y los núcleos urbanos de Atarfe y Pinos Puente. La localización respecto al sistema urbano, las condiciones ecológico-ambientales, así como las paisajísticas (fuerte contraste e intervisibilidad entre la sierra y el embalse), que concurren y las intervenciones públicas para el uso colectivo realizadas la convierten en una de las zonas del perímetro de la Vega más atractivas y adecuadas para su integración en el Sistema de Espacios Libres. En consecuencia, los objetivos de ordenación se centran fundamentalmente en asegurar la preservación de las condiciones ambientales y paisajísticas de los espacios que componen el itinerario, evitando alteraciones sensibles, mejorando las posibilidades visuales y conservando los elementos naturales y culturales que dan significado a estos espacios.

Además, los espacios extensivos y lineales de este complejo requieren, como en otros casos, determinadas actuaciones complementarias encaminadas a dotarlos de verdadero sentido como espacios libres, resultando prioritarias las siguientes: la confirma-

ción de la zona orográfica y del embalse como áreas deportivas y recreativas, en gran parte ya orientadas y equipadas a tal fin; las intervenciones que han de acometerse en los tramos iniciales del itinerario, es decir, la ejecución de viario apropiado al uso previsto sobre terrenos aún no ocupados por la edificación y adecuación de las márgenes del arroyo Juncaril; la mejora de la accesibilidad al valle del río Colomera poco antes de confluir en el Cubillas, pues también reviste interés especial para dar pleno sentido paisajístico y de reconocimiento territorial a este eslabón más meridional del modelo paisajístico Subbético en los límites de la Vega de Granada; y la potenciación como espacios de interés paisajístico y cultural de algunos sectores de la llanura aluvial del río Cubillas. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano correspondiente (*Ord-2.1*), donde destacan por su potencial panorámico el mirador de la Ermita y otros dos a habilitar, uno junto a la Atalaya y otro en el camino que desciende hacia el embalse del Cubillas; asimismo las instalaciones de arqueología hidráulica sobre el río Cubillas, la Atalaya musulmana y alguna otra edificación de valor arquitectónico e histórico que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* que complementa al presente Plan.

El itinerario “**Río Beiro-Alto Darro**” (D) está conformado por localizados en el cuadrante nororiental del ámbito de la aglomeración, es decir, la cabecera de los ríos Beiro y Darro en la Sierra de la Yedra y la Alfaguara, constitutivas del complejo orográfico de Arana justo en el contacto con las poblaciones de Víznar y Alfacar, así como los terrenos que ocupó el vertedero de Granada en la carretera de Víznar. Los aspectos ambientales en sentido amplio adquieren el mayor protagonismo dentro del espacio serrano de este itinerario, pues está presidido por importantes elementos naturales, tanto bióticos como abióticos, constituyentes de diversas unidades ambientales en muchos casos de muy alto valor. Pero también alcanza gran interés la dimensión paisajística y cultural (contrastes topográficos y cromáticos; hitos históricos, etc.) dentro del conjunto del itinerario, muy especialmente en los espacios lineales del mismo. Estas condiciones obligan a extremar las medidas de compatibilización máxima e impacto mínimo entre el uso social de los espacios que componen el itinerario y los valores ecológico-ambientales, paisajísticos y culturales que aquel contiene.

En consecuencia, las medidas de ordenación dentro de este itinerario tienen por finalidad básica la preservación de los elevados valores ambientales, a la vez que la promoción de una mayor vinculación socio-territorial con la aglomeración urbana, donde el espacio que se ganará al sellado vertedero (D-1, “Solana del Beiro”) juega un papel importante como nexo del itinerario, en una clara oportunidad de incorporación a la red de espacios de uso público, siendo objetivo prioritario su regeneración ambiental y paisajística adecuadas a la finalidad prevista. Por su lado, las funciones que puede cumplir el espacio inserto en el Parque Natural de la Sierra de Huétor (D-2, “Sierras de Alfacar y Víznar”) son esencialmente las relacionadas con actividades lúdico-deportivas, didácticas y naturalistas, que de hecho contempla en términos





genéricos el correspondiente Plan de Ordenación de Recursos Naturales. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano correspondiente (*Ord-2.1*), donde destacan los existentes en la carretera de Nívar, en el centro de recepción de visitantes del Parque Natural y en la Cruz de Víznar, así como los que se proponen en la carretera de Granada a Víznar y en puntos estratégicos de la sierra por su potencial panorámico.

El itinerario “**Interfluvios Orientales**” (E) se localiza en las lomas y valles que ciñen la ciudad de Granada por su borde oriental y que, a su vez, entran en contacto con el núcleo de Cenes de la Vega. Las determinaciones de ordenación tienen por finalidad básica la consolidación como espacio forestal y agroforestal, compatible con el uso público. Además de potenciar las actividades de esparcimiento, que tienen un importante arraigo social en los montes públicos del Llano de la Perdiz y Dehesa del Generalife, se han de preservar las áreas arboladas y arbustivas autóctonas, sobre todo por su alto valor ecológico, y las masas de pinar, sobre todo por sus valores ambientales. Igualmente se establece la finalidad de potenciar la conexión del complejo monumental de la Alhambra con estos espacios forestales adyacentes, paisajística y culturalmente vinculados.



La cuenca del bajo río Darro abarca la mayor parte del itinerario, siendo además su zona más compleja y compartimentada, a la vez que aglutinadora de valiosos registros ecológico-ambientales, paisajísticos y culturales, por lo que constituye uno de los ámbitos más apreciados socialmente de la aglomeración urbana, encontrándose en la actualidad con cierto grado de equipamiento (zonas de juegos, campos de fútbol, fuentes, etc.) para tal fin, que ha de ser completado. El valle del Genil medio ofrece, por su parte, gran valor estratégico por cuanto que constituye el umbral de acceso al complejo de esquí y a buena parte de los espacios lúdicos de Sierra Nevada, sin menoscabo de los valores paisajísticos y ambientales que aglutina, siendo aquí prioritarias las medidas conducentes a la preservación de los usos del suelo actuales, aunque se permitan los que sean compatibles con la finalidad lúdico-recreativa del espacio (en particular, culturales, deportivos y de restauración). Por su lado, los espacios lineales del itinerario conforman, en su mayor parte, ejes vertebradores irremplazables de los espacios extensivos.



A partir de los espacios de dominio público que constituyen más de la tercera parte del área total delimitada entre montes y riberas, el uso colectivo se realizará por los caminos y senderos que lo atraviesan, para cuyo fin se establecerán medidas administrativas que faciliten su tránsito por los que se internan en predios privados intercalados entre los públicos, siendo precisa su utilización para entender y disfrutar en su conjunto las características de estas cuencas fluviales y visuales en torno a los ríos Darro y Genil. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano concerniente (*Ord-2.1*), donde destaca por su potencial panorámico el propuesto en el Cerro del Sol, aparte los existentes en el Cerro de San Miguel, en el Cerro del Aire y en otros lugares del itinerario. Respecto a las edificaciones de valor, que se señalan

tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* que complementa al presente Plan, destacan la Ermita de San Miguel, la Abadía del Sacromonte, el cortijo de Jesús del Valle y antiguas infraestructuras hidráulicas sobre los ríos Darro y Genil.

El itinerario “**Borde Noroccidental de Sierra Nevada**” (F) se distribuye por la zona kárstica de este macizo orográfico, que entra en contacto con los núcleos de la Cornisa Sur de la aglomeración urbana, siendo, diferenciadamente, el itinerario más prolijo en espacios tanto extensivos como lineales de todo el Sistema, primero por la gran extensión y diversidad del área fisiográfico-ecológica donde se localizan y, segundo, por la compartimentación a que obligan sus poderosos relieves. Las medidas de ordenación tendrán por finalidad básica la preservación de los valores ecológico-ambientales de estos espacios, en consonancia con la declaración de Parque Natural y Parque Nacional, pero también, y a los efectos del Sistema de Espacios Libres, el principal objetivo consiste en la formación educativa y el disfrute social de una de las zonas rurales más significativas del entorno, además de más percibida visualmente por la disposición en rampa hacia la Vega de las estribaciones; proponiéndose, en consecuencia, la promoción de una mayor vinculación socio-territorial con la aglomeración urbana de los diversos espacios delimitados en este frente orográfico.

Además de la conexión entre los distintos espacios del itinerario, los corredores del mismo tienen como finalidad esencial propiciar la intercomunicación entre los valles del Dílar y Monachil por Fuente Fría (Cerro Huenes) y por la Central de Díechar, actualmente muy dificultosa por razones físicas y/o dominiciales. Todos estos fines habrán de complementarse y/o compatibilizarse con las determinaciones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales y la legislación del Parque Nacional. En consonancia con esto último, las propuestas están orientadas a conciliar el mantenimiento de unas prácticas agrarias tradicionales y unos usos forestales tendentes a la regulación ecológica, con un mayor disfrute social de estos medios. Por otra parte, los hitos del itinerario estarán constituidos por los numerosos miradores a habilitar o mejorar que se indican en el plano correspondiente (*Ord-2.1*), destacando los del Cerro Sanatorio, Boca de la Pescá y Pico Trevenque, así como el del inicio del camino de la Espartera en la divisoria de aguas arroyo Huenes - río Dílar; pero también por ciertas edificaciones y obras civiles que se distribuyen por el itinerario, señaladas en el plano mencionado y en el *Catálogo* que complementa el Plan, donde sobresalen la central eléctrica de Díechar, algunos cortijos de arquitectura montañesa, el puente de los Siete Ojos y la red de acequias de altura.

El itinerario “**Río Dílar**” (G) está compuesto por dos espacios extensivos y dos lineales y jalona este río desde la central hidroeléctrica Ntra. Sra. de las Angustias y el cruce del mismo con la autovía de Circunvalación (CN-323), afectando a los términos municipales de Alhendín, Dílar, Gójar, Ogijares y Otura. Ambiente verdeante, paisaje atractivo, usos y edificaciones tradicionales (como molinos hidráulicos), árboles centenarios y corrientes de agua caracterizan los espacios de este itinerario, todo ello motivo de observación y disfrute, a la vez que acreedor



de estrictas medidas de preservación. Un aula de la naturaleza ("Ermita Vieja"), ubicada en las proximidades de la garganta del río Dilar en su apertura a la depresión de Granada, ofrece interés añadido al itinerario en su vertiente de didáctica medioambiental.

Con estas premisas, las determinaciones de ordenación propuestas tiene por objetivos fundamentales los siguientes: favorecer el disfrute social de un espacio protagonizado por el elemento fluvial que, además, es de dominio público; la preservación como suelo rústico, por tanto no edificado, de gran parte de la vega que irriga; y la articulación de los núcleos más meridionales de la aglomeración urbana en concordancia con la red viaria propuesta por el Plan. Complementariamente con estos objetivos, se preservarán las zonas húmedas y alineaciones o masas de árboles que se insertan en los espacios del itinerario y asimismo se construirán los miradores señalados en el Plano pertinente (*Ord-2.1*). Otros hitos también importantes del itinerario son las edificaciones tradicionales, sobre todo molinos hidráulicos y algunos cortijos, que se señalan en el *Catálogo* que complementa el Plan.

El itinerario "**Alto Río Monachil**" (H) está comprendido por la zona de esquí de Sierra Nevada, situada en la cabecera del río Monachil, como también por la propia carretera de acceso desde Granada a la cumbres nevadenses.

El gran espacio extensivo de este itinerario comparte en gran medida las condiciones ambientales y paisajísticas del marco físico donde se localiza, alta Sierra Nevada, que motiva la presencia frecuente de escaladores, montañeros, excursionistas y otros visitantes de amplio espectro social, además de los más numerosos esquiadores. De hecho, no hay duda del protagonismo que ejerce la nieve y las actividades que giran en torno a ella, siendo la causa principal del amplio alcance territorial de este espacio (subregional, nacional e internacional, según períodos intranuales y temporadas interanuales) y de la consecuente multiplicidad de agentes públicos y privados intervinientes.

Por tanto, sin perjuicio de una ordenación plurisectorial de este espacio dadas sus características (las actuaciones propuestas para este itinerario han de compatibilizarse, en particular, con las previsiones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural de Sierra Nevada al respecto, con las determinaciones del planeamiento urbanístico municipal sobre el suelo urbano y urbanizable de la estación de esquí y con los proyectos de actuación turística y deportiva de CETURSA), se plantean intervenciones orientadas a favorecer su plena inserción en el Sistema de Espacios Libres de la aglomeración urbana de Granada. Así, los objetivos principales de la propuesta se centran en reafirmar para uso público uno de los espacios de mayor utilización social de todo el ámbito de la aglomeración urbana, por un lado; junto a la consolidación de esta área lúdica y deportiva, se han de fomentar usos alternativos al esquí propio de la temporada invernal, por otro, además de extremar las medidas de preservación de elementos frágiles, sobre todo de flora y fauna, por otro más. Finalmente, se propone la construcción de dos miradores junto a la carretera de la Sierra en las vertientes occidental

y meridional, respectivamente, del Dornajo. Actuación complementaria es la de facilitar, con los medios adecuados (incluso remontes por cable) el acceso al pico Veleta durante la estación estival, por ser el más importante mirador panorámico de un extensísimo entorno.

Todos los espacios cuentan con diversas entradas posibles a los mismos, según sea su extensión, perímetro, características físicas, etc. Pero ciertamente, algunos de los puntos de acceso potenciales cuenta con mejores opciones tanto por los trazados de los espacios lineales del itinerario, como para ubicar en ellos determinadas instalaciones de acogida, como aparcamientos, servicios sanitarios, kioscos o ventas, etc. En consecuencia, la configuración del Sistema prevé **entradas prioritarias con instalaciones** para cada uno de los espacios extensivos (señaladas en el Plano concerniente, *Ord-2.1*).

Además de los elementos citados como conformadores del Sistema, éste se encontrará en gran parte vertebrado a partir de unos importantes **corredores urbanos de interconexión** entre itinerarios, que están localizados en la ciudad central pues en ella se prevén actuaciones dirigidas a facilitar el nexo entre la llanura y las lomas que le sirven de apoyo físico. Los ejes de dirección aproximada este-oeste facilitarán la interrelación de la Vega con las lomas orientales del interfluvio Beiro-Monachil e irán entrelazados por ejes transversales norte-sur, siendo el más importante el que discurre por el centro de la ciudad. El trazado y características principales de los tres que cumplirán con el objetivo de conectar llanura y lomas se describen a continuación.

En primer lugar, en el extremo norte de la ciudad central, se contará con la carretera de nivel local-supramunicipal de nueva construcción que prolongará la Circunvalación de Granada hacia el este y que se proyecta con una mediana tipo bulevar, por tanto, de interés como viario del Sistema de Espacios Libres. Esta vía bordeará los suelos urbanizables del distrito Norte de Granada, intersectando con los bulevares del mismo, y pondrá en contacto la CN-323 con la carretera de Alfacar en un trazado semiparalelo al barranco de San Jerónimo, que permitirá aproximarse al espacio libre de nueva creación previsto en esta propuesta denominado "Solana del Beiro" (D1). En un segundo eje, casi paralelo pero ya de rango urbano, se propiciará con la culminación de la avenida transversal que habrá de conectar, con tratamiento de bulevar, la salida de la Circunvalación en La Chana con el inicio de la carretera de Alfacar, y que ejercerá la función de corredor urbano de interconexión de recorridos. El tercer eje está constituido por la Ronda Sur, que pone en contacto la Circunvalación de la CN-323 con la carretera de Sierra Nevada, ya en pleno valle del Genil, gracias al túnel del Serrallo.

Otros dos ejes de dirección general y funciones semejantes a las anteriores se basan en los ríos que atraviesan la zona sur de la ciudad, el Genil y el Monachil. En estas **márgenes fluviales urbanas** se plantean actuaciones de mejora y ampliación del espacio público. Así, el trayecto urbano del río Genil requiere,





sobre todo, nuevos tratamientos de adecuación en el cruce con el Camino de Ronda. En cuanto al río Monachil, serán precisas actuaciones decididas de mejora y ampliación del espacio público en unos márgenes que actualmente no pueden satisfacer adecuadamente la función que se espera de este eje en el Sistema de Espacios Libres.

Pero las grandes directrices articuladoras no se limitan a estos enlaces centrales; antes bien, al segundo curso fluvial en importancia dentro del ámbito de la aglomeración urbana, el río Dílar, le compete organizar el borde sudoeste de la Vega, en una actuación coordinada con la construcción de un distribuidor metropolitano propuesto que discurrirá por su valle (VAU-08). En cualquier caso, la adecuación del río Dílar estaría sujeta a actuaciones de encauzamiento y creación de un **parque fluvial lineal**, con el tratamiento que ello requiere y a especificar por su correspondiente proyecto de actuación, en consonancia con la actuación viaria, que recualifique un espacio casi marginal (degradado y poco accesible), pero de enorme potencial en su contribución al Sistema de Espacios Libres.

Las **actuaciones en recorridos** completan las propuestas. Ello implica la recuperación, habilitación o construcción, según los casos, de espacios lineales ocupados ilícitamente, deteriorados en trazado y firme o, incluso, inexistentes pero necesarios para la compleción del Sistema. A este respecto, además de incidir especialmente en las vías pecuarias y riberas fluviales, por su carácter de espacios de dominio público, también se prestará especial atención a la adecuación de los recorridos principales. En cuanto a los recorridos necesarios pero inexistentes, unos son de itinerario y otros de enlace. Entre los primeros se encuentran únicamente los que afectan al itinerario "C" en el corredor del ferrocarril, en el tramo a levantar (actuación "RFV-06" del sistema ferroviario), y en el corredor del río Juncaril. Entre los segundos, la circunstancia se produce en el tramo Urbanización Cortijo de San Javier - Cortijo de Santa Teresa del enlace "A-B-H"; el tramo de la acequia de Aynadamar entre El Fargue y Granada del enlace "D-E"; en los dos corredores alternativos previstos entre el itinerario "A" y "F" que atravesarán los núcleos de la Cornisa sur; y finalmente, el enlace "F-G", que ha de salvar la ladera meridional de la Boca de la Pescá para descender hasta el río Dílar. Como en casos anteriores, las actuaciones referidas para los espacios lineales aparecen grafizadas en el plano de ordenación correspondiente (Ord-2.1).

### Justificación de las determinaciones de ordenación

El Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 24 de Mayo de 1994, por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada en su apartado Tercero 5 establecía como uno de los objetivos a conseguir con el mismo la dotación de un "sistema verde, integrado en el esquema de articulación territorial y ligado a los espacios de valor natural y ambiental existentes".

Las potencialidades para conformar y ordenar un sistema de espacios libres de nivel metropolitano son claras: de un lado, socialmente se asiste a una intensa demanda de espacios destinados a usos recreativos en todas sus vertientes, demanda que aumenta conforme la población adopta modos de vida urbanos e incrementa asimismo la movilidad; de otro lado, a pesar de la debilidad general de la *trama verde* especialmente construida a partir del planeamiento municipal en las últimas décadas, la práctica totalidad de los entes locales y los de nivel supramunicipal son conscientes del interés que alcanza a todos los efectos la constitución de un sistema de espacios libres que satisfaga la demanda social anteriormente aludida.

Como quiera que los espacios libres contribuyen con progresiva importancia a la configuración de la ciudad y del territorio, la propuesta tiene claras connotaciones de ordenación del territorio por cuanto que concierne al uso que concede la población a unas determinadas porciones del espacio donde se desarrolla su vida; y aunque no es una competencia exclusiva de un Plan de Ordenación del Territorio como instrumento de acción pública -pues intervenciones urbanísticas o medioambientales, entre otras, pueden acometer este aspecto-, aquí encuentra su contexto operativo idóneo, máxime al tratarse de un ámbito supramunicipal.

La conjugación de los espacios que son claros receptores de actividades recreativas, contemplativas o, en definitiva, de ocio y esparcimiento, y aquellos otros que se han detectado como recursos potenciales pero que aún no se encuentran acondicionados físicamente ni facultados administrativa ni normativamente para que formen parte de la red, permite afirmar que el ámbito espacial de la aglomeración urbana de Granada cuenta con posibilidades notorias para la construcción de un verdadero *sistema de espacios libres*.

Con estos principios, la propuesta del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada respecto a la configuración, funciones y normativa del Sistema de Espacios Libres parte de su consideración como estructura de gran incidencia en la articulación territorial, pues establece una relación de comunicación directa entre las dimensiones urbanas, periurbanas y rurales en gran parte perdidas con el proceso de expansión acelerada de los núcleos que forman la aglomeración, donde buena parte de la interrelación ciudad-campo ha sido truncada. Frente a esta situación, los espacios libres tienen posibilidades de restituirla o crear nuevas formas de integración territorial.

Pero además de por esta función básica, se justifica plenamente la importancia otorgada en las múltiples funciones de toda índole con que cumple un sistema de estas características. Así, como función específica de equipamiento destinado a satisfacer las nuevas necesidades de ocio y recreo, de esparcimiento y deporte de educación ambiental, etc., que demandan los habitantes de la aglomeración y que difícilmente satisfacen en los espacios libres locales por su infradimensión crónica y localización no siempre adecuada. También como función ambientalista, puesto que puede contribuir al mantenimiento, e incluso la regeneración, del





medio ambiente y el paisaje, a través de las cautelas e intervenciones propias del régimen de los espacios de interés colectivo, aspecto que resulta muy motivador en zonas especialmente conflictivas por las tensiones ejercidas en la dinámica de expansión urbana, que frecuentemente obvia los requerimientos ambientales y perceptuales. Estos cometidos se pueden materializar con la regeneración de márgenes fluviales, o la mejora de las condiciones naturales de ciertos espacios, etc., y las medidas que permitan aproximar la naturaleza al medio urbano (funciones de *pulmón verde* para los núcleos urbanos, sobre todo los más densos, y de *franja verde* o cinturón de protección ambiental y paisajística), además de facilitar los requerimientos morfodinámicos y ecológicos del medio, como el mantenimiento de la red hidrográfica y sus condiciones de drenaje o la preservación de áreas forestales.

