

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Resolución de 29 de mayo de 2025, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por la que se da cumplimiento al artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en relación a la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

Mediante Decreto 105/2025, de 27 de mayo, del Consejo de Gobierno, se ha aprobado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible. Su texto íntegro se encuentra disponible en la página web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en la siguiente URL: <https://lajunta.es/5nmuu>

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme a lo previsto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que regula el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental para la evaluación ambiental de planes y programas.

La Declaración Ambiental Estratégica relativa al Plan fue emitida por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático, de 3 de febrero de 2025, y publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 30, de 13 de febrero de 2025. Publicado el Plan, procede dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio.

Por lo anteriormente expuesto, y al amparo del artículo 10 del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, y el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda,

R E S U E L V O

Único. Dar publicidad a los aspectos indicados en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, relativos al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, mediante la publicación de los siguientes anexos:

Anexo I. Extracto que incluye los siguientes aspectos:

1. Integración en el Plan de los aspectos ambientales.
2. Consideración en el Plan del Estudio Ambiental Estratégico así como el resultado de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica.
3. Razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.

Anexo II. Medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan.

Sevilla, 29 de mayo de 2025.- El Director General, José Miguel Casasola Boyero.

ANEXO I**1. Integración en el Plan de los aspectos ambientales.**

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 11 de diciembre de 2012 (BOJA de 8 de enero de 2013) la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible (en lo sucesivo PTMAGR), regulado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, como instrumento de ordenación y coordinación de las infraestructuras y servicios que distribuyen la movilidad metropolitana. Del mismo modo, el Plan está en la línea del objetivo establecido en el Anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible para la formulación de Planes de Movilidad Metropolitanos, el cual es regular la movilidad sostenible en Andalucía, es decir, el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilita el acceso a los bienes, servicios y relaciones, se realice con un impacto ambiental positivo o con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo, de esta manera, a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

El Plan, según el apartado primero del Acuerdo de Formulación, tiene la consideración de Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio, se ha elaborado según lo previsto en los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, ya que, en virtud de la disposición transitoria tercera de la misma, se continuó su tramitación conforme a esta última, tras la derogación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, que estaba vigente al comienzo de su elaboración.

Dicho Plan se tramita siguiendo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto-ley 3/2015, de 3 de marzo. En la mencionada normativa se desarrolla el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental respecto del procedimiento sustantivo de elaboración del propio plan para la evaluación ambiental de planes.

Como parte de la evaluación ambiental estratégica, el Plan analiza los objetivos de protección ambiental, los objetivos del Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), los objetivos de la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible (EADS), así como los objetivos relacionados directamente con la movilidad sostenible, de planes, estrategias, convenios, programas y agendas con los que el PTMAGR presenta una mayor interacción. Concretamente en el ámbito internacional, la coherencia y la relación del PTMAGR con la Agenda 2030.

El escenario por el que opta el Plan impulsa un modelo de movilidad sostenible, fomentando el aumento de la participación de la movilidad a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo en el reparto modal, en coherencia con las estrategias andaluzas de desarrollo sostenible y lucha contra el cambio climático.

El PTMAGR incluye el Estudio Ambiental Estratégico en su anexo correspondiente, exponiéndose a continuación las conclusiones del diagnóstico alcanzado:

1. La puesta en marcha de las actuaciones previstas en este Plan va a introducir cambios en un territorio previamente urbanizado, caracterizado por un crecimiento urbano difuso. Las actuaciones propuestas en este escenario mejorarán las conexiones y la accesibilidad a otras áreas urbanas e interurbanas del área metropolitana de Granada, generadoras/atractoras de viajes, permitiendo su desarrollo, siendo estos factores clave para hacerlas más atractivas para las actividades económicas. Plantea una estrategia amplia para mejorar los servicios e infraestructuras de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios relacionados con la movilidad metropolitana.

2. Este modelo de Plan pretende resolver las problemáticas ambientales y tendencias negativas asociadas al sistema de transporte actual basado en el uso mayoritario del vehículo privado. En este sentido, el desarrollo de un sistema de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús urbano y metropolitano y la reordenación del mapa concesional de líneas interurbanas, actuación que permitirá la adaptación del transporte público a las necesidades de movilidad actuales, así como el fomento del transporte intermodal favorecerá el uso de modos de transporte más sostenibles, ejerciendo competencia sobre el vehículo privado y desincentivando su uso, descongestionando los ejes más saturados y reduciendo los impactos asociados al tráfico motorizado sobre el medio ambiente y la salud de la población.