A su vez, el sistema de espacios libres estratégicamente distribuido permite disuadir del crecimiento continuo e ilimitado de núcleos cuya estructura sea funcionalmente limitada, impedir los procesos de conurbación de áreas y núcleos urbanos con identidades y organizaciones distintas, reservar suelos para otros usos futuros, reforzar o subrayar ejes funcionales, acondicionar o revitalizar los espacios urbanos de borde, adecuar zonas no ocupables del entorno urbano, segregar usos urbanos incompatibles, etc., así como contribuir a la definición del paisaje de los ámbitos en cuestión, potenciando y salvaguardando sus elementos esenciales, focalizando y articulando las distintas unidades y recorridos, a la vez que aportando significados e imágenes que caractericen e identifiquen los sectores diferenciables.

Las condiciones físicas de partida existentes en el ámbito físico de la aglomeración facilitan la configuración de una red integrada de espacios libres. Por un lado, la fisiografía favorece dicha integración al estar protagonizada por el perfil de depresión tectónica de fondo casi horizontal en una superficie extensa (la Vega) y el contacto escalonado y articulado por diversos cursos fluviales hacia el fondo escénico representado por los sistemas orográficos (Sierra de Huétor y Sierra Nevada) que abrazan la aglomeración. Además, esta disposición diversifica y, por tanto, rompe la monotonía impuesta por la uniformidad del espacio llano (la Vega), comparimentando el territorio.

Por otro lado, destacan en sí mismos los valores naturales, ambientales y paisajísticos que contienen las unidades orográficas (confirmadas con la declaración de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor) y también, aunque en menor medida, los interfluvios Darro-Genil-Monachil; los propios cursos fluviales, a pesar de tener tramos actualmente muy degradados; los valles angostos y feraces que aquéllos han excavado en los grandes paquetes sedimentarios que flanquean la Vega por el lado oriental, además de ciertas porciones de este último espacio y del piedemonte suroccidental del ámbito.

Otros lugares periféricos de interés diverso completan la propuesta con objeto de abarcar la globalidad del territorio de la aglomeración. Así, en el cuadrante noroeste se localiza el complejo formado por Sierra Elvira y el embalse de Cubillas, destacando la intervisibilidad

de ambas unidades y el contraste ambiental y paisajístico entre un mogote calcáreo forestal de abruptas formas y la suavidad topográfica conformada por el cuenco del embalse, la lámina de agua y los variados usos agro-forestales de su contorno. En el borde oeste y suroeste, por su parte, se toman en consideración sectores de vega en torno al eje del Genil, que están bajo el predominio de masas arboladas caducifolias e higrófilas, complementándose con los pinares que cubre densamente las lomas calcáreas de la Dehesa de Santa Fe y las margocalizas al suroeste de Láchar.

En otro sentido, grandes ejes estructurantes destacan sobre el conjunto de espacios y corredores que integran la propuesta, pues tienen una disposición central claramente articuladora del territorio de la aglomeración, incidiendo tanto en el sistema viario (actual y propuesto) como en el de los propios espacios libres. Dichos ejes se localizan en la ciudad central, factor posicional clave al que se añaden otros igualmente importantes en la misma: su tamaño urbano y, sobre todo, poblacional; su situación respecto a los núcleos conformantes de la aglomeración y, por último, su capacidad generadora de sistemas generales y usos dotacionales. Es por todo ello que la ciudad de Granada ha de asumir la responsabilidad de vertebrar el área medular del sistema de espacios libres, lo que comporta un necesario, a la vez que funcionalmente inevitable, protagonismo en su organización espacial, habiendo sido preciso explotar en la propuesta las posibilidades que ofrece la configuración urbana de la ciudad para interrelacionar la Vega y el piedemonte oriental (lomas y cerros del interfluvio Beiro-Monachil), estando ubicada justo en la zona de contacto de esas dos unidades físicas.

Los ejes estratégicos para conseguir los objetivos de máxima articulación territorial del Sistema son concretos y poco numerosos y, en ciertos casos, requieren prolongarse para completar la malla básica. Entre los existentes se cuenta, además de las carreteras de gran capacidad que bordean la ciudad de Granada (Circunvalación de la CN-323 en Granada, distribuidor Ronda Sur), con la calles que atraviesan longitudinalmente su área central, con los bulevares de los distritos Norte y Sur, así como con los trayectos urbanos de los ríos Monachil y Genil y sus respectivas adecuaciones laterales, mucho más importantes cuantitativa y cualitativamente en este último. En cuanto a las futuras prolongaciones de los ejes existentes, cabe contar con un distribuidor Norte de nueva ejecución (propuesta del Plan de Ordenación del Territorio) y la compleción de una avenida transversal urbana entre la salida de La Chana en la Circunvalación y el comienzo de la carretera de Alfacar (propuesta de Plan General de Ordenación).

Si respecto a las autovías que limitan Granada por el oeste y sur ha de procurarse una mayor y mejor permeabilización en los pasos transversales inferiores a fin de facilitar la interpenetración con el espacio rural adyacente, en aras a recuperar, en cierta forma, la tradicional integración de la ciudad con su vega, el resto de los ejes mencionados han de jugar, por el contrario, un papel más





decisivo en la integración del Sistema de Espacios Libres. En efecto, los bulevares que se han creado en los extremos Norte y Sur de la ciudad señalan una futura y deseable conexión con los respectivos espacios de su periferia, a la vez intersticios de tierras agrícolas encorsetadas por las conurbaciones generadas en torno al río Juncaril y a la base del Cono de la Zubia. Se trata de unos viales con gran proyección estructuradora de la aglomeración urbana: unos importantes enlaces con los sistemas urbano, viario y de espacios libres. Los dos haces, el Norte y Sur, se encuentran intercomunicados, periféricamente con las autovías de Circunvalación y Ronda Sur, e internamente por la sucesión de tradicionales calles urbanas. Así, con centro en Reyes Católicos, hacia el distrito Norte se prolonga por Gran Vía y se bifurca hacia los bulevares: el más occidental, proyectado, a través de las avenidas de la Constitución y del Sur; el más oriental, el del polígono de Almanjáy, a través de las avenidas de Madrid, del Beiro y de Pulianas, consecutivamente. Hacia el Zaidín, el recorrido pasa por la avenida de las Angustias y calle Andrés Segovia antes de alcanzar el bulevar adjunto al palacio de deportes.



Por itinerarios, los dos primeros del Sistema de Espacios Libres, “Vega Alta” (A) y “Vega Baja” (B), se distribuyen por la porción centro-oriental del ámbito de la aglomeración urbana, donde se encuentra el espacio de la Vega, del que ya es conocida su importancia como soporte físico del sistema urbano. Componen “Vega Alta” los espacios “Vega Central” (A-1) y “Vega Sur” (A-2), interconectados por el corredor que representa el “Encauzamiento urbano del Río Monachil” (A-1). El itinerario “Vega Baja” está formado por los espacios extensivos “Madres de Rau y Soto” (B-1), “Confluencia fluvial Genil-Cubillas” (B-2), siendo ambos, con mucho, los más húmedos de todo el Sistema de Espacios Libres (cursos fluviales y afloramientos de las capas freáticas); “Pinares de Láchar” (B-3) y “Dehesa de Santa Fe” (B-4), interconectados por los espacios lineales “Encauzamiento del Río Genil” (B-I), “Carretera de Santa Fe-Fuente Vaqueros-Casa Real” (B-II), “Coladas de la Vega Baja Meridional” (B-III) y “Camino de la Dehesa” (B-IV), siendo los tres primeros subparalelos y con disposición claramente articuladora.



El espacio de la Vega, cuyo carácter unitario se ha resaltado con frecuencia, se encuentra sin embargo actualmente dividido en diversas zonas por efecto del crecimiento urbano de las últimas décadas; aún así, globalmente considerado, ostenta valores histórico-culturales, productivos, paisajísticos y estratégicos que obliga a su consideración como espacio no ocupable e integrante del sistema de espacios libres. Su organización se establece sobre los cauces de los ríos Genil, principalmente, Monachil, Dílar y Beiro en sus tramos finales, así como de una profusa y secular red de acequias, conjunto hídrico natural y artificial que sirve en parte para construir la red de itinerarios públicos sobre estos espacios de Vega. Destacan numerosos elementos de valor patrimonial en torno a la cultura agrícola de genuino espacio de vega. A su vez, multiplicidad de ejemplos arquitectónicos (casas-huerta, cortijos, secaderos, estructuras hidráulicas) y manifestaciones vegetales (conjuntos o pequeñas masas arbóreas entre cul-

tivos cerealísticos y hortelanos, alineaciones arbóreas junto a acequias y ribazos...; feracidad vegetal en suma), junto al mosaico parcelario de dilatada historia, se conjugan para dotar de atractivos el tránsito y disfrute directo de la más significativa unidad físico-territorial del ámbito de la aglomeración urbana, quedando plenamente justificada su integración en el Sistema de Espacios Libres.

En el sector Norte de la aglomeración se cuenta con el itinerario C, “Sierra Elvira-Embalse de Cubillas”, que está constituido por los espacios: “La Serrata” (C-1), que se centra en el sector oriental de Sierra Elvira; “Embalse del Cubillas” (C-2), que incluye la lámina de agua y masas forestales de su perímetro; “Río Cubillas entre Tajo de Silva y Caparacena” (C-3) y “Vega de la Acequia del Llano” (C-4), estos dos últimos jalonando el cauce del Cubillas entre la presa de su nombre y Pinos Puente, donde se configura un paisaje fragoso. Los espacios lineales del itinerario son: el “Camino de los Eriales y Arroyo Juncaril” (C-I), “Ruta del Piedemonte” (C-II), “Carril de la Serrata y Cañada Real de las Baterías” (C-III), “Carril del Collado de los Pinos” (C-IV) y “Colada del Valle del Río Cubillas” (C-V).

Se trata de un itinerario fundamentado en un espacio seminatural conspicuo que se configura según tres unidades fisiográfico-ambientales sobresalientes: Sierra Elvira, que mantiene restos de vegetación autóctona espesa (formación de chaparral-encinar) yuxtapuesta a una franja de pinos de repoblación y a formaciones kársticas desnudas; la amplia vallonada que se extiende al norte excavada por los ríos Colomera y Cubillas, que está ocupada por cultivos de regadío y por vegetación riparia, ésta en los márgenes de los lechos fluviales, que en conjunto ofrecen un ambiente húmedo y fértil; y la relativamente extensa lámina de agua rodeada por pinares al noroeste y por herbazales higrofilos y restos de encinar al este y sur, condicionando un interesante biotopo que en parte es de origen antrópico por la construcción de la presa y la reforestación complementaria a la obra hidráulica. Estas tres grandes unidades guardan relaciones ambientales entre sí, pero más aún perceptuales, puesto que se establece una carismática intervisibilidad sierra-valle. Los aspectos puramente culturales también son de interés: la obra hidráulica, los restos de una atalaya medieval, las canteras de piedra mármora Sierra Elvira y las intervenciones recientemente realizadas en el entorno de la Ermita de los Tres Juanes. En definitiva, resulta incuestionable el interés que ofrecen tanto las áreas como los corredores de este itinerario para formar parte del Sistema de Espacios Libres.

En el sector Noreste de la aglomeración, el itinerario D, “Río Beiro-Alto Darro”, se centra en el piedemonte y estratificaciones orográficas del noreste de la aglomeración, donde se sitúan dos espacios de muy distinta conformación, potencialidad, cualificación y dimensiones, pero que se pueden relacionar por motivos de localización: “Solana del Beiro” (D-1), que se encuentra en ciernes, puesto que supone la transformación futura, y su correspondiente adecuación plena, de un vertedero de residuos sólidos urbanos en actual proceso de colmatación y sellado, y “Sierras de Alfacar y Víznar” (D-2), en el



extremo suroccidental del Parque Natural de la Sierra de Huétor. Los ejes viarios que ascienden por las lomas del contacto Vega-Sierra, "Carretera de Viznar" (D-I) y "Carretera de Puerto Lobo" (D-II), organizan el itinerario, cuyo nexo entre ambos es el "Cordel del Arzobispo" (D-III).

Los parajes forestales de la Alfaguara y Llano del Fraile, que se localizan en pleno dominio montañoso, o el manantial Fuente Grande y su entorno, en el pie del macizo y junto a Alfacar, son meros ejemplos, aunque sobresalientes, de los valores que atesora este espacio, un consagrado punto de encuentro entre la diversión, el aprendizaje y el contacto directo con la naturaleza. Por consiguiente, está plenamente justificada su inclusión en el Sistema de Espacios Libres.

En el sector Este de la aglomeración se sitúa el itinerario E, "Interfluvios Orientales", que está compuesto por dos espacios extensivos, la "Cuenca del Bajo Darro" (E-1) y el "Valle del Genil Medio" (E-2), y cinco lineales que los interconectan: "Camino del Sacromonte a Jesús del Valle" (E-I), "Camino de los Alijares a Jesús del Valle" (E-II), "Caminos de la Solana" (E-III), "Fuente del Hervidero" (E-IV) y "Río Genil" (E-V).

Particularizando sobre los extensivos, el espacio que se centra en la cuenca del bajo río Darro abarca una gran extensión de los relieves que flanquean la Vega por su borde oriental, justo en la zona más compleja y compartimentada de los mismos, y aglutina muy valiosos registros ecológico-ambientales, paisajísticos e, incluso, culturales; ofreciéndose, además, como uno de los espacios socialmente más apreciados de la aglomeración. En cuanto al espacio delimitado en el valle del tramo medio del río Genil, resulta indudable su valor estratégico (umbral de acceso al complejo de esquí y a buena parte de los espacios lúdicos de Sierra Nevada) y paisajístico, sin menoscabo de los valores ecológico-ambientales a pesar de los procesos degradativos de que adolece. En efecto, los espacios delimitados contienen áreas arboladas y arbustivas autóctonas de alto valor natural, coincidentes con las laderas umbrías y semiumbrías de los valles excavados por los ríos Darro y Genil, y áreas de repoblación de pinares, de valor ambiental y considerable aptitud recreativa. De hecho, el itinerario acoge zonas actualmente utilizadas, con gran arraigo, para actividades de esparcimiento, como son la Dehesa del Generalife y Llano de la Perdiz, el Cerro de San Miguel y la Dehesa del Sacromonte, u otras algo menos solicitadas pero también significativas, como el caso de la Confluencia de los ríos Genil y Aguas Blancas. A destacar igualmente que en su conjunto forma un verdadero telón de fondo del complejo monumental de la Alhambra. Consecuencia lógica de la confirmación de todos los valores que contiene la zona ha sido su inclusión en el Sistema de Espacios Libres.

En el sector Sureste de la aglomeración, el itinerario F, "Borde Noroccidental de Sierra Nevada", es con diferencia el más prolijo en espacios tanto extensivos como lineales de todo el Sistema, primero por la gran extensión y diversidad del área fisiográfico-ecológica donde se localizan y, segundo, por la

compartimentación a que obligan sus poderosos relieves. Está compuesto por nueve espacios extensivos y otros tantos lineales. Entre los primeros, se encuentran, en primera línea, las áreas recreativas formadas por los pinares del "Cono de la Zubia" (F-1) y la "Fuente del Hervidero" (F-2), que presentan, en general, proximidad tanto física como en tiempo al espacio construido (núcleos de población surorientales de la aglomeración urbana) y condiciones ambientales notorias, en tanto que los demás espacios de este itinerario se emplazan en la periferia orográfica, en la zona de media y alta montaña calcáreo-dolomítica, guardando escasos vínculos entre sí, a excepción de algunos casos: el espacio agreste "Ladera Occidental del Cerro Huenes" (F-3); la impresionante garganta kárstica de "Los Cahorros del Monachil" (F-4); el espacio feraz y vistoso entre relieves abruptos y predominantemente desnudos que representa "Vega Alta de Monachil" (F-5); el umbral orográfico de "El Purche-Cerro Sanatorio" (F-6), paraje clave en las encrucijadas más importantes de Sierra Nevada; el espacio didáctico, sobre todo, "Jardín Botánico de la Cortijuela" (F-7); el de posibilidades deportivas (escalada) y de gran fuerza paisajística, "El Trevenque" (F-8); finalmente, la interesante doble atalaya natural "Boca de la Pescá" (F-9). A su vez, los espacios lineales de este complejo itinerario, que ofrecen frecuentes atractivos paisajísticos en forma de miradores secuenciales, son: "Carretera de Cumbres Verdes" (F-I), "Camino de los Leñeros" (F-II), "Camino de Fuente Fría" (F-III), "Camino de los Hundideros" (F-IV) "Camino de los Neveros" (F-V), "Camino de El Purche a la Cortijuela" (F-VI), "Alto Arroyo Huenes" (F-VII), "Arenales del Trevenque" (F-VIII) y "Camino de la Espartera" (F-IX).

La gran mayoría de los espacios propuestos en este itinerario están sujetos a ordenación y normativa ambientales (Parque Natural y Parque Nacional de Sierra Nevada), lo que puede condicionar su uso dentro del Sistema de Espacios Libres, pero no por ello debe renunciarse a este objetivo habida cuenta de las fuertes vinculaciones territoriales y, más específicamente, la atracción social que ejerce sobre los habitantes de la aglomeración urbana y a mayor escala geográfica. Además, aporta otros atractivos muy apreciables en el entorno de la aglomeración urbana: "pulmón verde" y gigantesco mirador del sector oriental de la Vega. En definitiva, este amplio entorno orográfico y forestal da carta de naturaleza a los espacios libres en él emplazados, no sólo por sus recursos ambientales, sino también por los lúdico-deportivos y didácticos, por lo que la justificación de su integración en el Sistema de Espacios Libres resulta evidente.

El itinerario G, "Río Dílar", se localiza en el sector Suroccidental de la aglomeración. Está fundamentado en dos espacios extensivos, "El Bocaque-Molinos de la Ribere" (G-1) y "Angosturas de Ermita Vieja" (G-2), intercomunicados con un anillo formado por otros tantos lineales, que son el "Camino de Dílar a Bizcandía" (G-I) y el "Camino de la Dehesa y Secanos" (G-II) y que se organizan en función del curso fluvial del río Dílar en su tramo medio.

Un ambiente fresco y verdeante caracteriza este itinerario, si bien el espacio G-1 forma parte de la Vega y sus características agrícolas consabidas (no obstante, en este lugar destaca la impor-





tancia de la arboricultura y ejemplos notables de molinos hidráulicos), en tanto que G-2 está integrado en el área serrana, pues se trata de un agreste encajamiento en las dolomías que se alzan al este de los depósitos postorogénicos de la depresión. En este angosto valle del umbral de Sierra Nevada, aguas arriba del curso fluvial se alcanza el Aula de la Naturaleza de Ermita Vieja, un singular espacio que presenta opciones para el ocio, la diversión y el aprendizaje en íntimo contacto con la naturaleza. En los aspectos negativos, la zona sufre determinado nivel de impacto ambiental y paisajístico debido a la proliferación de construcciones en suelo no urbanizable, al vertido incontrolado de residuos sólidos en el cauce del río y a las extracciones masivas de arenas junto a la autovía. Todos estos aspectos, tanto los positivos como los negativos, los primeros para garantizar su salvaguarda y los segundos para propiciar instrumentos de corrección y regeneración, respaldan la integración de estos jalones del río Dílar en el Sistema de Espacios Libres.

Finalmente, el itinerario H, "Alto Río Monachil", está constituido apenas por un espacio extensivo, "Cabecera del Río Monachil" (H-1), y su corredor de acceso, la "Carretera de Sierra Nevada" (H-1), pero satisface la inclusión en el Sistema de Espacios Libres de una de las zonas más atractivas y utilizadas socialmente de todo el ámbito de la aglomeración, justo en su extremo Suroccidental.

Comparte los grandes espacios naturales donde se localiza, la atmósfera pura, la flora y fauna endémicas en gran proporción, aguas cristalinas, el vértigo de la altura y espectaculares panorámicas en días claros, siendo un espacio que motiva sobremanera a un buen número de escaladores, montañeros y excursionistas la visita a la alta Sierra Nevada, que encuentra un claro hito en las cumbres del pico Veleta. Sin embargo, la nieve se convierte aquí en el recurso sobre el que gravita toda la actividad lúdico-deportiva (esquí), que entraña una fuerte actividad económica y urbanística. No obstante, resulta tan amplio el alcance territorial de este lugar (subregional, nacional, internacional, según períodos y temporadas), encontrándose compartida por los diversos niveles administrativos la potenciación y gestión de esta zona turística de primera magnitud, que supone un eslabón singular del



conjunto de espacios libres que actualmente se perfilan en el ámbito de la aglomeración urbana y, por tanto, requiere una consideración y tratamiento bastante particularizados.

La propuesta del Sistema también permite recuperar y revalorizar espacios de dominio público, lo que se convierte en otra de las grandes bazas en la justificación de esta ordenación: se trata de los  **cursos fluviales**  y las  **vías pecuarias** . Así, numerosos trechos de la red fluvial asumen un papel muy apropiado a sus características; más específicamente, la capacidad estructuradora del espacio que expresan las riberas arboladas (sotos, que refuerzan en sentido tanto horizontal como vertical la imagen de corredores lineales) requiere maximización y plena integración territorial a través de adecuaciones de índole biológica, con la creación de nichos ecológicos, el favorecimiento a la nidificación, labores de revegetación, limpieza...etc., y de eventuales actuaciones constructivas: fuentes, sendas, carril-bici, pequeños equipamientos recreativos y de descanso, etc. Por otro lado, algunas de las numerosas vías pecuarias que transitan entre la Vega y la Sierra adquieren revalorización tras un período agónico que amenaza con la desaparición de buena parte de sus tramos, cuando no recorridos completos. La alternativa viaria que ofrecen es atractiva, no sólo por su carácter histórico y antropológico, sino por los hitos que marcan los recorridos y, sobre todo, por su condición de espacios de dominio público.

En definitiva, desde el principio, en el planteamiento de este Sistema de Espacios Libres se ha aspirado a una concepción orgánica, estructurada entre el sistema urbano, el sistema viario y los espacios de ocio y deporte vinculados de un modo u otro a ambos, para así contribuir en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes satisfaciendo una demanda social en alza. El marco supramunicipal y el Plan de Ordenación del Territorio constituyen condiciones favorables para la construcción de un sistema de este tipo para la escala supramunicipal, además de considerar las oportunidades que ofrece el escenario geográfico donde se ubica la aglomeración urbana. En estos hechos se justifica, por tanto, la propuesta del sistema, por lo demás una de las más detalladas en cuanto a las determinaciones de ordenación y normativa aplicable.

## ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES

Aunque en el espacio geográfico de la aglomeración todos los subsistemas territoriales se encuentran muy interrelacionados, no sólo por causas naturales, sino también y decisivamente por incidencia antrópica, puede considerarse que es el medio físico el que capitaliza los objetivos de esta propuesta de zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones. La razón primera, porque en este espacio el medio físico alcanza valores excepcionales

dentro de la región andaluza; pero asimismo porque no ha resultado indemne, lógicamente, a raíz de la consolidación de la dinámica urbanística de la aglomeración urbana, que ha estado acompañada por numerosos impactos y somete al sistema físico-natural, sus condicionantes, sus recursos, a fuerte presión; que es muy superior a la ejercida por el modelo agrario imperante hasta hace unas décadas. No obstante, ciertamente actuaciones y normativas de



carácter ambiental aplicadas por las Administraciones Públicas han contribuido a la preservación de espacios que atesoran elementos naturales de elevado interés ambiental, tanto por sus repercusiones ecológicas como sociales.

Sea como fuere, el medio físico del ámbito de la aglomeración ha contado de modo muy relevante en las decisiones y determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio. Y aunque en este apartado no se centra sino una parte de las actuaciones previstas sobre el medio físico (otras son el "Sistema de Espacios Libres", planos de ordenación *Ord-2* y *Ord-2.1.*; "Zonas objeto de Mejora y Regeneración Ambiental y Paisajística", *Ord-5*), aquí encuentra su referente principal por cuanto que pone énfasis en los atributos ecológicos, ambientales, paisajísticos y productivos que se concitan en extensas áreas del ámbito de la aglomeración.

Los espacios de valor natural, ambiental, paisajístico y /o productivo del ámbito de la aglomeración se señalan en el plano de ordenación denominado "Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones" (*Ord-3*).

### Finalidad de la ordenación propuesta

Las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones, es decir, a proteger, son aquellas que se caracterizan por un medio físico con atributos ecológicos, ambientales, paisajísticos y/o productivos altamente valorados, a la vez que, frecuentemente, frágiles si se incide de forma drástica o severa sobre los mismos. Es por ello que la principal finalidad establecida en este Plan de Ordenación del Territorio acerca de los recursos del medio físico se centra en la preservación de sus elementos más relevantes y en el establecimiento de limitaciones a la transformación de los espacios discriminados por sus contrastadas cualidades naturales. En consecuencia, la propuesta tiene un carácter regulador de los usos, actividades y dinámica transformadora del medio que puedan producirse en el futuro (al menos, durante la vigencia del Plan). El siguiente eslabón del proceso establece las Normas de aplicación directa sobre los espacios concernidos, siendo vinculante su normativa de índole restrictiva o prohibitiva, en tanto que las actividades que se autorizan están sujetas a confirmación por parte del planeamiento urbanístico, pues éste podrá establecer normas aún más rigurosas. Esto supone, en definitiva, la posibilidad que tiene la Administración Local de aumentar el campo de restricciones y limitaciones de uso cuando lo estime preciso.

Ahora bien, los efectos de la protección de los espacios de valor del medio físico de la aglomeración son diferentes según las zonas afectadas, que han sido discriminadas en función de sus características geográficas y de las afecciones que las vinculan. Algunas medidas de ordenación inciden desde otros ámbitos de la propuesta de Plan de Ordenación del Territorio, en tanto que ciertas afecciones dimanen de la legislación y planificación sectoriales, en concreto, la Legislación Ambiental, de Aguas y de Montes.

Sea como fuere, los objetivos de la propuesta tienen repercusión diferenciada según se trate de zonas de valor, sea éste ambien-

tal, paisajístico o productivo, afectas al Sistema de Espacios Libres definido en el Plan de Ordenación del Territorio o incluidas en la red de Espacios Naturales Protegidos, que en parte se superponen a las anteriores; o bien se trate de zonas de valor que no están afectadas por ninguna de las anteriores circunstancias, pero que tienen igualmente interés natural, ambiental, paisajístico y/o productivo para la aglomeración. Los espacios sometidos a protección se completan con la red hídrica natural, pues no sólo es la responsable del drenaje de esta cuenca alta del río Genil, sino que forma parte de los entramados físicos más valorables por sus funciones ambientales y paisajísticas añadidas.

Aunque las determinaciones de ordenación adoptadas sobre el Sistema de Espacios Libres ya han sido expuestas, ello no impide que sean reseñados aquí los aspectos directamente relacionados con las restricciones sobre el medio físico o las propuestas para su mejora y regeneración; a continuación, se van señalando los objetivos concernientes a la red hídrica; a las zonas incluidas en espacios naturales protegidos; a las zonas que merecen protección por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos y que no están incluidas en ninguna de las anteriores y, finalmente, las zonas que se protegen con base en sus valores productivos.

### Zonas afectadas por el Sistema de Espacios Libres

La interacción de los espacios de valor naturalístico o productivo con los que forman parte del Sistema de Espacios Libres se produce en todos los dominios del ámbito de la aglomeración urbana. Consiguientemente, hay suelos del Sistema de Espacios Libres afectados por los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor y otros suelos que aglutinan valores excepcionales ecológico-ambientales o productivos que se encuentran fuera de los anteriores espacios protegidos, por lo que las medidas de protección y la correspondiente normativa se proponen directamente en el presente Plan. En unos u otros casos, las acciones a emprender para dotar los espacios afectados de condiciones propicias a su uso colectivo con fines recreativos, deportivos o de otras formas de ocio deben ser compatibles con las destinadas a la conservación ecológica y paisajística de estos lugares excepcionales.

En el área de la Vega, los espacios del Sistema de Espacios Libres afectados por su alta valoración son los siguientes: sotos y entorno del bajo río Cubillas y confluencia con el río Genil; el entorno de las Madres de Rao; la Vega central en la confluencia de los ríos Genil y Monachil, primero, y Genil, Dílar y Beiro, después; la Vega alta meridional, tanto en el sector comprendido entre la Ronda Sur y los núcleos de la Cornisa, como en el que queda enmarcado entre el río Dílar y el núcleo de Otura. Los objetivos generales en estas áreas se centran, entre otros más puntuales, en limitar el crecimiento de los núcleos de población hacia las mismas, conservar los usos tradicionales, realizar intervenciones regenerativas, señalar hitos, permeabilizar los espacios mejorando los caminos que los atraviesan o restaurar edificaciones históricas en estado de abandono o ruina.





### Red hídrica de la aglomeración

En relación a la red hídrica, el Plan de Ordenación del Territorio pretende satisfacer los siguientes objetivos: mantener o aumentar, cuando así se considere necesario para la seguridad de las personas o de los bienes, su capacidad de evacuación; proteger sus características naturales y en especial la flora, la fauna y el paisaje; velar por la calidad de las aguas corrientes; garantizar en todo caso el caudal mínimo que permita el mantenimiento de la flora y la fauna que les sean propias; impedir el vertido de sustancias contaminantes y de las aguas urbanas usadas sin depurar; velar por la conservación del dominio público hidráulico; potenciar el uso público de las márgenes.

Como quiera que están afectados los suelos de los cauces de la red hídrica principal por pertenecer al dominio público hidráulico previsto en la Ley 29/1985, de Aguas, sobre los mismos no podrá realizarse ningún uso o transformación, excepto las tendientes a mantener o aumentar su capacidad de evacuación. Los de la red secundaria podrán ser de dominio público o privado, según características, y en ellos no podrán realizarse labores ni construirse obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas en perjuicio del interés público o de terceros, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda ocasionar daños a personas o bienes.

En definitiva, la propuesta sobre la red hídrica del ámbito de la aglomeración recoge las propias de las Administraciones Hidráulicas y reserva en los cursos principales una franja de 30 metros en cada margen desde la ribera respectiva donde se establecen normas rigurosas de protección frente a su ocupación por construcciones, apoyando e incluso ampliando sensiblemente la zona no ocupable equivalente a la de servidumbre hidráulica. De este modo, el Plan de Ordenación del Territorio contribuye a mantener una franja extensa en los cursos fluviales que surcan la Vega habida cuenta del interés de toda índole que tienen en la conformación estructural de la aglomeración.

### Zonas incluidas en Espacios Naturales Protegidos

La mayoría de los espacios con valores ecológico-ambientales y paisajísticos del ámbito del Plan de Ordenación del Territorio se localizan en los grandes macizos orográficos, es decir, Sierra Nevada y Sierra de Huétor. Dado que ambos complejos forman parte de la red de Espacios Naturales Protegidos declarada por la Administración (en este caso, Parque Nacional y Parques Naturales), los anteriormente citados espacios de valor se encuentran obviamente sujetos a ordenación ambiental por coincidencia territorial; siendo preciso compatibilizar las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio sobre estos espacios con los Planes de Ordenación de Recursos Naturales y Planes Gestores de Uso y Gestión vigentes en los Parques Naturales vinculados al ámbito de la aglomeración urbana. Como además, algunos espacios concretos definidos dentro de los Parques Naturales, forman parte del Sistema de Espacios Libres del Plan de Ordenación del Territorio las propuestas van dirigidas, además de a la protección y, si cabe, mejora ambiental de estos ámbitos, a fomentar y cana-



lizar su uso colectivo de índole recreativa, educativa y sensorial (reconocimiento del paisaje).

En definitiva, en estas zonas afectas a los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor se plantean los siguientes objetivos: evitar la pérdida de sus valores naturales, ambientales, ecológicos y paisajísticos por la acción urbanística; impedir cualquier forma de urbanización, edificación, uso o transformación en los ámbitos protegidos o en su entorno que pueda suponer la pérdida de sus valores; desarrollar e implementar los objetivos ambientales establecidos por los Planes de Ordenación de Recursos Naturales de ambos Parques Naturales.

Los objetivos ambientales del Plan de Ordenación del Territorio, se corresponden con los de los dos Planes de Ordenación de Recursos Naturales. Estos objetivos pueden sintetizarse, pues, como sigue: preservar de cualquier utilización los espacios que son de dominio público hidráulico, limitando incluso las labores de conservación de los mismos con la intención de no modificar sus características ecológicas; conservar los recursos hídricos, edáficos, faunísticos y florísticos, combatiendo la erosión, las agresiones a la calidad y la sobreexplotación de los mismos; regenerar y mantener los ecosistemas del Parque, con el fin de garantizar su diversidad biológica; proteger especialmente los ecosistemas de singular valor; ordenar los aprovechamientos tradicionales del Parque, manteniendo su capacidad productiva y compatibilizándolos con la conservación de los recursos naturales; regular las actividades piscícolas y cinegéticas, adoptando medidas restrictivas para posibilitar la recuperación de las especies amenazadas o sensibles; limitar las actividades susceptibles de generar impacto, requiriendo siempre su integración paisajística y la minimización de los impactos sobre los ecosistemas; regular y controlar las actividades turísticas y recreativas que se desarrollen en los Parques, prestando especial atención a las relacionadas con los deportes de invierno en el caso de Sierra Nevada; conservar y proteger el patrimonio cultural tanto arquitectónico como arqueológico y su puesta en valor como recursos turísticos del Parque Natural; limitar la presión sobre la cubierta vegetal de la actividad ganadera, de cara a proteger determinados recursos.

### Zonas protegidas por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos

Estas zonas se definen por sus valores objetivos que acreditan su inclusión en el territorio a proteger, estando afectadas en muchos casos, como se ha visto anteriormente, por Espacios Naturales Protegidos o por integrantes del Sistema de Espacios Libres (S.E.L.). Cuando esto no es así, los objetivos de ordenación y la normativa aplicable no requiere compatibilización con las otras situaciones. Estas zonas de valor, aun siendo bastante diversas, se han agrupado en cinco tipos de físico-ambientales netamente definidos.

*Áreas forestales arbóreas autóctonas.* Se trata de los reductos de los bosques primigenios, en algunas zonas algo aclarados y transformados florísticamente, pero que se encuentran próximas o en progresión al óptimo ecológico. Su alto valor tanto por moti-



vos naturalísticos y ambientales, como por su relativa escasez, requiere sobre todo medidas de protección de las masas en su total extensión y control de sus aprovechamientos, particularmente por lo que se refiere a posibles acciones encaminadas al cambio de uso, como las de índole urbanística, a través de actuaciones y cautelas de signo protector. De hecho, todas estas áreas deben formar parte de los suelos no urbanizables en el planeamiento municipal. Dado que la mayor parte de las formaciones arbóreas autóctonas del ámbito de ordenación se encuentran dentro de los límites de los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor, o bien están afectadas por el Sistema de Espacios Libres (cuando reúnen condiciones de localización y accesibilidad adecuadas), las que se presentan en el resto del espacio se concentran en las lomas que se alzan al este de la ciudad de Granada, en algunos de los barrancos que aportan recursos hídricos al embalse del Cubillas, en la falda septentrional de Sierra Elvira y en afloramientos calcáreos, a forma de isleos, del noroeste del ámbito de ordenación.

*Áreas forestales arbustivas autóctonas.* Se trata de áreas presididas por matorrales nobles mediterráneos normalmente próximos al óptimo natural o en progresión ecológica. También se incluyen los matorrales subarbusivos climácicos, como los de ciertos paredones y afloramientos rocosos (rupícolas), los de las altas cumbres serranas (rastreras), e incluso, las que colonizan suelos salinos (barrilleras). Pero dado que la inmensa mayor parte de las formaciones arbustivas autóctonas del ámbito de ordenación se encuentran dentro de los límites de los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor, o bien están afectadas por el Sistema de Espacios Libres, apenas son testimoniales las que se presentan en el resto del espacio. En cualquier caso, la puesta en valor de uso y disfrute controlado de algún ámbito localizado en las proximidades de la aglomeración urbana y no especialmente frágil (Sierra Elvira y entorno del embalse del Cubillas en particular), puede compaginarse con su protección. Es decir, los espacios integrantes de esta unidad requieren, en general, medidas de protección del conjunto, impulso de la progresión ecológica, riguroso control de los aprovechamientos y otras actuaciones o cautelas de índole medio-ambiental.

*Áreas forestales de repoblación.* Se trata en general de masas de coníferas repobladas décadas atrás, donde es frecuente encontrar matorrales autóctonos en progresión. La inmensa mayor parte de estas formaciones de pinar se localizan dentro del perímetro de los Parques Naturales delimitados dentro del ámbito de la aglomeración urbana, así como dentro del Sistema de Espacios Libres. De hecho, buena parte de los espacios que lo componen en los itinerarios del perímetro de la Vega están fundamentados en el hecho de ser masas de pinos con potencialidades recreativas. En cualquier caso, sea cual sea su condición, estas zonas acreditan valor de conservación activa y explotación selectiva, a través de cautelas y acciones de apoyo a la recualificación y mejora ambientales del entorno de la aglomeración, como actuaciones forestales de saneamiento de las masas, impulso a la diversificación vegetal -o biodiversidad-, correc-

ción de lesiones sobre biotopos y estabilización de vertientes. Lo anterior debe compatibilizarse con adecuaciones lúdico-deportivas estratégicamente ubicadas, con la mejora de la red de caminos, la habilitación de parkings y zonas de acampada, etc. En cualquier caso, actuaciones que incorporen los espacios más estratégicamente ubicados a las demandas derivadas de la aglomeración urbana.

*Sotos, riberas arboladas.* Se trata de los escasos reductos de estas formaciones riparias, que son multiespecíficas y que albergan diversas comunidades faunísticas, representando las situaciones más feraces de los espacios geográficos sometidos a climatología subárida. A pesar del desigual estado biológico actual de las riberas del espacio de la aglomeración, sobre todo en el área de la Vega (sotos en estado óptimo, sotos alterados y márgenes completamente degradados, siendo los primeros objeto de preservación y las otras situaciones objeto de regeneración), requiere control exhaustivo de acciones que puedan vulnerar sus condiciones naturales, por un lado, y actuaciones específicas de regeneración de márgenes alterados o totalmente degradados, por otro lado, a través de revegetaciones, limpiezas y adecuaciones, controles de vertidos y talas, etc. A su vez, la capacidad estructuradora del espacio que expresan los sotos (corredores físicos lineales) y sus potenciales recreativos han recomendado la inclusión de diversos tramos, junto al entorno agrícola de los mismos, en el Sistema de Espacios Libres y, por tanto, requieren su reforzamiento y plena integración territorial a través de las adecuaciones anteriormente citadas de regeneración y mantenimiento no reñidas con puntuales y bien seleccionadas actuaciones constructivas, como fuentes, sendas, carriles bici, pequeños equipamientos e infraestructuras recreativas y de descanso, etc.

*Áreas agromontanas (incluye huertas arboladas de valle encajado).* Se trata de predios agrícolas de montaña donde es frecuente la pervivencia de múltiples elementos naturales, entre los que destacan árboles maduros silvestres o semisilvestres. Aunque no son situaciones idénticas, pueden asimilarse a los efectos ordenancísticos las huertas arboladas de valle encajado que se presentan en los ríos que han generado terrazas aluviales. Unas u otras zonas requieren medidas de prevención acompañadas de actuaciones bien ponderadas tanto en los aspectos ambientales como urbanísticos. Por un lado, actuaciones ambientalistas de restauración de vertientes (revegetaciones en paños de laderas desnudas, laminación de avenidas en los cursos trasversales, fijación y ampliación de arbolado en las parcelas y otras) y de cauces, con estricta vigilancia sobre ocupaciones ilegales de márgenes y fomento de sotos donde éstos se encuentren destruidos o mermados. Por otro lado, medidas urbanísticas de protección paisajística y ambiental (conservación de parcelario, de aprovechamientos, de las redes hídricas y viarias de carácter rural) y otras de actuación, como el refuerzo de elementos potenciadores del papel de corredor físico que tienen algunas de estas zonas, en particular las vegas angostas, y la elección de emplazamientos adecuados para equipamientos de escala metropolitana que se integren adecuadamente en este entorno. Por otro lado, es impor-





tante arbitrar medidas de protección de los usos tradicionales y del paisaje en determinados lugares, así como de apoyo a la mejora cualitativa de las explotaciones primarias de mayor viabilidad.

#### Zonas protegidas por sus valores productivos

Se centran en el espacio agrícola de regadío, pues, aunque en los terrenos de secano también existen explotaciones de alta productividad (por ejemplo, olivares del área norte de la aglomeración) en ningún caso alcanzan una singularidad notoria dentro del agro regional, en tanto que la Vega adquiere gran protagonismo entre los regadíos de interior. En este espacio agrícola de regadío, pues, se plantean diversas medidas según el nivel de valoración, que va de excepcional a moderado o medio, pasando por elevado o alto. Por otro lado, señalar que algunas porciones de este espacio agrícola han sido incluidas en el Sistema de Espacios Libres por sus condiciones y localización en relación al sistema de asentamientos, por lo que están sujetas a la regulación de dicho Sistema. El resto del espacio de Vega afectado por esta propuesta de limitación de usos y transformaciones lo está con base en sus valores productivos.

**Zonas de excepcional valor productivo.** Son las que se corresponden territorialmente con el antiguo Soto de Roma, en la orla del río Genil; el entorno de El Tarquinal (triángulo formado entre Pinos Puente, Fuente Vaqueros y Atarfe) y la Vega norte de Belicena hasta el puente de los Vados. En definitiva, se trata del alveolo central y sensiblemente correspondiente con el trayecto del río Genil. El resto del espacio de excepcional valor ha sido incluido en el Sistema de Espacios Libres. Según sus valores productivo-ambientales y paisajísticos y el moderado tensionamiento o tendencia hacia cambios drásticos de las citadas condiciones, es conveniente racionalizar el crecimiento de los núcleos afectados, a la vez que impedir el surgimiento de nuevos núcleos residenciales o industriales. La propuesta se completa con la limitación de usos distintos a los agrícolas en pleno espacio rural.

**Zonas de alto valor productivo.** Se corresponden con la Vega de Valderrubio-Pinos Puente, al oeste del río Cubillas: la franja suroccidental de la Vega tradicional entre Belicena y Láchar; la franja occidental del río Dílar entre Purchil y Alhendín; el extremo norte de la Vega (área de El Chaparral); el entorno de la autovía A-92 (en el pasillo Albolote-Atarfe); el entorno del camino de los Eriales (triángulo Atarfe-Albolote-Maracena) y otros retazos del borde Nororiental (Maracena-Peligros-Jun); la Vega de Pulianas y del este de Jun. En suma, el sector de vega localizado en la margen derecha del río Cubillas, el de la margen izquierda del Genil entre Láchar y Belicena, el de la zona suroccidental del aeródromo y algunos retazos de la Vega norte. Las propuestas de ordenación se orientan al mantenimiento de las condiciones actuales frente a tendencias lesivas; en concreto, limitando los crecimientos urbanos hacia estos espacios y prohibiendo usos no compatibles con los agrarios.

**Zonas de medio valor productivo.** Se corresponden con los nuevos regadíos del canal del Cacín, justo la franja que ciñe la Vega tradicional por su borde sur. Se propone la mejora de los princi-

pales caminos y pista asfaltadas, así como el tratamiento de las márgenes del arroyo Salado en el tramo comprendido dentro del área (cortijo de Santa Teresa-aeropuerto, aproximadamente).

#### Justificación de las determinaciones de ordenación

Las relativamente recientes doctrinas y prácticas de planificación tratan de valorar con rigor las consecuencias no sólo ecológicas, sino también económicas, sociales y territoriales en suma, que conllevan ignorar la capacidad y fragilidad del medio físico. Las consecuencias de una actitud excesivamente confiada en la capacidad de absorción de los sistemas naturales pueden ser rayanas incluso en la negligencia, pues se pone en juego el más adecuado aprovechamiento de los recursos, cuando no vidas y bienes en caso de menospreciar los riesgos naturales, en su caso.

Por tanto, a fin de paliar en lo posible, desde la intervención pública, los efectos netamente negativos o los balances globales indeseables, en la base de esta propuesta fundamentalmente orientada a proteger los valores ecológico-ambientales, paisajísticos y productivos del medio físico de la aglomeración urbana de Granada y entorno inmediato se han contemplado los siguientes aspectos: valoración de la importancia cualitativa del medio físico del ámbito, superando el concepto de *mero soporte* de usos, infraestructuras y actividades de carácter humano; consideración de la íntima interrelación que existe entre el medio físico y los modos de ocupación y explotación antrópicas, hasta el punto de que aquél determina muchos de éstos; división del territorio de la aglomeración, con base en el medio físico, en unidades homogéneas de valor ecológico-ambiental y paisajístico, lógico corolario de un proceso de análisis que ha definido previamente tres dominios de base física y una veintena de unidades ambientales.