3. El resultado del escenario escogido (escenario 4), con perspectiva al horizonte 2030, contribuirá a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, disminuyendo las emisiones contaminantes, acústicas y el efecto de isla de calor urbana. Al apostar por actuaciones que favorecen la descongestión del tráfico, se traduciría en una mejora tanto de la salud ambiental como personal, al mejorar la calidad del aire, contribuir a frenar el cambio climático y paliar el estrés. Con actuaciones como fomentar el transporte activo, colectivo y más sostenible, así como la minimización de la dependencia del vehículo privado, se disminuiría los actuales problemas ambientales aparejados al actual modelo de transporte.

4. Son numerosos los impactos positivos que se van a generar en los ámbitos ambiental y socioeconómico. Centrándonos en el ámbito ambiental y como se ha recogido en la matriz de impacto del presente estudio, los impactos más relevantes que van a presentar las actuaciones a proyectar, los cuales están contemplados en la Ley GICA son: Una mejora en la calidad del ambiente atmosférico (disminución de la contaminación atmosférica, lumínica y acústica), impacto positivo sobre la salud humana y calidad de vida, entre otros. Por otro lado, también existen efectos negativos, ligados a la presencia de nuevas infraestructuras y su afección al medio biótico, aunque la construcción de plataformas reservadas para el transporte público e itinerarios ciclistas se realiza en gran medida sobre viario existente, por lo que se ha estimado que resultan compatibles.

5. Como las actuaciones contempladas en el PTMAGR están orientadas a la modificación del reparto modal hacia modos de transporte más sostenibles, tienen un efecto positivo sobre la calidad del aire, la lucha contra el cambio climático, la salud pública y la calidad de vida de la ciudadanía. Los efectos negativos más relevantes son los ocasionados por las actuaciones que contemplan la creación de nuevas infraestructuras ya que tienen efecto físico sobre el territorio (plataformas reservadas y vías ciclistas metropolitanas). En cualquier caso, el Plan resulta poco agresivo sobre el territorio. Ninguna de las actuaciones que suponen nuevas infraestructuras provocan alteraciones de gran envergadura ya que son ampliaciones de viarios existentes para albergar plataformas reservadas o son vías ciclistas ya previstas, por lo que los efectos previsibles son de baja intensidad. El resto de medidas, orientadas a mejoras de la gestión del transporte público, sensibilización hacia la movilidad sostenible, aplicación de mejoras tecnológicas en el transporte, etc., o no tienen efecto directo sobre el territorio, descartando de antemano la ocurrencia de efectos negativos.

6. En cuanto al cambio climático, tomando como base el contexto geográfico y el clima granadino, es necesario prestar especial importancia y adaptarse al progresivo aumento de las temperaturas, del nivel de los cauces fluviales, de la radiación UV, de la evapotranspiración y de los eventos meteorológicos extremos, como inundaciones e incendios. Para ello, una de las actuaciones del PTMAGR es la elaboración de una evaluación de la vulnerabilidad y de adaptación al cambio climático en el área metropolitana de Granada de carácter multisectorial.

Con la puesta en marcha del Plan se espera que los resultados que se vayan obteniendo a largo plazo (emisiones de contaminación atmosférica y acústica, congestión del tráfico, etc.), como así se ha demostrado en el modelo Análisis Coste Beneficio, sean

favorables para que el área metropolitana de Granada logre la consecución de una movilidad sostenible.

Por último, ha de tenerse en consideración que, tal como determina la Declaración Ambiental Estratégica del PTMAGR, el balance global de efectos estratégicos positivos y negativos es muy favorable, con ausencia de efectos ambientales negativos significativos sobre el medio ambiente, siempre que la ejecución del programa de medidas del Plan se realice conforme a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el capítulo 10 del Estudio Ambiental Estratégico.

Estas medidas, que incorporan una serie de recomendaciones a escala estratégica, no excluirán, en ningún caso, el sometimiento de las actuaciones a los instrumentos de prevención ambiental a nivel de proyecto que desarrollen el Plan posteriormente, ni las evaluaciones de la viabilidad ambiental a escala de detalle, cuando proceda, lo que se tendrá muy presente en las fases de ejecución y verificación y control de las inversiones.

2. Consideración en el Plan del Estudio Ambiental Estratégico, la información pública y las consultas y la Declaración Ambiental Estratégica.

El 16 de septiembre de 2021, la Dirección General de Movilidad y Transporte de la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en calidad de promotor del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, remitió a la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, en calidad de órgano ambiental, la solicitud de inicio del procedimiento, que adjuntaba el Documento Inicial Estratégico junto con el Borrador del Plan.

Posteriormente, el órgano ambiental remitió al órgano promotor, en abril de 2022, el Documento de Alcance, documento que establece las bases para la posterior elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, y trasladó el resultado de las consultas (febrero-abril 2022) llevadas a cabo en esa fase, para su consideración en el Estudio Ambiental Estratégico que se realizase.