De cara a la limitación de usos que puedan modificar sensiblemente sus condiciones actuales, los espacios se definen por el tipo de valor ecológico-ambiental y paisajístico que alcanzan de forma inequívoca y por contar o no con atributos paisajísticos relevantes. Otro tanto cabe decir respecto a los espacios de valor productivo que, por lo demás, en el caso de la Vega también aportan valores ambientales y paisajísticos.

Ahora bien, cada espacio valorado por su medio físico se ha ponderado en función de criterios territoriales favorecedores intrínsecos y extrínsecos, así como por la situación jurídico-administrativa que le afecta.

Los criterios favorecedores intrínsecos han valorado la presencia de atributos cualitativos especiales (excepcionalidad, rareza, representatividad) de orden ecológico y/o ambiental, de orden paisajístico y de orden cultural; presencia de componentes físicos especialmente valorables y/o sensibles, como cursos fluviales, láminas de agua, vías pecuarias bien marcadas y corredores





verdes; y presencia de componentes de alta vulnerabilidad o fragilidad frente a la incidencia antrópica.

Los criterios favorecedores extrínsecos han valorado, a su vez, las aportaciones ambientales del medio físico al sistema urbano (generación de recursos esenciales para el funcionamiento del sistema urbano; proximidad a los núcleos de población y/o significación para la zona; conservación de suelos y laminación de escorrentías superficiales por la cubierta vegetal) y la alta potencialidad territorial en el ámbito de la aglomeración urbana (posible zona para formar parte del Sistema de Espacios Libres por sus condiciones, localización, accesibilidad, etc.).

Los criterios favorecedores por situación jurídico-administrativa han valorado la afectación de la unidad físico-ambiental de su superficie total o parcial por la titularidad y gestión públicas y/o por espacios de protección (Parque Nacional, Parque Natural, Parque Periurbano, Espacio Protegido del P.E.P.M.F. y/o por el Planeamiento Municipal).

A partir de estas valoraciones, se ha realizado la zonificación orientada a plantear objetivos de ordenación y normas reguladoras. Así, el presente Plan somete a restricción de usos y transformaciones las siguientes Zonas: las afectadas por el Sistema de Espacios Libres; las protegidas por sus valores naturales, ambientales y paisajísticos (la red hídrica de la aglomeración, principal y secundaria; áreas incluidas en espacios naturales protegidos; áreas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración); y las protegidas por sus valores productivos. En realidad, se superponen dos o más de estas situaciones en la mayoría las áreas demarcadas. En efecto, muchas zonas afectadas por el Sistema de Espacios Libres están incluidas en el Parque Nacional/Natural de Sierra Nevada o en el Natural de Sierra de Huétor; o bien están fuera de los mismos pero ostentan excepcionales valores de carácter ecológico, ambiental, paisajístico y/o productivo.

A continuación se reseñan los factores que han justificado la ordenación de los espacios de valor del medio físico según las distintas situaciones estimadas.

#### **Zonas protegidas por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos**

Uno de los aspectos más sobresalientes del espacio físico de la aglomeración urbana es la diversidad ambiental interna del mismo, motivada en gran parte por: las importantes diferencias de altimetría existentes (desde la cota 500 en el oeste hasta la de casi 3.400 metros s.n.m. en el sureste) en menos de 40 km. longitudinales; las distintas orientaciones de grandes laderas; la diversidad de materiales y la abundancia de agua, aunque muy desigualmente repartida.

La acción antrópica durante siglos ha transformado, unas veces de manera positiva y otras no tanto, las condiciones ambientales del ámbito en más de un 80% de su superficie; sin embargo, aún restan importantes áreas que se mantienen en situaciones muy próximas al óptimo ecológico, que constituyen espacios natura-

les de alto valor (formaciones arbóreas autóctonas, formaciones arbustivas y subarbustivas autóctonas y sotos). Incluso del proceso de transformación del entorno realizado en épocas precedentes han surgido espacios de valor ambiental, que también ahora se ven amenazados o destruidos. Entre los de mayor interés cabe destacar las huertas arboladas de valle encajado (ríos Darro, Genil, Dílar y Monachil) y los espacios agromontanos con presencia masiva de árboles silvestres y cultivados (Dílar, Granada, Monachil y Víznar).

Por su parte, pero íntimamente relacionado con los aspectos ecológico-ambientales, el paisaje también se erige como recurso ambiental, aunque, tal vez, sea menos valorado en términos generales hasta ahora. Pero el paisaje es un recurso en alza que se consume de modo espiritual y cultural y cuya delectación precisa de favorables condiciones perceptivas. Cada paisaje es irrepetible, constituyéndose como un signo de identidad del territorio y del grupo social que acoge, resultando en la práctica difícilmente recuperable una vez deteriorado o destruido. En esta propuesta de ordenación-conservación de espacios de valor, aparece como una variable dependiente de los aspectos ecológico-ambientales, pero que asume una gran importancia tanto aquí como en la propuesta del sistema de espacios libres. Las condiciones fisiográficas del ámbito de la aglomeración, que lo configuran como una extensa llanura aluvial rodeada de sierras y macizos montañosos, lo convierten en un espacio visualmente cerrado, dando lugar a una intensa y generalizada interrelación perceptual (amplia cuenca visual autocontenida). Por otra parte, la diversidad de orientaciones y exposiciones solares, de efectos climáticos reflejados por zonas, de condiciones topográficas y la variedad de vegetación lo enriquecen en un alto grado, permitiendo afirmar su singularidad en la región andaluza.

De ahí, que el Plan de Ordenación del Territorio se haga eco también de las posibilidades y fragilidades del medio físico de la aglomeración y defina los espacios de valor ecológico-ambiental y paisajístico existentes, siendo totalmente oportuno el establecimiento de medidas preservadoras.

A partir de estas premisas, la determinación del valor de los espacios sujetos a regulación, en función de las medidas protectoras a adoptar, se ha obtenido a partir de tres criterios fundamentales: los elementos sensibles ecológica, ambiental y paisajísticamente que contenga el espacio en cuestión (muchos de ellos son exclusivos de ciertos lugares y otros están representados en distinto grado), las dimensiones del mismo y su localización dentro del ámbito territorial de la aglomeración urbana de Granada.

Las dimensiones superficiales de los espacios es otro de los criterios que han sido manejados en la valoración. Como quiera que los espacios de pequeña superficie constituyen normalmente reductos más o menos confinados, la posible incidencia sobre los mismos es proporcionalmente más decisiva o impactante, a la vez que la localización alternativa de un determinado uso o de una concreta actuación será, en principio, más fácil por la proximidad del espacio no protegido envolvente.





Respecto al factor localización, la proximidad o lejanía, en términos espaciales y temporales, de cada espacio protegido a los núcleos de población de su entorno y a las grandes arterias de comunicación influye en su propia valoración y en las posibilidades reales de optar por espacios alternativos para la acogida de nuevos usos y actuaciones.

A partir de estos principios generales, se exponen por situaciones o zonificación los factores que han justificado la propuesta de ordenación.

#### **Red hídrica de la aglomeración**

Desde las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio se ha considerado necesario establecer un criterio básico para el señalamiento de los cauces sujetos a protección, dado el elevado número de los mismos (gran densidad de la red hídrica del alto Genil), pues todo cauce hídrico natural es de dominio público excepto aquellos por los que discurran aguas pluviales ocasionalmente y atraviesen, desde su origen, únicamente fincas de dominio particular (art. 5 de la Ley de Aguas). Esta circunstancia ha recomendado, pues, ceñir el señalamiento a los más relevantes para la aglomeración urbana y espacio envolvente, por tanto a los ríos, arroyos y barrancos importantes que transitan la aglomeración; aunque, eso sí, desde su nacimiento cuando éste se localiza en el ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Territorio.

A partir de este planteamiento, y a los efectos de su ordenación y protección por el presente Plan, la red hídrica se clasifica en principal y secundaria, que aparecen señaladas en el plano correspondiente (*Ord-3*), constituyendo la red hídrica principal, pues, los cursos fluviales de mayor rango: en general, son los ríos que aportan agua de escorrentía superficial la mayor parte del año. Por su lado, forman la red hídrica secundaria el resto de la red de drenaje bien marcada: arroyos y barrancos importantes en general. Quedan excluidos, por tanto, los múltiples cauces de pequeña longitud y cuyo funcionamiento tiene carácter esporádico (barrancos en general).

El cumplimiento legal del dominio público hidráulico, el interés que ofrece la red hídrica del ámbito de la aglomeración (cabecera de la cuenca del río Genil, en pleno dominio orográfico y de altiplanicies) y la fragilidad de este subsistema físico justifican la consideración de la misma dentro de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

#### **Zonas incluidas en espacios naturales protegidos**

Una vez delimitada toda el área de protección en función de sus valores ecológico-ambientales, ha sido preciso discriminar los espacios no sujetos a intervenciones específicas en materia de protección. Con este objetivo, se han demarcado, por un lado, las áreas incursas en los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor, pues cuentan con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y los Planes Rectores de Uso y Gestión, por lo que están perfectamente reguladas a los efectos pre-

tendidos en la presente propuesta. La mera presencia de estos espacios protegidos con base en la Legislación Ambiental y la confirmación desde los análisis del Plan de Ordenación del Territorio de los indiscutibles valores que contienen tanto Sierra Nevada como Sierra de Huétor justifican plenamente su inclusión dentro de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

#### **Zonas de valor natural, ambiental y/o paisajístico de interés para la aglomeración**

Se ubican aquí todos los espacios de valor que no forman parte del Sistema de Espacios Libres ni de los Parques Naturales, pero sus fundamentos son extensivos a todo el territorio abarcado por los espacios que acreditan dicho valor y su consecuente ordenación de usos y transformaciones.

En la propuesta se diferencian cinco zonas homogéneas, cuyos fundamentos físicos se reseñan a continuación agrupadas en dos dominios: el forestal y el agro-forestal.

#### **Dominio forestal**

Los espacios netamente integrantes del geosistema físico-natural se encuentran en la mayor parte de la zona montañosa y en áreas de los relieves medios que circundan la Vega y secanos del espacio deprimido, en jalones ligeramente separados por los dominios agrarios. Por tanto, sobre rampas y resaltes, montaña media y alta, que envuelven las áreas muy degradadas, el espacio cultivado y los propios núcleos de la aglomeración urbana de Granada, por lo que este geosistema se encuentra en general recluso en los lugares más intrincados por topografía o accesibilidad o en los más difícilmente roturables. En este geosistema se concentran las comunidades naturales florísticas y faunísticas del ámbito, en mejor o peor estado de conservación, así como singulares morfologías, como las de génesis periglacial y kárstica, exhibiendo en definitiva las más variadas situaciones ambientales, al amparo en una enérgica orografía que culmina a casi 3.400 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Los ámbitos que constituyen este dominio presentan diversas manifestaciones biológicas que dan como resultado acusadas diferencias en biomasa, biodiversidad, autoctonía, naturalidad y adecuación ambiental, derivadas de los distintos condicionamientos físicos y de la incidencia antrópica, ésta al provocar -o inducir- la degradación de las comunidades florísticas naturales y fauna asociada. Pueden diferenciarse muy globalizadamente tres situaciones: áreas forestales arbóreas autóctonas, áreas forestales arbustivas autóctonas y áreas forestales de repoblación. Parte de estas áreas se encuentra dentro del perímetro de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor. Estas áreas, dentro o fuera de estos espacios protegidos por la Legislación Ambiental, tienen su reflejo ordenancístico en las Zonas de valor natural, ambiental y paisajístico para la aglomeración urbana y su correspondiente *Normativa*.





Las áreas forestales arbóreas autóctonas (normalmente próximas al óptimo natural) ameritan un muy alto valor de conservación y, en casos, potenciación que, en cualquier caso, se encuentran básicamente amparadas por los organismos y planes de acción medioambiental, particularmente en las áreas insertas en el Parque Nacional y Parque Natural de Sierra Nevada, así como en el Parque Natural de Sierra de Huétor.

Las áreas forestales arbustivas autóctonas (normalmente próximas al óptimo natural o en progresión ecológica) acreditan, en general, un alto valor de conservación, si bien la extensión, diversidad y complejidad de la misma condicionan medidas diferenciadas, en función de factores tales como accesibilidad, fragilidad, potencialidad, etc. de cada situación concreta. Por otro lado, la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada y las de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor puede garantizar un uso y gestión conservacionista, en unos casos, u orientada a la regeneración de la cubierta hacia situaciones climáticas, en otros casos, sobre estos espacios que acogen la mayor parte de estas áreas de matorral, en muchos casos con bosquetes o ejemplares arbóreos aislados en su seno.

Las áreas forestales de repoblación (frecuentemente con matorrales en progresión) son acreedoras, en general, de un moderado valor de conservación, si bien la extensión, diversidad y complejidad de las mismas condicionan medidas diferenciadas en función de factores tales como accesibilidad, fragilidad, potencialidad, etc. de cada situación concreta. Por otro lado, la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada y las de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor puede garantizar un uso y gestión dirigidos a la conservación de los mejores pinares, la regeneración de los que sufren plagas u otros problemas fitosanitarios, el fomento de especies esclerófilas en el seno de los que se desarrollan con dificultad o la decidida adecuación a usos recreativos, según los casos, dada la importante variedad de situaciones en las masas de pinos del ámbito.

En los tres casos quedan plenamente justificadas, pues, las restricciones de usos y transformaciones que han sido objeto de la propuesta de ordenación para estas zonas.

#### *Dominio agro-forestal*

La mayor parte del amplio surtido de espacios que conforman este conjunto conjugan unas pautas de localización muy precisas, donde la base física desempeña un papel determinante: topografía accidentada o elevada y concentración hídrica se combinan frecuentemente para establecer las condiciones que propician una colonización agrícola parcial por competencia con las plantas silvestres. Factores físicos y antrópicos en distintas proporciones han hecho que estos espacios se localicen en las riberas de los cursos que drenan la depresión granadina, en los valles encajados que digitalizan la gran llanura aluvial y en algunas zonas de su perímetro, en el umbral de los macizos orográficos, allí donde el arduo proceso de colonización humana ha sabido aprovechar los aspectos favorables de unas condiciones naturales generalmente hostiles.

Estos ámbitos agrarios, por las características peculiares del escenario físico, configuración, composición vegetal, modo de explotación y organización se inscriben en un dominio mixto o de transición entre el agrario y el natural, pues guarda elementos comunes con ambos, existe una cierta promiscuidad entre especies cultivadas y silvestres y se encuentra en una interfase de la actuación humana directa y la dinámica biológica espontánea. Se trata, en fin, de los espacios rurales donde se intercalan cultivos y manchas de vegetación espontánea, éstas no roturadas por condicionamientos físicos o voluntad humana, o bien aquéllos se encuentran parcialmente abandonados y en ciertos rodales se asiste a un proceso de colonización por plantas silvestres de porte arbóreo o arbustivo.

Entre todos los espacios aglutinados en este conjunto existen lógicas diferencias, más o menos significativas, pero se han agrupado finalmente en dos unidades homogéneas: sotos y áreas agromontanas. Igual que en el caso del dominio forestal, parte de estas áreas se encuentra dentro del perímetro de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor. Por tanto, también estas áreas, dentro o fuera de estos espacios protegidos por la Legislación Ambiental, tienen su reflejo ordenancístico en las Zonas de valor natural, ambiental y paisajístico para la aglomeración urbana y su correspondiente *Normativa*.

Los sotos y riberas arboladas acreditan su máxima conservación por el interés ecológico, ambiental y paisajístico de los mismos. No obstante, la problemática de estos espacios de dominio público se encuadra en la dialéctica «demanda social-ordenación», de modo que si se aplicara estrictamente la legislación sobre riberas y márgenes resultaría prácticamente imposible el desarrollo de actividades lúdicas, de fuerte demanda social. Ahora bien, los sotos del ámbito son especialmente acreedores de medidas que garanticen, como mínimo, su mantenimiento, y en determinados lugares, su potenciación y mejora. La permanencia de las condiciones del espacio físico de los sotos se apoya precisamente en el carácter de dominio público de los márgenes fluviales, que faculta su vigilancia estricta frente a las presiones lesivas de índole agraria o urbanística.

La singularidad de estas áreas agromontanas, que incluyen predios agrícolas de montaña y huertas arboladas de valle encajado implica no sólo la conservación general de los usos tradicionales, tanto por su valor agrobiológico y microclimático, como paisajístico y cultural, sino también la potenciación de sus elementos configuradores esenciales.

En ambos casos quedan plenamente justificadas, pues, las restricciones de usos y transformaciones que han sido objeto de la propuesta de ordenación para estas zonas.

#### **Zonas protegidas por sus valores productivos**

El espacio físico-productivo de la llanura irrigada, la Vega, continúa siendo muy relevante tanto en superficie agrícola útil como en productividad agrobiológica. Sus reminiscencias históricas y





culturales, el cierto simbolismo que expresa para muchos de los habitantes, la evidente aportación a los equilibrios ambientales e hidrológicos y sus connotaciones paisajísticas se añaden como activos muy significados en el ámbito de la aglomeración urbana y, más aún, en el conjunto regional. Pero su alta valoración desde todas estas perspectivas parece contradecirse con el uso a que se destina en amplias porciones, con el abandono de numerosas explotaciones o con el amplio número de impactos que viene recibiendo en las últimas décadas. Por esto requiere medidas que salvaguarden en lo posible sus condiciones características.

Así, este Plan apuesta por la revalorización de un espacio geográfico que durante siglos ha constituido la admiración de los que lo han analizado, valorado o simplemente contemplado. Como quiera que muchas de sus condiciones sustanciales aún permanecen, es preciso conservar en el mejor estado posible este espacio singular, que es legado de muchos siglos de labor humana, no sólo por sus potencialidades agrarias evidentes, sino también por que la Vega juega otros papeles igualmente importantes en la construcción armónica de la aglomeración urbana.

No hay duda acerca de la importancia que ostenta el espacio irrigado dentro del territorio de la aglomeración, pues ha condicionado en gran medida su origen y proceso histórico, a la vez que seguirá condicionando su evolución futura. La centralidad del sector oriental de la Vega, como espacio no urbanizado, respecto a las morfoestructuras urbanas en disposición semi anular de la aglomeración constituye la gran baza a jugar en el devenir del área metropolitana. De ahí que pueda afirmarse, en primer lugar, que la Vega constituye un *espacio estratégico*, al menos una parte importante de la misma.

En definitiva, la valoración del espacio ha estado fundamentada en la integración de los componentes capacidad productiva bruta, condiciones ambientales y manifestaciones paisajísticas, que en el ámbito de la Vega resultan significativamente concordantes. Los valores productivo-ambientales en función de múltiples factores y variables, desde los de índole agrológica (horizontalidad topográfica, feracidad de suelos, nivel de insolación, disponibilidad hídrica para la planta en los momentos precisos, termicidad media en los umbrales óptimos, etc.) y estructural, es decir, de organización del espacio agrario (redes, edificaciones, etc.), como contribución a los aspectos esencialmente productivos, hasta los puramente ecogeográficos (masas arbóreas y biodiversidad como principales manifestaciones ecológicas dentro del ámbito; incidencia climática como efecto ambiental más relevante para la aglomeración), que se encuentran en este caso íntimamente relacionados con los agrológicos y aportan la vertiente ambiental en la valoración del espacio. Los valores paisajísticos, por su lado, alcanzan un peso específico de primera magnitud en el espacio de la Vega, en nada inferior cualitativamente y desde la percepción social de gran parte de la población residente en la aglomeración respecto a las dimensiones productivas y ambientales.



El análisis efectuado ha puesto también de manifiesto que este espacio es actualmente, como nunca antes, divisible y valorable en distinto grado según áreas pormenorizadas.

El ámbito de excepcional alto valor abarca esencialmente el alveolo central de la Vega, en una ancha franja en torno al río Genil y bajo Cubillas, donde hay presencia significativa de la mediana propiedad entre el importante número de pequeñas explotaciones y donde a la equilibrada textura edáfica y a la abundancia de agua se agregan las masas arboladas, de indudables efectos climáticos muy apreciables en el ámbito. Por tanto, alta feracidad agrobiológica y significativas aportaciones ambientales al espacio de la aglomeración, sobre todo en la tórrida época estival.

La segunda categoría (alto valor) se distribuye en diversos espacios disjuntos y normalmente en contacto con la anterior, a excepción la segregada unidad del sureste. Estos ámbitos reducen levemente su productividad bruta, en parte por acusar ciertos déficit hídricos estacionales, y la preeminencia de los cultivos herbáceos aminora igualmente la aportación ambiental. Se localiza esencialmente en la Vega sur (entorno del nudo viario Circunvalación-Ronda Sur, entorno del bajo Dilar) y, puntualmente, en franjas situadas entre Atarfe y Maracena, Cijuela y Chauchina, Santa Fe y Ventorrillo. En esta valoración se han conjugado la gran fragmentación media de la propiedad, así como importantes aunque puntuales rupturas de los elementos estructurantes, junto a la reducción del potencial agrobiológico, al ser suelos aluviales de perímetro (textura más desequilibrada) y padecer notorias restricciones hídricas estacionales, y la asimismo reducción de los valores ambientales tanto por el uso dado a las tierras como por las numerosas perturbaciones producidas por transformaciones urbanísticas incipientes o plenamente consolidadas.

En la tercera categoría (valor medio), claramente centrada, en los regadíos del Canal del Cacín adolece, además de su cierto periferismo, de suelos con inferior feracidad, el regadío es más precario, a veces la topografía es ondulada y puntualmente abrupta y la aportación ambiental al ámbito resulta poco significativa, sobre todo en comparación con las anteriores. En contrapartida, está menos fragmentada la propiedad, en términos medios, que en las unidades anteriores.

Las categorías paisajísticas también se hacen eco de la valoración cualitativa de esta dimensión territorial. En gran medida hay coincidencia con los espacios desagregados a partir de los criterios productivo-ambientales, pues, como ya se ha aludido anteriormente, el paisaje intrínseco y formal de las vegas tradicionales guarda íntima relación con las otras dos dimensiones. Sin embargo, no son fracciones perfectamente superponibles sobre el espacio, ni tan siquiera en uno como este, pues en la interpretación y valoración del paisaje cuentan de modo esencial las condiciones perceptuales y, en consecuencia, no todas las zonas son visibles fácilmente y/o por gran número de observadores, teniendo pues bajo consumo visual, ni todas las zonas negativamente impactadas quedan ocultas al observador medio. La interrelación,



en fin, de valor sustantivo y perceptibilidad introducen una cierta casuística que hace poco viable la perfecta integración de paisa-

je y componentes productivo-ambientales sobre el espacio y, por tanto, cartográfica.

## ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS

Con la propuesta de las zonas sometidas a vinculación de usos, el presente Plan de Ordenación del Territorio aborda uno de los aspectos esenciales para mejorar la funcionalidad y estructuración de la aglomeración urbana de Granada y potenciar las actividades económicas inmersas en los sectores secundario y terciario.

En materia de actividades industriales, comerciales, turísticas y de transportes dentro de una aglomeración metropolitana (espacio caracterizado por su integración socioeconómica y funcional), la escala de las decisiones de localización tiene carácter supramunicipal y una intervención descoordinada en materia de suelo o de infraestructuras dificulta el desarrollo económico del conjunto.

Es por ello que se hace precisa una ordenación supramunicipal de los usos del suelo vinculados a las actividades productivas estratégicas que el Plan de Ordenación del Territorio contempla señalando ubicaciones preferentes de futuras implantaciones.

Por otra parte, determinados espacios de la aglomeración, extensos y de localización estratégica, requieren ordenación más concertada entre los numerosos entes municipales que los comparten. En este sentido se han considerado el aeródromo de Armilla y la zona Norte en el eje de la CN.432, por su relevante entidad.

Se completa la propuesta con las áreas que se vinculan a espacios libres públicos y a dotaciones de interés supramunicipal, por un lado, y con líneas que marcan el límite de crecimiento de los núcleos de población en el contacto con espacios de productividad agrobiológica excepcional dentro de la Vega.

El plano de referencia de estas propuestas es el denominado "Zonas Sometidas a Vinculación de Usos" (Ord-4).

### Finalidad de la ordenación propuesta

La ordenación y compatibilización de los usos en el territorio de la aglomeración urbana de Granada se establece en el presente Plan vinculando o prohibiendo determinados usos urbanos sobre zonas señaladas por el propio Plan; de conformidad con el mismo, el planeamiento urbanístico calificará las zonas sometidas a vinculación de usos, las integrará adecuadamente en la estructura urbanística que establezca y desarrollará una ordenación pormenorizada de su entorno compatible con los objetivos propuestos.

Los principales objetivos de la ordenación se concretan en localizar las áreas preferentes para ubicar nuevas dotaciones públicas de interés supramunicipal, a cuyo fin el Plan de Ordenación del Territorio reserva suelos, y priorizar las actuaciones de mejora y nueva implantación de áreas productivas en las zonas vinculadas para dichas actividades por el presente Plan. Otros objetivos se centran en vincular los espacios libres calificados por el planeamiento de interés para la aglomeración urbana de Granada, además de proponer algunos nuevos que propicien su compleción y relación; en definir grandes áreas donde se precisa una ordenación concertada entre municipios colindantes; y en limitar el crecimiento de los núcleos urbanos en contacto directo con áreas de excepcional valor productivo agrícola.

La estructura propuesta de ordenación de los suelos destinados a actividades productivas queda definida en dos vertientes: la consolidación de los ejes tradicionales del Norte de la aglomeración, completando sus tramos y mejorando sus infraestructuras y dotaciones; y al Sur, la creación de nuevos espacios de actividad basados en las expectativas generadas por el Campus de la Salud y los nuevos trazados proyectados de viario de gran capacidad.

En relación a las **reservas de suelo para espacios libres públicos de interés supramunicipal**, se incluyen aquí las áreas que para dicho fin deberá calificar el planeamiento municipal, para completar el Sistema de Espacios Libres de la aglomeración, compatibilizar con la estructura territorial y, sobre todo, con las infraestructuras existentes o previstas en el Plan.

Con respecto a las **reservas de suelo para uso dotacional**, se trata de definir espacios que acojan las de interés supramunicipal. En esto, las funciones a cumplir por el Plan son, por un lado, mejorar en la medida de lo posible los criterios de localización de las dotaciones de niveles supramunicipal y de aglomeración y, por otro lado, coordinar las previsiones de la planificación de las administraciones prestatarias de servicios con las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico. A tenor de la ordenación de transporte público y de la red viaria, se establecen diversas áreas destinadas a uso dotacional.

En las **reservas de suelo para actividades productivas** se incluyen aquellas áreas que por su posición, entorno y características deben servir para la futura ubicación de zonas industriales, de almacenaje o distribución. La clasificación y ordenación pormenorizada de estos suelos queda en gran medida a la decisión del planeamiento municipal, con las cautelas y criterios sobre compatibilidades de usos establecidas en este Plan.





Las reservas de suelos industriales se localizan en el corredor de Albolote, al norte del polígono Juncaril; en el contacto suroccidental de Sierra Elvira, entre Pinos Puente y Atarfe; en Bobadilla, en el contacto con la línea del ferrocarril; en el borde oriental de Armilla núcleo; en el borde norte de La Zubia núcleo y en borde occidental de Huétor-Vega núcleo. En cada caso se persigue una finalidad, que va desde áreas estratégicas para localización de industrias en sentido estricto (las tres primeras citadas), a fin de aprovechar los grandes ejes de relación exterior y la sinergia de los polígonos industriales consolidados, hasta las que pueden especializarse en parques tecnológicos, servicios vinculados a la industria, e incluso instalaciones industriales vinculadas al sector servicios, casos de las que se localizan en la subárea sur de la aglomeración.

Además de estas reservas, en la propuesta se recogen las **áreas industriales consolidadas** (polígonos Juncaril, Asegra, Hurpe, Olinda, Florio, Santa Fe, etc.; zonas con actividad industrial de Armilla, Churriana, Pinos Puente, etc., franja industrial Otura-Alhendín-Ogijares) sobre las que se plantean distintos cometidos. Como norma general, en estas zonas se actuará de forma que se consiga a medio o largo plazo introducir las modificaciones necesarias que permitan a los "polígonos industriales" alcanzar la categoría de "parques industriales". Para ello se deberán liberar vías de servicio, mejorar o crear aparcamientos generales, aumentar espacios libres y servicios urbanístico; incluso, en algunos casos, rediseñar las áreas industriales, dotarlas de infraestructuras avanzadas (gas natural, fibra óptica, etc.) y propiciar la prestación de servicios especializados.

En las **reserva de suelo para el Campus de la Salud**, que incluye el área ya prevista por los planes municipales de Armilla y Granada para este fin, supone para el Plan de Ordenación del Territorio el reconocimiento de una necesidad planteada por instancias sanitarias y universitarias, recogiendo el emplazamiento acordado con los municipios de Granada y Armilla. El Campus se incardina en el sistema urbano de la aglomeración desde la mejora de los accesos al mismo por su lado, para la conexión con los terrenos reservados para el Parque Industrial (I+D) de Armilla-Ogijares se prevé un vial que discurre paralelo a la Circunvalación de Granada y que conecta mediante glorietas la Ronda Oeste (río Dilar) con la Autovía de acceso Variante General-Granada por Las Gabias en Armilla. Entre estos dos extremos se han previsto glorietas de conexión con viales existentes: dos de Ogijares y otras dos de Armilla, y conexiones con la prolongación del Distribuidor Sur.

Respecto a la **reserva de suelo para actividades vinculadas al Campus de la Salud**, que incluye una sola área de suelo inmediato al citado complejo, pero con autonomía funcional y territorial, requiere clasificación y ordenación pormenorizada por el planeamiento que la vincule a la efectiva implantación de actividades complementarias, cuando éstas sean demandadas. En estas zonas se propone la ubicación de actividades de investigación y desarrollo complementarias al Campus de la Salud, por tanto, las actividades permisibles podrán ser en general las relacionadas con las ciencias de la salud y la práctica de la sanidad,

así como la investigación, el desarrollo y la producción de bienes relacionados con las mismas. La superficie reservada para este fin satisface suficientemente la demanda de suelo que se considera necesaria para la implantación de empresas relacionadas con la medicina, la farmacología o las ciencias biológicas en un parque industrial especializado y de calidad.

Finalmente, las **áreas de reserva para actividades administrativas y de oficinas**, que se localizan entre la Circunvalación de la CN.323 y los suelos consolidados por la edificación en la ciudad de Granada, pretenden facilitar la concentración algo descentralizada y más accesible de ciertas actividades comerciales, administrativas y de oficinas, sean de carácter público o privado, habida cuenta de la excesiva concentración de estos usos en la zona centro de la capital.

Las **zonas de ordenación concertada** son espacios que se distribuyen entre varios términos municipales y que, por su posición, uso actual o entidad superficial, deben ser ordenados de manera concertada. El desarrollo de la ordenación urbanística básica de estas zonas se realizará mediante la formulación de un Plan Especial, cuyo ámbito deberá coincidir con la totalidad de cada una de las delimitadas, es decir, la del eje de la CN.432 y la del aeródromo de Armilla.

La zona de ordenación concertada **Eje CN.432**, que afecta a los municipios de Albolote, Atarfe y Maracena, tiene por finalidad el desarrollo de un área para actividades productivas que refuerce y complemente la existente en la actualidad sobre dicha carretera. La propuesta de ordenación ha de incorporar diversas intervenciones que van desde la resolución de problemas puntuales en la articulación del sistema urbano (dar continuidad a trazados viarios de carácter bimunicipal, ajustes en diversos viarios municipales de primer orden, espacios libres públicos que van más allá de los límites municipales, ordenación de las zonas de contacto entre núcleos vecinos, etc.) hasta la formulación de propuestas que afectarán al ámbito íntegro. Ahora bien, como cometido principal, el desarrollo de la ordenación pormenorizada perseguirá la creación de un área para actividades productivas y de servicios, apoyada en las actuaciones previstas de viario del nivel aglomeración y de compleción del viario local-supramunicipal. Las actividades permisibles podrán ser industriales, de almacenaje, de distribución, de talleres, comerciales y, en general, cualquier tipo de actividad económica.

Por su lado, la zona del **Aeródromo de Armilla**, que afecta a los municipios de Alhendín, Armilla, Churriana de la Vega, Las Gabias y Ogijares, tiene por finalidad su desmantelamiento como instalación para la Defensa y el desarrollo de un área residencial, dotacional y de servicios sobre los suelos actualmente afectados al mismo. Los usos residenciales sólo se autorizarán con el exclusivo objeto de completar la ordenación de los núcleos urbanos inmediatos y en el porcentaje máximo que normativamente se establezca por este Plan.

Por último, los objetivos planteados en la propuesta de **límites singulares al crecimiento urbano** dispone la obligación para el Planeamiento Urbanístico General afectado, de establecer las determinaciones necesarias para impedir el crecimiento del suelo





afectado al sistema de asentamientos en el exterior de dichos límites, cumpliendo así con la finalidad de proteger los suelos de excepcional valor productivo de la Vega.

### Justificación de las determinaciones de ordenación

El presente Plan delimita como **zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal** los suelos calificados por el Planeamiento Urbanístico para tales usos y que, por su posición, entidad o jerarquía en la prestación de servicio, se consideran de interés para varios municipios y para la organización territorial de la aglomeración urbana, así como aquellos otros suelos, que no calificados por dicha ordenación municipal, se consideran igualmente adecuados para formar parte de reservas de dichos usos dada su posición respecto a la estructura de articulación territorial.

Sobre la base del sistema de asentamientos se han señalado los suelos calificados por el planeamiento municipal (ya sean urbanos o aptos para urbanizar) que se consideran de interés para la aglomeración urbana. Por un lado, los espacios libres públicos de entidad suficiente y posición estratégica, como son los bulevares de Granada (históricos y recientes), los de Maracena, los bordes del Polígono Juncaril y los parques de Granada (Parque y entorno de la Alhambra, periurbano del Sacromonte, García Lorca y Vega), además de reservas de suelo para espacios libres públicos que tienen carácter estratégico para localizarse en el contacto intermunicipal y/o por donde transitan o lo hará en un futuro próximo ejes del sistema viario; o bien porque sirven de nexo con el sistema de espacios libres de nivel metropolitano.

También se vinculan a reservas de suelo las zonas calificadas por el planeamiento municipal como uso dotacional y que han sido consideradas de interés para la aglomeración. Básicamente son las ubicadas en Granada (Universidad, Hospitales y grandes equipamientos deportivos); fuera de Granada, el complejo dotacional de Armilla.

En la justificación de las reservas de suelo se parte de los problemas actuales del sistema dotacional, que si bien no presenta especiales problemas en cuanto a su cantidad, es decir, respecto al número, superficie y cualificación propias de los equipamientos existentes (es comparable, en general, con cualquier otra área urbana de Andalucía), por el contrario, sus disfuncionalidades provienen de la complejidad del sistema urbano creado tras el proceso de aglomeración (la ciudad central polariza la mayor parte de la actividad diaria de la aglomeración y en ella se han ido acumulando las dotaciones para uso de una población que excede con mucho a la residente en su ámbito) y del deficiente funcionamiento de los servicios de transporte público supramunicipal que, que es bastante ajeno a las relaciones existentes entre los municipios de la corona, dificultando así la satisfacción racional de las demandas de los ciudadanos.

En consecuencia, las actuaciones propuestas son de dos tipos: de una parte, incidiendo sobre la localización para las nuevas dotaciones supramunicipales a construir que, además de apoyar la jerarquía urbana propuesta, sirva en lo posible para mejorar y equilibrar el sistema ya constituido; y de otra, interviniendo sobre el sistema de transporte público supramunicipal, en el sentido de facilitar la accesibilidad a los núcleos prestatarios de servicios dotacionales, actuaciones éstas que ya han sido contempladas en las respectivas propuestas sobre el viario y sobre el transporte.

Las actividades productivas no primarias también merecen propuestas que impulsen sus potencialidades. Por ello, el presente Plan delimita como **zonas vinculadas a actividades productivas** los suelos calificados por el planeamiento urbanístico municipal para tales usos y que por su posición, entidad o jerarquía se consideran de interés para la organización territorial de la aglomeración urbana, así como aquellos otros suelos, que no calificados por los mencionados planes locales, se considera igualmente que, debido a su posición respecto a la estructura de articulación territorial, deben destinarse a usos relacionados con las actividades productivas bajo la categoría de reservas de suelo.

Así pues, en función de su destino, y a los efectos de su regulación, se distinguen las siguientes clases de reservas: zonas de reserva de suelo para actividades industriales, zonas de reserva de suelo para el Campus de la Salud y las actividades de investigación y desarrollo complementarias y zonas de reserva de suelo para actividades administrativas y de oficinas.

Respecto a las primeras citadas, se trata de suelos destinados a usos productivos no primarios; es decir, en esta propuesta se interviene sobre aspectos de localización, distribución y accesibilidad de actividades relacionadas con la producción y/o distribución industrial.

Cabe recordar que en la aglomeración urbana los procesos industriales son de escasa representatividad general, pues apenas se han hecho notar de forma consistente, habida cuenta tanto del tardío e incompleto arranque del sector industrial (fracaso histórico) y de su desenclavamiento, como de la práctica ausencia de industria básica o exportadora (contadas excepciones). Pero sus perspectivas no son en absoluto tan pesimistas: las nuevas condiciones territoriales, sobre todo en materia de infraestructuras de comunicación y de densidad poblacional (nunca antes ha podido hablarse, en esta comarca y toda la alta Andalucía, de una ciudad funcional de casi medio millón de habitantes), pueden facilitar su posible inmersión en la nueva etapa que afrontan muchas de las áreas metropolitanas de nuestro entorno socioeconómico y cultural. En ellas se impone un reforzamiento de la especialización en actividades intensivas en información y capital, la diversificación de sus tejidos productivos, las reconversiones no traumáticas y, en definitiva, la implantación de nuevas actividades dinamizadoras que afectan casi por igual al sector industrial y al subsector terciario avanzado, por las progresivas vinculaciones entre ambos. No obstante, la superación de trabas y lastres requiere acciones decididas tanto del empresariado como de los entes públicos.





Los problemas y limitaciones del sector industrial que pueden ser corregidos desde el Plan de Ordenación del Territorio se basan en materia de infraestructuras y accesibilidad y en reservar suelos estratégicos para este fin. Sobre estas premisas, y en función de los procesos previsibles en una aglomeración urbana de estas características, se fundamenta la propuesta de ordenación de las áreas destinadas a usos productivos, que lógicamente guarda interrelación especialmente con las previsiones sobre la red viaria y las infraestructuras de agua, energía y telecomunicaciones.

El señalamiento de las áreas de reserva de suelo para actividades productivas se ha hecho en función de cuatro condicionantes: *posición* respecto al sistema urbano de la aglomeración y a los accesos a la misma desde otros conjuntos urbanos; *entorno* ya consolidado con actividades industriales, lo que permitirá disponer de determinados servicios preexistentes y al mismo tiempo fortalecer la distribución actual de usos a nivel general; *accesibilidad* desde la red viaria principal de la aglomeración; *entidad superficial* suficiente para ser considerados a nivel de todo el ámbito.

La zona marcada más al norte de la aglomeración es la de Albolote. Se localiza, pues, al noroeste del enlace de la CN.323 con la A.92, entre la primera carretera y la actual línea ferroviaria Granada-Estación de Moreda. Las principales ventajas de este emplazamiento son: primera, que presenta facilidad de acceso viario desde los dos principales ejes de comunicación de la aglomeración urbana (CN.323 y A.92); segunda, que se ubica en el corredor con mayor tráfico de mercancías tanto por ferrocarril como por carretera; tercera, que su posición es inmediata al núcleo central de la aglomeración, aunque exterior al mismo; cuarta, que entre la actual y la prevista, cuenta con la infraestructura viaria precisa; y quinta, que el valor productivo de los suelos afectados es inferior a los de la vega tradicional.

La zona Sierra Elvira se localiza entre Atarfe y Pinos Puente, en contacto con el citado mogote calcáreo. Los suelos seleccionados limitan al noreste con la CN.432 y al suroeste con la actual línea ferroviaria a Bobadilla. El acceso viario es desde la actual CN.432 y su futura variante, con un nuevo enlace al efecto. Las principales ventajas de este emplazamiento son, por un lado, la proximidad al corredor industrial de la carretera de Córdoba; por otro lado, la delimitación precisa de los suelos afectados, lo que disminuye la posibilidad de perturbaciones sobre otros suelos productivos, así como la de encontrarse sobre la única vía de acceso futura a la ciudad central cuando se ejecute la propuesta del ferrocarril. Por lo demás, aprovecha un espacio de vega ya segregado por la vía del ferrocarril y, en un futuro próximo, por la nueva variante de la CN.432. Con otro carácter y de forma aislada se propone en La Zubia otra gran área de reserva justo en el cruce del Distribuidor sur con el desdoblamiento de la actual carretera Granada-La Zubia, en lo que se pretende que sea un importante polígono de servicios para atender las demandas del sur de Granada y núcleos de la Cornisa (La Zubia, Gójar, Ogijares); como apoyo a éste, aunque con un carácter marcadamente local, se ha previsto un área más pequeña en Huétor Vega apoyada en la prevista carretera desdoblada de circunvalación de este municipio.



Además, y como apoyo a lo anterior, se han señalado áreas de mejora del tejido industrial existente en las que se debe actuar desde la óptica de la rehabilitación, reurbanización y aporte de dotaciones, servicios o infraestructuras de las que carecen los polígonos y otras zonas industriales existentes.

Interesan a la propuesta los suelos consolidados, ya sean polígonos industriales, ya sean zonas industriales, por su capacidad para acoger a nuevas empresas. La distinción entre polígono o zona industrial estriba en la Planificación Urbanística previa y su posterior urbanización, siendo las zonas industriales las que han carecido de gestión urbanística, si bien con el tiempo se han consolidado y han sido asumidas por el Planeamiento posterior calificándolas con ese uso.

Apoyado en la actual CN.432, acoge suelos industriales bastante desestructurados, con déficit importantes en urbanización interior y con una ocupación media; además contiene instalaciones industriales obsoletas, no pudiéndose hablar en ningún caso de polígonos industriales sino de zonas que han consolidado su uso con el tiempo, pues carecen de gestión urbanística previa. Se incluye además el suelo clasificado con uso industrial de las NNSS de Atarfe hasta la proyectada Ronda Oeste.

Como continuación de la anterior, se ha delimitado esta segunda área apoyada también en el trazado actual de CN.432. Se segrega de la primera por su posición relativa más próxima a la ciudad central. A diferencia de aquella, aquí sí se puede hablar de polígonos: Hurpe y La Vega de Atarfe, Mercagranada y El Florío (P-30) de Granada, y las unidades de ejecución de uso industrial de Maracena; además de todo este suelo consolidado y relativamente bien urbanizado, se han incluido también todos los suelos clasificados de estos municipios y se completa como propuesta con áreas de reserva de suelo para actividades productivas en el entorno del polígono El Florío.

El área del Juncaril engloba los polígonos industriales creados en la década de los '70 y sus ampliaciones. Abarca parte de los municipios de Albolote y Peligros, siendo el polígono Juncaril y La Unidad-Asegra los que componen la totalidad del área, si bien se añaden pequeñas superficies calificadas de industriales como ampliación de los dos polígonos, incorporándose como propuesta dos apéndices apoyados en el nuevo viario propuesto en este polígono. Se trata, pues, de una agrupación histórica y compacta que necesita, sobre todo, mejorar ciertas dotaciones de las que carece o resultan insuficientes, así como la creación de nuevas infraestructuras que tienen relación con las modificaciones del viario existente o con la construcción de nuevo viario (Ronda Oeste y viario transversal).

La franja industrial entre los términos de Otura y Alhendín, apoyada en la autovía de Circunvalación, incluye, por un lado, el suelo clasificado industrial de Otura y, por otro, la banda de reserva de suelo para actividades productivas entre ambos términos municipales y, en conjunción de ambos, los suelos industriales consolidados y clasificados del núcleo de Alhendín. Su consolidación permitirá crear un tejido industrial continuo y coherente. Se parte de un vial propuesto en el Plan que, junto con el vial de ronda propuesto por las NNSS de



Alhendín, ordenará todo el crecimiento de la zona unitariamente. A ello se une la magnífica situación respecto a vías rápidas, tanto la actual Circunvalación como la prevista Variante General.

Por otra parte, se propone la potenciación del área Sur como zona de actividades productivas con un carácter más especializado. Se han definido tres áreas en este sentido: la principal es la que al sur del polígono Tecnológico de Ogijares servirá de apoyo al Parque Industrial vinculado al Campus de la Salud, creándose la gran bolsa de actividades productivas del área Sur.

En efecto, el complejo productivo Armilla-Ogijares consiste en la mayor actuación superficial de toda el área Sur, incluyendo suelos industriales existentes, como el Polígono Tecnológico de Ogijares y, sobre todo, dos grandes áreas de reserva de suelo: por un lado la del Parque Industrial (I+D) vinculado al Campus de la Salud y, por otro, el espacio situado más al sur destinado a actividades productivas. Todo ello conforma un paquete compacto con una ordenación previa lo suficientemente amplia y flexible como para conseguir la calidad ambiental pretendida.

Para la localización del área de reserva de suelo del Parque Industrial vinculado al Campus de la Salud se han barajado criterios de proximidad entre ambos, accesibilidad desde el núcleo central de la aglomeración y primera corona metropolitana, entidad superficial y calidad ambiental. Con todo esto se ha confirmado su carácter de ubicación preferente, habiéndose delimitado su perímetro y extensión superficial con base en parámetros de ordenación general del área Sur.

La actual deficiente accesibilidad del área, agravada con la elevada densidad del tráfico que soporta la carretera de aproximación, se resolverá con las actuaciones viarias previstas en el Plan, optimizando con ello su posición estratégica.

Para los suelos destinados en este Plan como zonas de reserva para la ubicación de centros administrativos y de oficinas, se señalan dos áreas especialmente adecuadas por su engarce con el sistema viario y relativa proximidad al área central de la aglomeración: la primera de estas ubicaciones preferentes está en la entrada a la barriada de la Chana desde la Circunvalación, donde se concentran la salida de la autovía, la proximidad al área de servicio de la Caleta, la existencia de suelo vacante y claras posibilidades de ofrecer servicio a las áreas Este, Norte y Oeste de la aglomeración por su emplazamiento; la segunda se ubica en la entrada sur desde la Circunvalación, destacando aquí la salida de la autovía junto con la proximidad al área de servicios de Puerta Real-Palacio de Congresos, así como al futuro Campus de la Salud, existiendo igualmente suelo vacante en suficiente cuantía y facilitando el posible servicio a las áreas Dilar y Sur de la aglomeración. Además, en este caso se añade una evidente recualificación ambiental tanto emprendida (intervención en río Genil) como potencial (confluencia Genil-Monachil).

Los **espacios de ordenación concertada** que delimita el Plan se centran en áreas no incluidas en el sistema de asentamientos, que por su entidad y posición relativa respecto a la estructura

de articulación territorial definida, tienen carácter estratégico para la aglomeración urbana y que, pese a tratarse de unidades territoriales a efectos de su ordenación urbanística, se encuentran divididas administrativamente entre varios municipios, por lo que resulta imprescindible establecer los instrumentos de concertación que garanticen la coherencia y validez de su ordenación. Dos son las áreas que se plantean para su ordenación conjunta, seleccionadas y delimitadas en función de su posición relativa en el sistema urbano y con unas condiciones de partida singulares: el Eje CN.432 y el Aeródromo de Armilla.

Se confirma con esta propuesta el papel que debe seguir desempeñando la zona Norte, donde se concentra la mayor parte de las reservas de suelo industrial, buscándose la consolidación de los corredores de la N.323 con sus polígonos tradicionales (Juncaril y Asegra) y, sobre todo, el corredor de la CN.432 en el que se han proyectado diversas actuaciones de colmatación de los tejidos industriales ya sean clasificados, consolidados en el tiempo o incluso con condición de polígonos convenientemente estructurados; a saber: extremo de contacto con la Circunvalación de los suelos industriales en Barriada de Bobadilla. Una vez construida la autovía exterior que la sustituya, quedará la carretera actual como viario principal de este eje convirtiéndose en el principal elemento de relación de actividades productivas.

El Área Norte se distingue así de las restantes por concentrar mayoritariamente los usos industriales de la aglomeración urbana, que se apoyan en las mismas carreteras radiales que la han estructurado tradicionalmente: Bailén-Motril y Granada-Córdoba fundamentalmente, y en menor medida las carreteras de Málaga y el eje Albolote-Santa Fe.

Por su lado, el Aeródromo de Armilla se convierte en una oportunidad territorial de primera magnitud para la ordenación de la subárea Dilar en el sector central de la aglomeración urbana. Su localización estratégica justifica toda actuación destinada a poner en valor para el sistema urbano esta gran extensión de terreno.

Finalmente, el presente Plan establece **límites singulares al crecimiento urbano**. Se trata de líneas de contacto de los asentamientos y las zonas consideradas de excepcional valor productivo de la Vega, en las que se considera que la adecuada compatibilización de los usos en el territorio obliga a primar el mantenimiento de las actividades agrícolas frente a la expansión urbana, siempre que el núcleo cuente con posibilidades de eventual crecimiento en otras direcciones. Aquí es nuevamente la Vega la protagonista al adquirir condición de gran vacío edificatorio, que aglutina valores suficientes como para ser protegida de su invasión.

Como complemento de la propuesta sobre vinculación de usos se han añadido, por un lado, las zonas consideradas de excepcional valor productivo y, por otro, la envolvente de las zonas que la legislación vigente en materia urbanística y de ordenación del territorio define directamente como no urbanizables o bien como sujetas a protección; el Sistema de Espacios Libres, las zonas incluidas en Espacios Naturales Protegidos y las zonas de interés para la aglomeración urbana.





## ZONAS DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde al presente Plan la indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales en la aglomeración urbana de Granada.

En el diagnóstico del medio físico del ámbito de la aglomeración urbana de Granada se estableció una zonificación con base en las condiciones ambientales. El resultado práctico fue, a la escala de síntesis 1:20.000, la delimitación de espacios, unos bien conservados en general y con distintos niveles de valoración ecológica, ambiental y paisajística y otros degradados, aunque en estadios diferentes. Recogiendo en parte los criterios para la definición de dichos espacios establecidos en los análisis precedentes y abundando en ello, se relacionan a continuación los criterios finales adoptados para la definición y delimitación de los espacios degradados y/o marginales del ámbito de la aglomeración urbana de Granada.

A partir de estos antecedentes, la mejora del paisaje y de los recursos naturales se promueve de manera directa por el presente Plan mediante la delimitación de las zonas o elementos en los que resulta necesario intervenir, el señalamiento de los objetivos pretendidos para cada zona o elemento y el establecimiento de las actuaciones a desarrollar para su logro. A su vez, corresponde al Planeamiento Urbanístico General completar la delimitación de las zonas o elementos que deban ser objeto de mejora ambiental o paisajística de interés municipal.

La indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales y la ordenación de las actuaciones sobre dichas zonas señaladas por este Plan, se realiza en coherencia con las intervenciones previstas en tal sentido por las Administraciones y Entidades Públicas competentes, ajustándolas y priorizándolas al Modelo Territorial definido para la aglomeración urbana de Granada. Cabe hacer mención al respecto del Plan de Medio Ambiente de Andalucía (1995-2000) establece una serie de objetivos cuya consecución se realiza a través de diversos planes sectoriales que instrumentan, articulan y ordenan un conjunto de medidas y actuaciones. Dentro de los seis planes vinculados al mismo, sobre todo dos de ellos pueden tener incidencia en los espacios degradados que se señalan en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada por este Plan de Ordenación del Territorio: Plan de Medio Ambiente Urbano (Programa de Mejora del Entorno Ambiental y Paisajístico de las Ciudades) y Plan Forestal Andaluz (Programa de Lucha contra la Erosión y Desertificación; Programa de Vías Pecuarias y Paisaje Rural).

Los espacios finalmente seleccionados para su transformación (*estado final pretendido*), a través de actuaciones específicas (*tipología de intervención prevista*), han sido situados geográficamente dentro del ámbito de la aglomeración urbana (*número, denominación, situación y extensión del espacio*) y valorados en su *estado inicial* a través del *factor localización*, de su *caracterización básica* y de la *problemática ambiental* que comprenden.

Por otro lado, la intervención que prevé el Plan de Ordenación del Territorio sobre los cauces señalados por su nivel de riesgo de arroyada y presumible inundación catastrófica tiene sobre todo *carácter indicativo*, habiéndose utilizado como referentes principales los documentos siguientes: "Estudio sobre las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento de la aglomeración urbana de Granada (1995)", realizado bajo la dirección de la oficina de redacción del Plan de Ordenación del Territorio y el avance del "Plan de Prevención contra Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces". Sobre las propuestas de ambos se han agregado algunas otras a tenor de las particularidades de la zona, a la vez que se han considerado otros criterios de determinación del riesgo. En cualquier caso, la propuesta se ha organizado finalmente según se trate de actuaciones directas sobre el propio cauce, sobre la cuenca de recepción y/o sobre los elementos de obstaculización del drenaje.

La propuesta de cualificación de espacios degradados y de intervención sobre cauces con riesgo de arroyada queda representada cartográficamente en el plano de ordenación denominado "Zonas objeto de mejora y regeneración ambiental y paisajística" (Ord-5) de este Plan de Ordenación del Territorio.

### Finalidad de la ordenación propuesta

Los objetivos básicos perseguidos con la delimitación de zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente por su interés para la aglomeración urbana son: poner en valor socialmente la necesidad de mejorar el entorno de la aglomeración; adoptar los procedimientos y medidas correctoras concretas que impidan la aparición de nuevas áreas degradadas por la acción antrópica y, en especial por las actividades de urbanización; y desarrollar y ejecutar las actuaciones previstas en este propuesta.

Entre las posibles actuaciones de mejora y regeneración de los espacios seleccionados, se proponen aquellas que conduzcan a unos estados finales que mejoren notoriamente los espacios en términos ecológicos, ambientales, paisajísticos, de sujeción de vertientes y conservación, cuando no progresión, de suelos. Los objetivos planteados podrán ser varios, siempre que, lógicamente, sean compatibles entre sí.

En consecuencia, sobre las áreas seleccionadas se establece un horizonte o estado final pretendido y una tipología de intervención para tratar de alcanzarlo.

Respecto a lo primero, el *estado final pretendido* (ver clave de cada actuación en la *Normativa* e imagen final en plano *Ord-5*) en el espacio objeto de recuperación, regeneración y/o recualificación, se define en función de las condiciones de partida y su viabilidad. No obstante, en muchas zonas extensas son compatibles varias de las situaciones pretendidas que se exponen a continuación:





reversión al ecosistema climácico como horizonte a largo plazo (implica mejora ecológica); consecución de área natural de alta biodiversidad florística y faunística (implica mejora ecológica y ambiental); densificación y mejora cualitativa de masa vegetal (implica mejora ecológica y ambiental); obtención de formación boscosa (en *masa* o en *pasillo*) *ex novo* (implica mejora ambiental); fomento de láminas de agua de pequeña escala (implica mejora ambiental y paisajística); obtención de paraje con altas condiciones perceptuales, significativo y/o de composición atractiva y sin elementos perturbadores (implica mejora paisajística y ambiental); estabilización de vertientes y/o conservación de suelos (implica mejora ambiental, reducción de riesgos, reducción de erosión y preservación de recursos productivos); regeneración de márgenes fluviales (implica mejora ecológica, ambiental y paisajística); saneamiento de cauce fluvial (implica mejora ambiental y paisajística).

En relación a la **Tipología de intervención** para la consecución del estado final pretendido, se centran en los biotopos y biocenosis, en el paisaje, en las áreas agrícolas marginales y en las vertientes manifiestamente inestables. Las que afectan a cada espacio se han seleccionado de entre las que se relacionan a continuación (ver clave de cada actuación en la *Normativa* y plano *Ord-5*).

Así, las actuaciones en biotopos y biocenosis podrán consistir en algunas de las siguientes: corrección de impactos ambientales existentes; repoblación forestal (introducción de especies de rápido crecimiento y pocas exigencias ecológicas); reforestación en suelos desnudos, o bien ocupados por plantas oportunistas o por cultivos marginales (introducción de especies arborescentes y arbustivas adaptadas a las condiciones ambientales); restauración vegetal (reinserción de flora autóctona, promoción de etapas progresivas, micorrización, fomento de comunidades biológicas óptimas al medio, etc.); procesos destinados a la regeneración (mejora genética, saneamiento) y/o densificación de la masa vegetal en situación de cubierta defectiva; recuperación de hábitats parcialmente destruidos; favorecimiento de subsistemas hídricos superficiales (impermeabilizaciones, represas, canalizaciones, etc. a pequeña escala).

Por su lado, las actuaciones en el paisaje pretenden la corrección de impactos paisajísticos existentes y la mejora de las condiciones perceptuales (eliminación de barreras visuales, creación o mejora de observatorios, potenciación de recorridos, instalación de hitos, señalización, etc.).

Finalmente, las actuaciones en áreas agrícolas marginales y en vertientes inestables persiguen las siguientes finalidades: la recuperación u ocupación forestal a costa de espacios agrícolas marginales y consiguiente fomento de vegetación autóctona; la sustitución de usos del suelo en áreas de cultivos marginales o en precariedad; la modificación de las técnicas de cultivo en vertiente inestables; la plantación de especies vegetales de fuerte desarrollo radical; la construcción de defensas contra deslizamientos y/o desprendimientos; la reducción de pendiente a base de aterrazamientos; así como la construcción de obras hidráulicas para la protección de márgenes, laminación de escorrentías su-

perficiales, etc. Según las condiciones físicas de los espacios, se estiman unas otras de estas intervenciones posibles.

Por su lado, en relación a los cursos fluviales, la **mejora del drenaje superficial** tiene como fin principal favorecer la evacuación de aguas de escorrentía superficial y, por ende, minimizar los peligros derivados de las crecidas esporádicas. Este planteamiento se hace eco de la necesidad de defender las poblaciones y las infraestructuras de los efectos propiciados por una fenomenología torrencial muy acusada, como caracteriza una parte del régimen pluviométrico del área.

Así entendido, se trata de reducir en lo posible los riesgos de arroyada, para cuyo fin se establecen determinados criterios de selección de cauces sobre los que actuar prioritariamente, dada la elevada densidad de la red hídrica con que cuenta el ámbito en razón a sus condiciones fisiográficas (avenamiento hacia la llanura central desde una orla orográfica de gran envergadura), litológicas (abundancia de afloramientos rocosos impermeables, por tanto, proclives a la escorrentía superficial), topográficas (red de drenaje densa, fuertes pendientes en amplias zonas, que coadyuvan a intensificar procesos de arroyada) e, incluso, fitológicas (abundancia de zonas desnudas o de escaso recubrimiento vegetal que conlleva concentración y aumento de escorrentía superficial).

Con este fin, se consideran doce tipos principales de intervención no necesariamente excluyentes entre sí, puesto que casi todos admiten compatibilidad e, incluso, complementariedad para hacer más efectiva la intervención reguladora de potenciales escorrentías extremas. Se contemplan asimismo dos tipos más que suponen cautelas sobre las condiciones actuales de los usos del suelo en la totalidad o parte de la subcuenca objeto de intervención (ver plano *Ord-5*).

Las actuaciones en el propio cauce consisten en la limpieza del canal de desagüe; en obras de encauzamiento del curso (construcción de banquetas laterales, embovedados, ensanchamiento de sección, perforación de represas, etc. en el cauce); obras de laminación de caudales (construcción de diques, presas, etc. en el cauce); derivación del cauce hacia otro con mayor capacidad de evacuación; derivación del cauce hacia la red de canales y acequias de regadío; redefinición del canal de desagüe (prolongación con nuevo trazado); y/o ampliación del canal de desagüe.

A su vez, las actuaciones y cautelas sobre la subcuenca receptora consisten en obras de atenuación de pendiente (aterrazamientos en general); acciones de permeabilización del sustrato (remoción, labrado, hoyado, etc.); densificación del dosel vegetal en la *totalidad* o en *parte* de la subcuenca receptora; implantación de masa vegetal sobre suelo desnudo o con vegetación muy rala en la *totalidad* o en *parte* de la subcuenca receptora; aplicación de técnicas antierosivas en cultivos implantados en la subcuenca receptora; conservación de los usos del suelo actuales.

Finalmente, las actuaciones y cautelas propuestas sobre los elementos de obtaculización del drenaje implican la eliminación de obstáculos de origen antrópico ubicados sobre el cauce y/o en





la zona de servidumbre y el señalamiento de zonas de cautela (mantenimiento de los actuales usos del suelo caso de no intervención efectiva sobre las condiciones de drenaje), especialmente en la zona de servidumbre

### Justificación de las determinaciones de ordenación

Se consideran zonas potenciales a cualificar ambiental y paisajísticamente los espacios del medio forestal florísticamente degradados, los espacios con manifiesta pérdida de fertilidad agroforestal, los espacios con fuertes procesos de erosión por acción antrópica y los cauces ambientalmente degradados de la red hídrica.

Se trata, por un lado, de espacios del medio forestal florísticamente degradados por alejamiento del óptimo ecológico, a causa de alteraciones drásticas del dosel vegetal climácico por procesos involutivos de las series vegetales potenciales o bien de alteraciones drásticas del dosel vegetal climácico por introducción de exotismos u otras especies alóctonas; por otro lado, de espacios del medio agrario que se encuentran en abandono productivo, sea cual fuere la causa, o bien sometidos a fuertes tensionamientos que ponen en crisis su viabilidad productiva.

En otros casos la degradación se pone de manifiesto con la pérdida de fertilidad agroforestal por modificación drástica de condiciones edáficas (pérdida de nutrientes, decapitación de horizontes, etc.), biológicas (regresión faunística, limitaciones a la micorrización, etc.) y/o de drenaje y calidad hídricos (reducción de aportes hídricos, contaminación del agua, aumento de encharcamiento, etc.). Las causas que normalmente desencadenan estos procesos son, por un lado, la susceptibilidad natural a la erosión acusada de la capa edáfica, y por otro lado, manejos antrópicos con resultados negativos a medio o largo plazo: las roturaciones en zonas inadecuadas (limitaciones sobre todo de tipo climáticas, topográficas y/o edáficas), la implantación de cultivos o de masas forestales inapropiados al medio, el sobrepastoreo y la caza abusiva constituyen acciones que pueden incidir directa o indirectamente en la capacidad agrobiológica de los suelos.

Otra manifestación física que tiene frecuentemente connotaciones ambientales negativas, a la vez que estrechamente relacionada con los procesos anteriores, es la erosión, en concreto la desencadenada por acción antrópica. Efectos físicos derivados de la erosión son: pérdida gradual de la capacidad productiva de los suelos; empobrecimiento de la cubierta vegetal y de los ecosistemas en su conjunto; aumento de la escorrentía superficial y la merma, por lo tanto, de la infiltración y consiguiente reducción de las reservas de aguas subterráneas; deterioro de la calidad de las aguas fluyentes; colmatación de embalses y daños a infraestructuras básicas; desprotección de poblaciones y bienes situados en las zonas bajas, incrementándose los riesgos de inundación y la gravedad de los mismos, etc. En estado avanzado, la erosión incontrolada produce cárcavas y barrancos que inhabilitan los terrenos para funciones básicas.



La erosión está condicionada, con carácter general, por cinco factores fundamentales: la susceptibilidad del suelo a ser erosionado (erodibilidad); condiciones de la cobertura vegetal, cuanto más densa y radicada, en términos generales, más ralentizará los procesos erosivos al actuar como tamiz protector del suelo; las condiciones climáticas, en concreto los factores precipitación y viento (capacidad potencial para erosionar); la topografía del terreno, sobre todo grado de pendiente y longitud de ladera; la existencia o no de prácticas de conservación de suelos, normalmente encaminadas a alterar el factor pendiente o el factor cobertura vegetal, en el caso de prevención de erosión hídrica, o bien a la implantación de cortavientos y otra vez la cobertura vegetal, en el caso de prevención de erosión eólica.

Los factores que desencadenan la erosión en el ámbito de la aglomeración urbana son principalmente los siguientes: incendios devastadores de la cubierta vegetal, implantación de cultivos erosivos, carga ganadera excesiva, abandono de las prácticas culturales y/o despoblamiento, movimiento masivo de tierras (canteras, minas a cielo abierto, explanaciones, etc.), ruptura del perfil de equilibrio de vertientes, normalmente por carriles y carreteras, y modificaciones severas del drenaje.

Finalmente, en este diagnóstico de espacios degradados se incluye también el fenómeno de la marginalidad agrícola (espacios en crisis productiva a la vez que ambiental), que deviene del abandono de la explotación por inviabilidad productiva (cultivo marginal, tamaño crítico de la unidad de explotación, alejamiento a las redes comerciales, etc.), o bien por causa de factores físicos que penalizan gravemente la explotación (suelos raquíuticos, deficiencia climática, indigencia hídrica, fuertes pendientes, erosión incontrolada, etc.). No obstante, el mero absentismo agrario o procesos especulativos son causa frecuente de abandono de la explotación. Sea como fuere, los efectos tienen en casi todos los casos importantes componentes negativos tanto ambiental como paisajísticamente: colonización de vegetación oportunista tipo arvense, receptáculo de vertidos, descontrol de erosión, proliferación de animales dañinos, pérdida de potencial agrobiológico, etc.

En muchas zonas coinciden dos o más circunstancias de las estimadas; ello significa que su complejidad puede ser mayor y que, una vez demarcados los espacios sobre los que se proponen medidas de corrección y regeneración, aquéllas han de ser convergentes e interactivas.

Respecto a los cauces fluviales a cualificar por su estado de degradación, una situación por lo demás muy frecuente en la zona de la Vega, este problema ambiental se manifiesta principalmente de tres formas, aunque habitualmente coincidentes en el espacio: encauzamiento artificial por medio de muros laterales, por un lado, destrucción de sotos y otras formaciones riparias, por otro, y vertido de escombros, residuos, etc., por otro más.

Una vez demarcados los espacios en situación de crisis ambiental por dinámica regresiva y/o acumulación de acciones impactantes, en definitiva, espacios ecológico-ambientalmente degradados, la intervención correctora desde el Plan de Ordenación del Territorio



ha de ser selectiva por razones de operatividad e, incluso, competencia, por lo que sólo se propone una parte de ellos para la acometida de medidas tendentes a mejorarlos. Esto implica establecer una serie de criterios para su selección, que están presididos por el factor localización. Los restantes guardan relación con la problemática ambiental del espacio en cuestión.