Sobre la base establecida en el citado Documento de Alcance, el órgano promotor elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, que se sometió a los trámites de audiencia e información pública, a entidades y personas interesadas. La apertura de este trámite se acordó mediante Resolución de 5 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Movilidad y Transportes.

Además del Estudio Ambiental Estratégico y de un Documento de Síntesis incluido en un anejo independiente, se incorporaron a la información y consultas el informe de Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del Plan, junto con sus anexos, aprobada por la Comisión de Redacción celebrada el 26 de octubre de 2022. Los documentos sometidos a información pública y consultas citados se publicaron en el portal de transparencia de la Junta de Andalucía, en el portal web de la Junta de Andalucía, además de en la web específica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

De los 27 escritos compuestos por 284 alegaciones o propuestas recibidas en este proceso de audiencia e información pública a, todas han sido consideradas, determinando algunas de ellas cambio o mejoras en el Plan y el Estudio Ambiental Estratégico. El resultado de las consultas y cómo éstas se han tomado en consideración se puede consultar en el documento 2. Resultado de la información pública y consultas, de la documentación que acompaña al Plan.

Finalizada la fase de información pública y consultas, se remitió al órgano ambiental la siguiente documentación:

a) Una versión actualizada del Plan.

b) La versión revisada del Estudio Ambiental Estratégico, una vez incorporadas las observaciones de la consulta, así como su Documento de Síntesis, en un anejo independiente.

c) Un informe resumen de la integración de los aspectos ambientales en el Plan, que incluye el resultado de la información pública y las consultas realizadas y la propia descripción de la integración de los aspectos ambientales en el Plan, del Estudio Ambiental Estratégico y de su adecuación al Documento de Alcance, de las consultas y de cómo se han tomado en consideración las mismas.

Por último, el órgano ambiental emitió la Declaración Ambiental Estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible mediante Resolución de 3 de febrero de 2025 (BOJA núm. 30, de 13 de febrero de 2025).

Además, como garantía adicional del cumplimiento y adecuación de las inversiones y como parte de la tramitación pertinente, se ha elaborado una Memoria Económica del Plan, y se han obtenido los preceptivos informes de la Dirección General de Presupuestos e Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía.

3. Razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.

En cumplimiento de la Ley 8/2018, se evalúa la incidencia del PTMAGR sobre el cambio climático, donde se define como punto de partida el clima actual y las tendencias y previsiones de futuro, se identifican los impactos climáticos que puedan afectar al ámbito del PTMAGR asociados a la línea estratégica de movilidad e infraestructuras y se efectúa la evaluación del riesgo para finalmente efectuar una evaluación de la vulnerabilidad al cambio climático concluyéndose que el ámbito del PTMAGR tiene una vulnerabilidad alta a impactos como el aumento de temperaturas con incremento de aparición del fenómeno de isla de calor, incremento de la sequía, la pérdida de calidad del aire.

Las líneas estratégicas son las vías o enfoques necesarios o más convenientes para conseguir alcanzar los objetivos estratégicos planteados con anterioridad. Se formulan, a continuación, las líneas estratégicas del Plan:

- LE1. Mejora de las infraestructuras y vehículos del sistema de transporte metropolitano.
- LE2. Mejora de las operaciones y el mantenimiento del sistema de transporte metropolitano.
- LE3. Mejora de la organización del sistema de transporte metropolitano.

A partir de los resultados del diagnóstico, se ha optado por estructurar los diferentes escenarios en base a los objetivos estratégicos y las líneas estratégicas. Así pues, los escenarios están formados por una serie de programas de actuación que están enmarcados dentro de las Líneas Estratégicas.

Cabe destacar que para la generación de los escenarios del Plan se han considerado los factores ambientales sobre los cuales se debe evaluar la incidencia del PTMAGR, dispuestos en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que son:

- La población y la salud humana.
- La biodiversidad, prestando especial atención a las especies y hábitats protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE y la Directiva 2009/147/CEE.
- La tierra, el suelo, el agua, el aire y el clima.
- Los bienes inmateriales, el patrimonio cultural y el paisaje.
- La interacción entre los factores de población y salud humana y los bienes, patrimonio cultural y el paisaje.

El primero de los escenarios (escenario 1) se define a partir de la implementación de las actuaciones en materia de movilidad sostenible y en línea con los objetivos estratégicos de este Plan ya aprobadas para ser ejecutadas por las distintas administraciones y actores del ámbito de estudio.

A partir de los resultados del diagnóstico, se definen tres escenarios adicionales (escenarios 2, 3 y 4). En los aspectos de diagnóstico donde no hay disyuntiva real a

la hora de actuar, dichos programas de actuación se plantean comunes a los tres escenarios. Así pues, la diferencia fundamental entre las alternativas 2, 3 y 4 se basa en la principal disyuntiva a la hora de actuar encontrada a partir de los resultados del diagnóstico: el alcance de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) y sus implicaciones en el resto de medidas.