Los criterios de selección de espacios por el **factor localización** son los siguientes:

- Los espacios o tramos fluviales próximos a los núcleos urbanos de la aglomeración. Se justifica en que conlleva mayores posibilidades de disfrute social, por un lado, y actuaciones de control o prevención de eventuales pérdidas de suelo o de riesgo físico, por otro lado. No obstante, los espacios seleccionados han debido cumplir con, al menos, alguna de las siguientes premisas, aunque casi siempre han convergido dos o más: condiciones de base suficientes para su progresiva regeneración (alta potencialidad biofísica); interés paisajístico, por encontrarse dentro de una cuenca perceptual de alto consumo visual o por contener elementos de realce o significativos del lugar; interés cultural, por contener elementos o estructuras que así puedan considerarse, incluyéndose yacimientos arqueológicos; proclividad física a desencadenar procesos de riesgo socioeconómico: erosión intensa, inundaciones, deslizamientos y/o desprendimientos en particular.
- Los espacios o tramos fluviales vinculados al Sistema de Espacios Libres propuesto para la aglomeración, contemplándose cualquiera de estos condicionantes: inserción total o parcial en espacio componente del sistema; proximidad a espacio del sistema, que pueda complementarlo y sólo en caso de situación viable para su regeneración, o bien que ofrezca atractivo paisajístico; contacto con eje o corredor del sistema y sólo en caso de situación viable para su regeneración, o bien que ofrezca atractivo paisajístico.
- Los espacios o tramos fluviales de alto consumo visual, por tanto, con elevada sensibilidad paisajística.
- La zonas de alta accesibilidad desde el sistema viario de la aglomeración urbana o desde los ejes de relación exterior y sólo en caso de situación altamente viable para su regeneración.
- Los espacios próximos o adyacentes a otros de alto valor ecológico-ambiental, según al menos una de las siguientes condiciones: existencia de clara potencialidad para alcanzar la situación ecológica del espacio de referencia, permitiendo así su ampliación territorial; proceso de regresión amenazante, sea por degradación irreversible o por posible afectación al espacio de referencia.
- Los espacios o tramos fluviales próximos a elementos fundamentales de la estructura de articulación territorial propuesta en el Plan; normalmente, cuentan con alta potencialidad para formar un *corredor o cinturón verde* junto a futuras infraestructuras viarias estratégicas.

Por otro lado, la **caracterización básica** de los espacios seleccionados para su regeneración ha tenido por perfil general una cubierta vegetal pobre (cultivos arborecentes marginales; cultivos herbá-

ceos con árboles o matorrales dispersos, más frecuentemente de degradación; pinares de repoblación raquíuticos; matorrales seriales de degradación con o sin árboles silvestres dispersos; eriales, pastizales pobres, yescares; afloramientos rocosos, frecuentemente por canteras, socavones, terraplenes o desmontes); una mediocre calidad del suelo en función de textura, profundidad, nivel de nutrientes, etc. (litosoles, rankers, regosoles, solonchaks, etc.) o, incluso, ausencia de suelos (canteras, roca viva); un relieve frecuentemente severo por formas y pendientes, casi siempre superiores al 30% (conos de deyección, abanicos aluviales, lomas enérgicas, vertientes abruptas, encajamientos fluviales, taludes, escarpes), aunque no han faltado espacios degradados sobre glaciares, lomas laxas y otras formas topográficamente suaves; una precaria estabilidad intrínseca del terreno en muchos de los espacios seleccionados, que está en función de consistencia y grado de permeabilidad (materiales compactos de moderada a alta permeabilidad y materiales deleznable / movilizables con diverso grado de permeabilidad).

Esta caracterización ha permitido fundamentar, junto con la dinámica socioeconómica, la **problemática ambiental** del medio, aspecto esencial tanto para justificar la intervención, como para establecer las líneas maestras de ésta.

Así, aparecen los *espacios del medio forestal florísticamente degradados* por alejamiento del óptimo ecológico, a causa de alteraciones drásticas del dosel vegetal climático por procesos involutivos de las series vegetales potenciales o por introducción de exotismos u otras especies alóctonas.

Otra situación comprende los *espacios con pérdida de fertilidad agroforestal* por modificación drástica de condiciones edáficas, biológicas y/o de drenaje hídrico, por causa de erosión acusada de la capa edáfica, roturaciones agrícolas en zonas inadecuadas, movimiento y/o extracción de tierras, implantación de cultivos inapropiados al medio, carga ganadera excesiva, repoblaciones forestales inapropiadas al medio y/o abandono de la explotación agraria (cese de la aportación de fertilizantes).

Situación diferente se presenta con los espacios sujetos a *erosión intensificada o desencadenada* por acción antrópica, a causa de implantación de técnicas de cultivo pro-erosivas, pastoreo en pendientes acusadas, abandono de las prácticas culturales y/o despoblamiento, minería a cielo abierto o canteras, ruptura del perfil de equilibrio de vertientes por obras públicas, incendios devastadores y/o modificaciones severas del drenaje por obras.

Finalmente, los espacios rurales en crisis productiva por *marginalidad agrícola*, a causa de alguna o varias de estas situaciones: abandono de la explotación por inviabilidad productiva (cultivo marginal, tamaño crítico de la unidad de explotación, etc.) o por otras causas (absentismo, especulación del suelo, fuerte tensionamiento tendente al cambio de uso, etc.), así como procesos físicos que penalizan gravemente la explotación (suelos raquíuticos, deficiencia climática, indigencia hídrica, fuertes pendientes, erosión incontrolada, etc.).





Esta problemática ambiental y la localización de las zonas degradadas, en razón a la caracterización evaluada, son en definitiva los argumentos que justifican esta propuesta de cualificación ambiental y paisajística.

Con respecto a los cauces que tienen problemas de evacuación o que, peor aún, implican riesgos, la propuesta establece sus propias actuaciones. La justificación surge directamente de la aplicación del Decreto 54/1998, de 10 de marzo, por el que se acuerda la formulación del *Plan de Prevención contra Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces* establece en su artículo 3 los contenidos de dicho Plan, además de los establecidos en el art. 17 de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y que en el primer caso son los siguientes: detección de puntos negros por inundaciones en Andalucía; clasificación de los puntos detectados por grados de riesgo, definición de las medidas a desarrollar para disminuir los riesgos de inundaciones, así como los Organismos responsables de su ejecución; programación y financiación de las actuaciones previstas en el Plan; los mecanismos de gestión, seguimiento y evaluación de sus determinaciones. Como el propio Decreto recoge, este tipo de instrumento tiene carácter de "Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio" y, por tanto, está sujeto en su contenido y tramitación.

El desarrollo del Decreto 54/1998 ha conllevado estudios preliminares por parte de la Dirección General de Obras Hidráulicas de señalamiento de cauces proclives a generar avenidas y/o inundaciones. Además de recogerse esta información para ser asumida por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, si bien descartando algunos cauces por no significar riesgo para componentes del sistema urbano, se han agregado otros cuyo principal factor de riesgo está constituido, precisamente, por su potencial incidencia sobre dichos componentes del sistema urbano a pesar de tratarse de cauces de pequeña longitud, pero donde se concitan factores multiplicadores del riesgo: impermeabilidad del sustrato, bajo cobertura vegetal y/o fuertes pendientes.

En cualquier caso, el Plan de Ordenación del Territorio ha establecido a sus efectos ordenancísticos una serie de criterios, que seguidamente se exponen, para la selección final de cauces sujetos a intervención a fin de minimizar los peligros potenciales de avenida e inundación y que, en general, supone una leve ampliación del listado elaborado por la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Así, en relación a los cauces con riesgos de arroyada e inundación sobre áreas sensibles, en función de las características de los propios cauces y del medio que pudiera resultar afectado, se establecen tres grados de peligrosidad: media, elevada y muy elevada. En general, se considera que es necesario actuar para la mejora del drenaje superficial en todos aquellos cauces que les ha sido mermada su capacidad de evacuación como consecuencia de su interacción con infraestructuras, de la existencia en su seno de edificaciones aisladas o de su recorrido por suelos afectados al sistema de asentamientos. Por tanto, el presente

Plan señala para cada uno de los cauces, en los que es necesaria la mejora del drenaje superficial (48 en total distribuidos por las subcuencas del Cubillas, Monachil y Dílar y la cuenca del Genil), el grado de peligrosidad considerado. Se han seleccionado, pues, los cauces donde se produce la siguiente circunstancia: que atraviese o, peor aun, desemboque en estructuras de origen antrópico con evidentes posibilidades de presencia humana, en cuyo caso se trata de situaciones de riesgo por antonomasia (previsible afectación a las vidas humanas y sus bienes). El orden de importancia es el siguiente: núcleos urbanos, polígonos industriales, edificios aislados, infraestructuras viarias

Una vez señalados todos los casos donde se produce la circunstancia expuesta, la estimación del riesgo se realiza a partir de las siguientes condiciones básicas:

- Impermeabilidad del sustrato (o baja permeabilidad que ralentiza la infiltración), que conlleva concentración de aguas de escorrentía en el canal de drenaje. Se han considerado tres situaciones: impermeabilidad, permeabilidad moderada y alta permeabilidad.
- Pendiente media acusada, que conlleva aumento de velocidad en el proceso de desagüe. Se han considerado tres situaciones: pendiente elevada (>30%), pendiente moderada y pendiente suave (<7%).
- Extensión de la cuenca receptora del cauce, que conlleva amplitud de superficie captadora de la precipitación. Se han considerado tres situaciones: cuenca muy extensa (>25 Km<sup>2</sup>), cuenca de tamaño significativo (entre 5 y 25 Km<sup>2</sup>) y cuenca de pequeño tamaño (< 5 Km<sup>2</sup>).
- Exigüedad de dosel vegetal (inferior a un tercio de cobertura del suelo en términos generales), que conlleva aumento sustancial de arrastres de materiales y de escorrentías superficiales. Se han considerado dos situaciones: dosel insuficiente (afloramiento desnudo, vegetación forestal rala, cultivo arborescente espaciado, etc.) y dosel suficiente (más de dos tercios del suelo cubierto por vegetación; cultivo con prácticas antierosivas, etc.).

Se establece como factor de riesgo la concurrencia de al menos dos de las condiciones establecidas. Una vez corroborada la potencialidad del peligro, se ha abordado su contrastación con los elementos que pueden obstaculizar la libre escorrentía y, por tanto, generar desbordamientos e inundaciones, dando como resultado una casuística de situaciones de elementos antrópicos como causa y/o efecto del riesgo de avenida y posible inundación: el cauce atraviesa, o bien desemboca, en núcleo/s urbano/s, polígono/s industrial/es, edificio/s aislado/s o en infraestructura/s viaria/s. También pueden darse otras situaciones relevantes: desembocadura en acequias o canales, indeterminación de cauce, etc. en zonas próximas a núcleos urbanos, viviendas aisladas u otros edificios.

La superposición de las variables estimadas ha permitido inferir el grado de peligrosidad potencial de los cauces preseleccionados. Su contrastación con el *Plan de Prevención contra Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces* ha permitido definir





los cauces más peligrosos *a priori* según el siguiente baremo: peligrosidad media (I), peligrosidad elevada (II) y peligrosidad muy elevada (III).

En situación de extrema peligrosidad se encuentran: el barranco de la Fuente o Cubo Molino, el arroyo de Juncaril, El Barranquillo y barranco de los Aros, todos correspondientes a la margen derecha del río Genil, en el piedemonte nororiental de la Vega; asimismo Barranco Hondo, de la cuenca del río Monachil, en el piedemonte meridional.

En situación de alta peligrosidad se encuentran: barrancos Hondo y del Coscojal, en la cuenca del río Cubillas; los barrancos del Pozo, de Magón, del Secanillo, de la Presilla, del Purcal, de la Venta, de los Arcos y de Cenes, así como el río Beiro, todos pertenecientes a la

margen derecha del río Genil (aunque en su mayoría han perdido el cauce en el tramo final); asimismo, el tramo medio del río Monachil y ciertos barrancos de su cuenca como el de las Cuevas, de los Leñadores, del Picón, de Cueva Moro, Corvales y de la Cueva del Pinche; finalmente, el arroyo de las Andas y el barranco del Purcal, ambos de la cuenca del río Dílar.

El resto de los cauces marcados, 26 en total y repartidos por todas las subcuencas que drenan en la llanura hacia el río Genil, presentan peligrosidad moderada; es decir, es improbable que generen arroyadas e inundaciones de importancia, aunque en circunstancias especiales pueden desencadenarse, motivo por el que también es preciso favorecer su desagüe hacia zonas abiertas y despobladas.

## CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA

En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde a este Plan de Ordenación del Territorio la protección y mejora del patrimonio histórico y cultural de interés para la aglomeración urbana de Granada.

La protección de los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada se establece este Plan mediante su inclusión en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana de Granada.

En función de las características de los bienes y a los efectos de su regulación, el Catálogo diferencia entre edificaciones, infraestructuras y restos arqueológicos emergentes.

Corresponderá al Planeamiento Urbanístico completar la indicación de los bienes con valores históricos y culturales de interés municipal que deban ser sometidos a protección.

La identificación y asignación de los bienes a los distintos tipos se establece en el "Plano de Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana" (Ord6).

### Finalidad de la ordenación propuesta

Como se ha visto en otros apartados de esta memoria, el ámbito de la aglomeración de Granada es y ha sido tradicionalmente un espacio agrícola excepcional, cuya explotación ha dado lugar a la creación de un variado, complejo y valioso patrimonio arquitectónico e ingenieril, que ha conformado de manera importante la imagen y el paisaje del conjunto de la propia aglomeración.

Por otra parte, en el ámbito de la aglomeración urbana existe también una amplia muestra de restos arqueológicos fruto de la compleja historia de su ocupación territorial y su poblamiento.

El Plan de Ordenación del Territorio, en desarrollo y cumplimiento del mandato legal para proteger el patrimonio histórico y cultural de la aglomeración, ha considerado que ambos grupos de bienes constituyen los elementos de valor **de interés para la aglomeración urbana**.

En efecto, la aglomeración urbana de Granada presenta una de las mayores riquezas en bienes con valores culturales de Andalucía y España, pudiendo inventariarse tanto elementos con interés universal como nacional, que en su inmensa mayoría se encuentran adecuadamente protegidos por la legislación de Patrimonio Histórico. Carecería por tanto de sentido que este Plan, carente competencias urbanísticas propias, volviese a cautelar dichos bienes. Es por ello, que el Plan dirige su actuación a la inventariación y catalogación de aquellos bienes, normalmente no protegidos a la escala nacional o regional, cuyo verdadero interés de conservación se percibe a la escala del ámbito de la aglomeración urbana y que constituyen un patrimonio histórico y cultural común.

Establecido el alcance del patrimonio histórico y cultural propio de la aglomeración, el presente Plan se marca los siguientes objetivos respecto al mismo: fomentar la conservación y rehabilitación de los bienes catalogados; poner en valor socialmente los bienes incluidos en el Catálogo; aumentar el conocimiento actual de los bienes y en especial sobre su estado de conservación y necesidades de intervención.



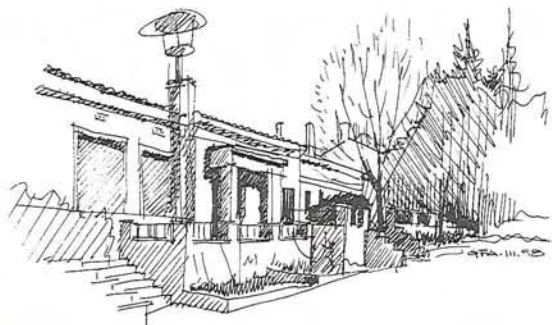
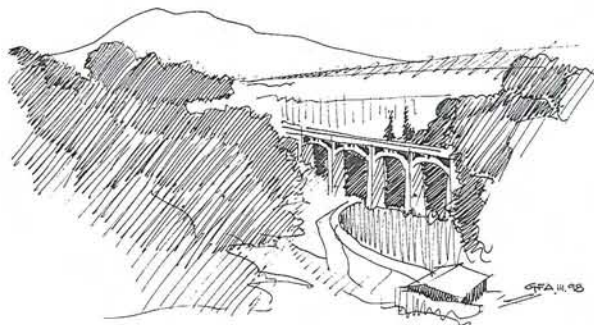


Como se ha indicado a los efectos de su regulación, el Plan distingue tres tipos de elementos, edificaciones, infraestructuras y restos arqueológicos emergentes, justificándose dicha clasificación en las muy diferentes características de cada uno de los tipos de elementos.

En función de los valores históricos, artísticos, etnológicos y culturales y arquitectónicos dentro del tipo de las **edificaciones** el presente Plan determina los siguientes niveles de protección: Arquitectónico-Monumental, Arquitectónico, Tipológico-Ambiental, Ambiental.

En función de los valores históricos y culturales de las **infraestructuras** se distingue entre los siguientes niveles de protección: Monumental, Tipológico y Ambiental.

Finalmente, dentro del tipo de **restos arqueológicos emergentes** sólo se distingue un nivel de protección coincidente con su característica de Bienes de Interés Cultural.



### Justificación de las determinaciones de ordenación

El presente Plan considera bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada y por ello los incluye en el Catálogo, a aquellas edificaciones, infraestructuras y restos arqueológicos emergentes, normalmente exteriores al sistema de asentamientos, que permiten comprender la evolución histórica de la ocupación del territorio; de los elementos que sucesivamente sirvieron para la articulación territorial y de las actividades productivas comunes que dieron lugar a la creación y consolidación de la Comarca de la Vega de Granada.

Dentro de la categoría de **edificaciones** el Plan incluye un total de 182 elementos, asignándoles un nivel de protección, según los siguientes criterios:

- Se incluyen en el nivel de protección *Arquitectónico-Monumental* aquellas edificaciones cuya conservación debe garantizarse íntegramente por tratarse de elementos singulares de notable interés histórico-arquitectónico. Por su carácter monumental constituyen elementos sobresalientes, cualificadores de su entorno y representativos de la memoria histórica colectiva de la aglomeración urbana de Granada.
- Se incluyen en el nivel de protección *Arquitectónica* aquellas edificaciones cuya conservación debe garantizarse de forma global al conservar en su integridad todos los elementos característicos y significativos que representan las diversas tipologías arquitectónicas de la aglomeración urbana de Granada.
- Se incluyen en el nivel de protección *Tipológico-Ambiental* las edificaciones para las que debe garantizarse la conservación de los elementos que definan su tipología, tales como la disposición relativa de los módulos construidos, de los patios, de las crujías construidas, de las escaleras, de las cubiertas, etc., así como cualquier elemento constructivo-estructural singular que los caracterice por constituir la memoria tipológica del medio rural en el que se insertan.

· Finalmente, se incluyen en el nivel de protección *Ambiental* las edificaciones valorables por las cualidades intrínsecas del espacio rural en el que se insertan, considerándose parte sustancial de éste.

Dentro de la categoría de **infraestructuras** el Plan incluye un total de 31 elementos, asignándoles un nivel de protección, según los siguientes criterios:

- Se incluyen en el nivel de protección *Monumental* las infraestructuras cuya conservación debe garantizarse íntegramente, con independencia de que conserve su función, por tratarse de elementos singulares de notable interés histórico o simbólico. Por su carácter monumental, constituyen elementos sobresalientes, cualificadores de su entorno y representativos de la memoria histórica colectiva del medio rural de la aglomeración urbana de Granada.
- Se incluyen en el nivel de protección *Tipológico* las infraestructuras cuya conservación debe garantizarse de forma global, con independencia de que conserve su función, al mantener en su integridad todos los elementos característicos y significativos que son representativos de las diversas tipologías de la obra civil en el medio rural de la aglomeración urbana de Granada.
- Por último, se incluyen en el nivel de protección *Ambiental* las infraestructuras para las que debe garantizarse la conservación de los elementos que definen su tipología o bien que se consideran parte esencial del medio rural en que se insertan de forma cualificada.

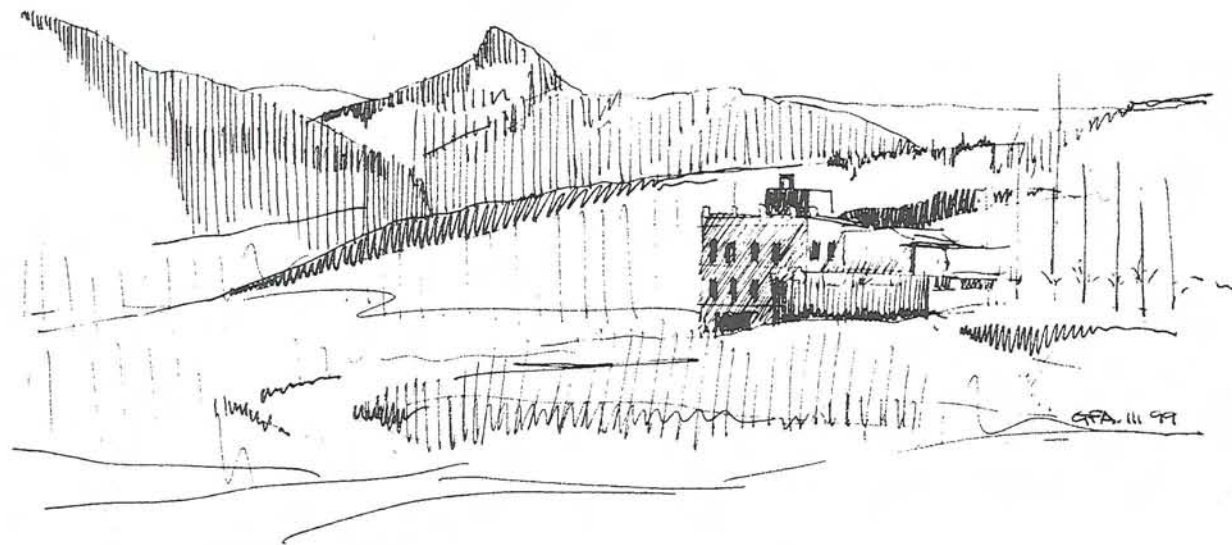
Dentro de la categoría de **restos arqueológicos emergentes** el Plan incluye un total de 8 elementos.