Estas implicaciones se muestran principalmente en:

- Número de afectados de la ZBE.
- Renovación del parque de vehículos.
- Alternativa de calidad por parte del transporte público en personas usuarias afectadas por la ZBE.
- Localización de estacionamientos disuasorios.
- Efecto frontera que provocará la ZBE.

En definitiva, se plantean 3 escenarios adicionales basados en la variación de la ZBE:

- ZBE propuesta por la ciudad de Granada y medidas asociadas.
- ZBE que incluiría la ciudad de Granada y los municipios limítrofes que implanten ZBE.
- ZBE conformada por el resto de municipios del ámbito que acuerden la implantación de ZBE.

En consecuencia, se plantean 4 escenarios de actuación, partiendo de un Escenario 1 que tiene en cuenta las mejoras en movilidad ya aprobadas en el ámbito de estudio hasta la implementación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque un área que vaya más allá de los límites de la ciudad de Granada (Escenario 4), pasando por dos escenarios intermedios que presentan diferentes alcances de la ZBE en el ámbito.

A la hora de escoger el escenario óptimo para la realización del Plan, se ha llevado a cabo un análisis multicriterio, teniendo en cuenta tanto variables ambientales, funcionales y sociales, como económicas.

Dentro de estos tres escenarios/alternativas puesto que la diferencia radica en el ámbito de aplicación de la ZBE y sus medidas asociadas, siendo la alternativa 4 la que más superficie abarca, seguido de la 3 y la 2 (esta alternativa comparte ámbito con la alternativa 1), el impacto será más beneficioso, por tanto, en el caso de la alternativa 4, siendo además la alternativa finalmente seleccionada.

En dicha alternativa, además de la generación de una ZBE que abarca un mayor ámbito que en las otras alternativas y de las propuestas definidas de mejora de movilidad metropolitana, que contribuyen siempre de una forma positiva al medio puesto que se efectúan sobre infraestructuras y mejoran los niveles de contaminación acústica y atmosférica... existen otras propuestas que van a ser tenidas en cuenta en el EsAE a la hora de evaluar su impacto a los distintos factores del medio, y son:

- La mejora de la red ciclopeatonal.
- La ampliación del metro de Granada.
- Las zonas de estacionamiento y construcción de aparcamientos disuasorios.
- La ampliación de infraestructura viaria existente para creación de plataforma reservada para el transporte público (accesos a La Zubia y Ogíjares).
- Los intercambiadores, Park & Ride, aparca-bicis.

ANEXO II

MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS EN EL MEDIO AMBIENTE DEL PLAN

De conformidad con el apartado 11 del Estudio Ambiental Estratégico del PTMAGR, se establece un sistema de seguimiento y evaluación con una batería de indicadores, algunos de ellos incorporados en el propio Plan, que se integran en el Programa de Seguimiento Ambiental, garantizando de esta forma que la prioridad ambiental quede integrada en todos los aspectos de la ejecución, el seguimiento y la evaluación de la

implementación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.

Una vez establecidos los objetivos/criterios y los indicadores basados en los mismos, se propone la realización del seguimiento de estos con una periodicidad anual con el fin de detectar posibles desviaciones que deriven en la necesidad de ejecución de nuevas medidas para su resolución. Dichas desviaciones requerirán la adopción de medidas que pueden conllevar desde cambios no significativos en el sistema establecido de indicadores (umbrales y medidas) o al sistema de seguimiento propuesto, hasta la modificación de aspectos muy concretos del Plan a raíz de la detección de dicha superación de umbrales establecidos.

Por tanto, durante el periodo de seguimiento del Plan el sistema de indicadores podrá ser ajustado, incluso ampliado, redefiniendo objetivos si es necesario e incluso efectuando modificaciones concretas del Plan.

El seguimiento de los efectos ambientales dentro del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan se efectuará a través de la conformación de un grupo de trabajo multidisciplinar constituido tanto por el órgano promotor como por el órgano ambiental, así como por aquellos organismos, administraciones y otras entidades que se considere que puedan enriquecer el proceso.

Dicho seguimiento se verá reflejado en forma de Informe de Seguimiento Ambiental, donde se plasmará el grado de integración ambiental del Plan, con la periodicidad indicada anteriormente, teniendo en cuenta que debe contemplar los horizontes temporales que han sido definidos en el Plan, concluyendo con un informe final.

Estos informes de seguimiento ambiental se incorporarán como parte del seguimiento integral del plan que, con periodicidad anual, deberán ser remitidos al órgano ambiental, publicados en la web de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente y en la web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, así como en otros medios de difusión pertinentes.