Cada elemento catalogado cuenta con una ficha con el siguiente contenido:

- Un esquema de localización general dentro de la aglomeración.
- Un plano de situación a escala 1/10.000.
- Dos fotografías representativas del elemento.
- Un croquis de la planta o un dibujo interpretativo de los principales valores del bien.
- Una información básica del elemento, consistente en su denominación, tipología, localización, una descripción sucinta, la datación y el estado actual.
- Unas determinaciones de ordenación relativas al tipo de elemento de que se trate, el nivel de protección asignado, los usos admisibles y las necesidades de intervención.

Finalmente, el Plan asigna una regulación a cada nivel de protección, que tiene carácter de Norma para su aplicación inmediata y de directriz para el Planeamiento Urbanístico, de manera que éste último pueda desarrollar al presente Plan, pormenorizando las condiciones generales y particulares de protección de cada elemento u homologando su regulación con la del resto de elementos catalogados en el ámbito municipal, siempre que garantice las condiciones mínimas de protección pretendidas.





## LA ADAPTACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN A LAS BASES, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Como se ha indicado en otros apartados de esta memoria, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el día 10 de diciembre de 1998 (Decreto 250/1998, BOJA de 9 de enero de 1999) las Bases y Estrategias para el presente Plan, tal y como se ordenaba en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de mayo de 1994, por el que se inició su formulación.

Según el citado Acuerdo, las Bases y Estrategias tienen un carácter preparatorio para la redacción del Plan de Ordenación del Territorio, estableciéndose en ellas, el diagnóstico de los problemas y oportunidades del ámbito, los objetivos específicos que el Plan debe conseguir y las estrategias que para el logro de los éstos deben orientar sus propuestas (ver documento en esta memoria).

En consecuencia, hay que entender que las Bases y Estrategias tienen un carácter directivo tanto para la Comisión de Redacción, como para la Consejería de Obras Públicas y Transportes en su papel de ponencia de la Comisión, y cuyas estipulaciones deben ser desarrolladas en este Plan.

En este entendimiento, el presente Plan establece las determinaciones y actuaciones que desarrollan todas y cada una de las Ba-

ses y Objetivos fijados, de acuerdo con las líneas estratégicas señaladas.

Sin embargo, no cabe plantear que en el desarrollo propio del Plan y durante el período de concertación habido, no pudieran acordarse actuaciones y medidas que implicasen matizaciones sobre algunas de dichas líneas estratégicas, ya que en caso contrario ello hubiera supuesto vaciar de contenido la fase propiamente de redacción del Plan.

A continuación se incluye una tabla donde se relacionan las determinaciones del Plan que desarrollan cada uno de los Objetivos establecidos y se señala cuando se han producido matizaciones, ampliaciones o alteraciones de las estrategias señaladas espacialmente en el documento de Bases.

Con carácter general, y como puede observarse de la comparación entre Bases y Plan, este último desarrolla de manera fiel las Bases aprobadas, convirtiendo las directrices de éstas en un conjunto de actuaciones y determinaciones coherentes para su ejecución y aplicación.



BASES	OBJETIVOS	DETERMINACIONES DEL PLAN	OBSERVACIONES
RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES	Proteger los espacios con valores naturales y ambientales	Establecimiento de zonas sometidas de restricción de usos y transformaciones (ORD-3) Definición del sistema de espacios libres de la aglomeración (ORD-2.1)	
	Restaurar los espacios degradados ambientalmente	Señalamiento de las zonas de mejora y regeneración ambiental (ORD-5)	Reconsideradas las zonas previstas en las Bases
	Proteger el paisaje de la aglomeración	Establecimiento de zonas sometidas de restricción de usos y transformaciones (ORD-3) Definición del sistema de espacios libres de la aglomeración (ORD-2.1)	
	Restaurar los espacios dañados paisajísticamente	Señalamiento de las zonas de mejora y regeneración paisajística (ORD-5)	Reconsideradas las zonas previstas en las Bases
	Racionalizar el consumo de agua en la aglomeración	Indicación y programación de las infraestructuras del ciclo del agua (Anexos 4 y 5) Objetivo de disminución del consumo urbano a 250 litros/habitante/día (Normativa) Reutilización de las aguas usadas para riego (Normativa)	
	Restaurar el drenaje superficial de la aglomeración	Señalamiento de los cauces que precisan intervención y de su tipología (ORD-5) Señalamiento y defensa de los cauces principales (ORD-3 y Normativa)	Ampliadas las actuaciones previstas inicialmente
ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL	Completar la red viaria nacional-regional y de aglomeración	Definición de los niveles nacional-regional y de aglomeración del sistema viario (ORD-2)	Modificado el esquema inicial durante el proceso de concertación
	Mejorar y completar la red viaria local-supramunicipal	Definición del nivel local-supramunicipal del sistema viario y de las actuaciones para su completación y mejora (ORD-2)	Ampliada la red inicialmente considerada
	Racionalizar y mejorar las instalaciones ferroviarias	Definición del sistema ferroviario de la aglomeración (ORD-2)	Elegidas las alternativas durante el proceso de concertación
	Construir el sistema de espacios libres de la aglomeración	Definición, organización y zonificación del sistema de espacios libres (ORD-2.1)	Definido el sistema a partir del inventario y las aportaciones realizadas durante la concertación
	Completar las instalaciones del ciclo del agua para toda la aglomeración	Indicación y programación de las infraestructuras del ciclo del agua (Anexos 4 y 5)	
	Racionalizar la gestión integral del agua	Previsión del Consorcio para la construcción, gestión y explotación de las infraestructuras del ciclo del agua (Normativa)	
PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NÚCLEOS URBANOS	Establecer el sistema de núcleos de población de la aglomeración	Definición del sistema de asentamientos y del suelo afectado al mismo (ORD-2 y Normativa)	
	Jerarquizar el sistema de urbano de la aglomeración	Señalamiento de la jerarquía del sistema de asentamientos (Normativa)	
	Establecer el escenario posible de crecimiento poblacional	Señalamiento de la población máxima y mínima por municipios previsible para el año 2011 (Anexo1)	
	Compatibilizar la ordenación global de las áreas conurbadas	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos (ORD-4) Definición del sistema viario local-supramunicipal (ORD-2)	
	Establecer la ordenación general de las áreas estratégicas	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos (ORD-4) Señalamiento de las zonas de ordenación concertada (ORD-4)	
	Proteger las áreas con valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos	Catalogación de los elementos de valor histórico-cultural de interés para la aglomeración (ORD-6 y Catálogo).	Ampliados los criterios de valoración a edificaciones e infraestructuras
GARANTIZAR LA PRESTACIÓN ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS	Adecuar el transporte público supramunicipal a la demanda de los ciudadanos	Definición de la red de tranvías en plataforma reservada de la aglomeración (ORD-2 y Anexo 2) Remodelación de la red de autobuses (Normativa)	Adoptado el tranvía como modo preferente de satisfacción de la movilidad
	Mejorar y adecuar los canales principales de transporte público	Señalamiento de las actuaciones de mejora del viario de nivel local-supramunicipal (ORD-2)	Ampliada la red inicialmente considerada
	Coordinar los equipamientos básicos supramunicipales	Asignación de los niveles de equipamiento en relación a la jerarquía urbana (Normativa)	
	Garantizar las reservas para los equipamientos básicos supramunicipales	Señalamiento de las nuevas dotaciones supramunicipales previstas (Normativa) Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para dotaciones (ORD-4)	
	Establecer reservas para las dotaciones generales de la aglomeración	Señalamiento de las nuevas dotaciones previstas en el nivel de la aglomeración (Normativa) Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para dotaciones (ORD-4)	Modificada la asignación de jerarquías durante el proceso de concertación.
	Posibilitar la desconcentración de servicios terciarios	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos (ORD-4)	
POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	Proteger los suelos de alto valor productivo agrícola	Establecimiento de zonas sometidas de restricción de usos y transformaciones (ORD-3) Señalamiento de los límites singulares al crecimiento urbano (ORD-4)	Establecidos niveles de protección adecuados a las características y límites a la urbanización
	Mejorar el sistema de regadío de la Vega de Granada	Objetivo de disminución del consumo urbano (Normativa) Reutilización de las aguas depuradas (Normativa)	
	Reservar suelos para las infraestructuras intermodales de transporte de mercancías	Señalamiento de los suelos afectados a la construcción del Centro Transporte de Mercancías de Granada (ORD-2)	Elegida la alternativa durante el proceso de concertación
	Vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades productivas	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para actividades industriales (ORD-4)	Ampliadas las zonas consideradas por aportaciones durante el proceso de concertación
	Reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de la Salud	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para actividades de investigación y desarrollo complementarias al Campus de la Salud (ORD-4)	
	Potenciar la descentralización de las actividades del sector terciario	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para usos administrativos y de oficinas (ORD-4)	



## LA ADAPTACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN A LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL

### INTRODUCCIÓN.

Como se ha podido observar a lo largo de los apartados anteriores del presente Plan, la protección de los valores y la mejora de las condiciones naturales, ambientales y ecológicas de la aglomeración urbana de Granada constituyen una parte fundamental de los objetivos por él perseguidos y de las actuaciones en él propuestas.

En efecto, desde el primer apartado del diagnóstico en el que se señalaba como el proceso de aglomeración se había realizado y continuaba realizándose con un consumo innecesario de los recursos ambientales, que se ponía de manifiesto de manera más evidente en la destrucción de espacios de valor ambiental, en un consumo excesivo de agua y en una transformación inadecuada del paisaje; pasando por el establecimiento de la primera Base del Plan bajo el lema de *racionalizar el consumo de los recursos ambientales* y la fijación de los objetivos deducidos de esta Base en la protección y restauración de los espacios con valores ambientales y del paisaje, la disminución del consumo de agua y la restauración de la capacidad de drenaje superficial; para concluir destinando a la mejora de la habitabilidad y a la mejora ambiental de la aglomeración más de las tres cuartas partes de los recursos económicos necesarios para su ejecución, resulta evidente la importancia concedida a lo largo de todo el Plan a los aspectos ambientales.

Así, es posible afirmar que las cuestiones ambientales no son una parte más del Plan con mayor o menor importancia, sino que están presentes en todas y cada una de sus determinaciones, dotándolas de un objetivo de sostenibilidad global, que por evidente no es necesario insistir más sobre él. Sin embargo, baste citar como ejemplos: los criterios de contención y consolidación del Sistema de Asentamientos, a fin de evitar el crecimiento indiscriminado e innecesario del mismo; la importancia básica concedida al sistema de espacios libres para la organización estructural de la aglomeración; la apuesta por el cambio radical de las condiciones de movilidad en la aglomeración que supondrá la implantación del tranvía/metro ligero; la programación que se realiza de las infraestructuras necesarias para cerrar el ciclo integral del agua, en todo el ámbito, en menos de seis años; la extensión de la protección por motivos ambientales mucho más allá de los espacios inventariados o catalogados hasta el momento; la protección sistemática, por primera vez, del riquísimo patrimonio cultural propio de la aglomeración; o la previsión de más de veinte actuaciones de mejora ambiental de áreas extensas, de la intervención en ocho cauces para su cualificación y finalmente de mejora del drenaje en cuarenta y ocho puntos distintos del ámbito.

Sin perjuicio de lo anterior, las determinaciones del Plan son además respetuosas no sólo con la letra, como no podía ser de otra manera, sino con los objetivos de la legislación ambiental.

A estos efectos, y para el desarrollo del contenido propio de este apartado, se va a considerar la legislación ambiental relacionada directamente con el uso del territorio, objetivo último de las determinaciones del presente Plan, siendo ésta: la declarativa de Espacios Naturales, la Forestal, la de Vías Pecuarias, la de Aguas y la reguladora de los procedimientos de Protección Ambiental.

### EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DECLARATIVA DE ESPACIOS NATURALES.

La riqueza y diversidad ambiental de la aglomeración urbana de Granada, que se ha ido poniendo de manifiesto a lo largo de los distintos documentos del Plan, tiene que dar necesariamente como resultado la existencia de diversos espacios singularizados mediante su declaración como Espacios Naturales de importancia y repercusión fuera del ámbito de la propia aglomeración y de los cuales ésta participa en mayor o menor medida. Estos espacios son:

- **El Parque Nacional de Sierra Nevada**, declarado por la Ley Estatal 3/1999, de 11 de enero, de Creación del Parque Nacional de Sierra Nevada.
- **El Parque Natural de Sierra Nevada**, declarado por la Ley Autonómica 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 regulado mediante el Plan de Ordenación de Recursos Naturales aprobado por el Decreto 64/1994, de 15 de marzo.
- **El Parque Natural de Sierra de Huétor**, declarado por la Ley Autonómica 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 regulado mediante el Plan de Ordenación de Recursos Naturales aprobado por el Decreto 123/1993, de 31 de marzo.
- **El Parque Periurbano de la Dehesa del Generalife**, declarado por Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 8 de marzo de 1995, BOJA de 22 de marzo, en virtud del artículo 2.b. de la Ley 2/1989, antes citada.

En relación a todos estos espacios, el Plan los delimita e identifica, ordenándolos de dos formas distintas: bien como parte del Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, bien como Zonas Protegidas por sus Valores Naturales, Ambientales y/o Paisajísticos. En ambos casos, la normativa sobre usos y transformaciones posibles es coincidente, remitiéndose a sus respectivos regímenes como Espacios Naturales Protegidos.



**EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN FORESTAL (Ley Autonómica 2/1992, de 15 de junio, de Ordenación Forestal, y Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía).**

El Plan de Ordenación del Territorio ha partido en este caso de un exhaustivo análisis de los usos primarios del suelo (vease Plano INF-1), realizado a escala 1:10.000, lo que ha permitido detectar y estudiar todos y cada uno de los terrenos forestales existentes, a fin de evitar cualquier determinación que pudiera dar lugar a impactos negativos sobre los mismos.

Los terrenos forestales con valores singularizables, que además no estuviesen incluidos en Espacios Naturales o en el Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, son ordenados y protegidos por el Plan mediante su clasificación en cuatro zonas: Sotos, Áreas Forestales Arbustivas, Áreas Forestales Arbóreas Autóctonas y Áreas Forestales de Repoblación.

Todas estas áreas son sometidas por el Plan a una estricta regulación de usos y transformaciones que garantice su conservación. El señalamiento de esta especial protección en el Plan de Ordenación del Territorio, tendrá entre otras consecuencias, la obligación para el Planeamiento Urbanístico General de clasificarlo como Suelo No Urbanizable en virtud de la Ley Estatal 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.

Respecto a los terrenos forestales incluidos en el Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, la protección que se establece es aun mayor, por cuanto los mismos han de quedar libres de cualquier tipo de edificación e igualmente que en el caso anterior ser clasificados por el Planeamiento Urbanístico General como Suelo No Urbanizable, excepto que se integren en el sistema urbano de parques y áreas libres.

En definitiva, el Plan, además de aportar un valioso conocimiento sobre los terrenos forestales del ámbito que podrá ser utilizado posteriormente por la Administración Ambiental, desarrolla los objetivos fundamentales de la Legislación Forestal (artículo 5 de la Ley): la especial protección de los terrenos forestales y el uso recreativo de los mismos para garantizar su integración y puesta en valor en la sociedad.

**EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DE VÍAS PECUARIAS (Ley Estatal 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía).**

Como en el apartado anterior, el Plan a partir de la inventariación de las Vías Pecuarias existentes en el ámbito de la aglomeración adopta con respecto a las mismas dos criterios fundamentales: de una parte, evitar cualquier trazado de infraestructuras de comunicaciones sobre las mismas; y de otra, integrar un importante número de ellas como espacios lineales del Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración.

Ambos criterios suponen el cumplimiento y desarrollo de lo determinado en los artículos 16 y 17 de la Ley 3/1995 y 55 y 58 del Reglamento (usos compatibles y complementarios de las Vías Pecuarias), por cuanto garantizan el mantenimiento de parte importante de la estructura rural preexistente y fomentan el disfrute social y sostenible de las mismas mediante su uso como soporte del paseo, el senderismo, el cicloturismo, ...etc.

**EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DE AGUAS (Ley Estatal 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas y Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico).**

El Plan contiene abundantes determinaciones que afectan tanto a las aguas superficiales, como a las del acuífero de la Vega de Granada y, sobre todo y de forma más directa, a los cauces y sus márgenes.

Respecto a las aguas, el Plan prevé y programa la conclusión del Plan de Abastecimiento y Saneamiento Integral de la Vega de Granada, lo que tendría, al menos, un doble efecto: de una parte, la mejora de la calidad de las aguas, tanto superficiales como subterráneas; y de otra, la disminución del consumo de agua para riego con la reutilización del efluente de las estaciones depuradoras. En este mismo sentido, el Plan prevé igualmente la mejora de la eficiencia de los sistemas de regadío, lo que supondría, junto con la universalización del abastecimiento urbano, la disminución de las extracciones del acuífero, que quedaría exclusivamente para situaciones de emergencia.

Sin embargo, es sobre los cauces y sus márgenes donde el Plan actúa de manera más directa. En primer lugar, el Plan señala la totalidad de los cauces de la aglomeración urbana, diferenciándolos en dos grupos: red hídrica principal y red hídrica secundaria. Para la red hídrica principal el Plan desarrolla y profundiza las medidas de protección de los márgenes establecidas en el artículo 6 de la Ley de Aguas. Así, amplía de cinco a treinta metros la dimensión paralela al cauce que habrá de quedar totalmente expedita, mientras que desde esta franja hasta los cien metros de la zona de policía prohíbe cualquier tipo de edificación.

Por otra parte, el Plan obliga al Planeamiento Urbanístico General a tener una especial consideración sobre cualquier tipo de cauce o masa de agua, así como a realizar los estudios hidráulicos que garanticen el mantenimiento de la capacidad de drenaje de los cauces o a prever las medidas necesarias para su restauración, complementarias a las más de cincuenta ya previstas por el propio Plan de Ordenación del Territorio.

Por todo ello, es posible afirmar que el Plan cumple y desarrolla la Legislación de Aguas, estableciendo medidas de protección de los cauces, tanto como elementos especialmente valorables ecológicamente, como drenantes de las aguas superficiales, que van mucho más allá de los mínimos legales.

**EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (Ley Autonómica 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental y Reglamentos que la desarrollan).**

La Ley de Protección Ambiental es básicamente una ley de procedimientos, es decir, establece las medidas en forma de estudios, informes, declaraciones, etc. y en general procedimientos administrativos, para impedir que puedan llevarse a cabo actuaciones que menoscaben la calidad ambiental de forma innecesaria o injustificada.

En este caso, por tanto, el Plan se limita a no afectar a los procedimientos previstos, señalando expresamente la necesidad de los procedimientos de prevención ambiental para todas las actuaciones y actividades indicadas por la Ley y sus Reglamentos que se realicen en el ámbito de la aglomeración, con independencia de que estuviesen previstas en el Plan de Ordenación del Territorio o se ejecuten en su desarrollo.

En consecuencia, se podría decir que el Plan de Ordenación del Territorio es "transparente" respecto de la aplicación de la Ley de Protección Ambiental y sus Reglamentos, en el sentido de que no afecta positiva ni negativamente dicha aplicación.



## DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO QUE DEBERÁN SER OBJETO DE ADAPTACIÓN

El artículo 23.1 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía establece que los Planes de Ordenación del Territorio serán vinculantes para los Planes con Incidencia en la Ordenación Territorial y para el Planeamiento Urbanístico General. Así mismo, el artículo 11.1.d. de la citada Ley obliga a que uno de los contenidos de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional sea la indicación de las "determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en su ámbito que deban ser objeto de adaptación justificando las alteraciones propuestas para los mismos".

Por otra parte, el artículo 23.4 de la misma Ley indica que las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, que sean de aplicación directa, prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en el ámbito.

En consecuencia, resulta evidente la capacidad del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada para modificar las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y del Planeamiento Urbanístico General del ámbito, al objeto de permitir la aplicación inmediata o diferida, según se establezca, de sus políticas.

Sin perjuicio de lo anterior, el presente Plan ha optado por minimizar su intervención sobre los planes vigentes y en especial sobre el Planeamiento Urbanístico General en el entendimiento de los problemas que dicha intervención, puede suponer para las políticas municipales que se estuvieran desarrollando. En este sentido, el seguimiento que desde los Órganos Urbanísticos de la Comunidad Autónoma se ha venido realizando del Planeamiento Municipal, en relación a las determinaciones que pudieran afectar a cuestiones propias del Plan de Ordenación del Territorio, ha permitido la aplicación de salvaguardas que ahora posibilitan la aplicación de éste último con un mínimo efecto sobre los anteriores.

Por todo ello, puede afirmarse que el presente Plan limita su fección a:

- Las determinaciones del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada en el ámbito de la aglomeración urbana.

- Las determinaciones sobre suelo no urbanizable del Planeamiento Urbanístico General de la aglomeración urbana de Granada para los suelos afectados al sistema de comunicaciones y transportes, al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana y a las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones y contradigan lo establecido en sus respectivas Normas reguladoras.

- La urbanización de los suelos de vega localizados entre el núcleo de Cúllar Vega y el Ventorrillo.

En el primer caso, como se ha ido analizando en esta memoria, uno de los contenidos básicos del Plan de Ordenación del Territorio es la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico-cultural, objetivos coincidentes con los del Plan Especial de Protección del Medio Físico, por lo que, en consecuencia, carece de sentido el mantenimiento de sus determinaciones en el ámbito de la aglomeración.

En el segundo caso, la suspensión de la regulación urbanística de los suelos no urbanizables afectados al sistema de comunicaciones y transportes, al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana y a las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones, se produce como consecuencia del artículo 23.4 de la Ley de Ordenación del Territorio anteriormente citado, ya que dichos suelos son objeto de normas de aplicación directa cuya finalidad es la cautela del espacio que ha de servir para la construcción de infraestructuras o la defensa de valores que, en caso contrario, pudieran ser dañados hasta que se produjera la revisión del Planeamiento Municipal.

En el tercer y último caso, se trata de una banda de suelos clasificados como urbanos, pero no ocupados por la edificación ni urbanizados, a ambos lados del camino que une el núcleo de Cúllar Vega con El Ventorrillo y cuya consolidación supondría el aislamiento de una importante porción de suelos de Vega. El Plan incluye dichos suelos como zona de excepcional valor productivo y limita de forma singular el crecimiento de Cúllar Vega para que dicha banda permanezca vinculada al uso agrícola.