

Bases, objetivos y estrategias

Introducción

Decreto 250/1998 de 10 de diciembre, por el que se aprueban las bases y estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada

- I. BASE: Racionalizar el consumo de recursos ambientales
- II. BASE: Adecuar la estructura territorial a la ciudad funcional
- III. BASE: Promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos
- IV. BASE: Garantizar la prestación adecuada de dotaciones y servicios a los ciudadanos
- V. BASE: Potenciar los recursos productivos territoriales

INTRODUCCIÓN

Como se ha indicado en la presentación de este documento, el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de mayo de 1994 por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, ordenó que como fase preparatoria del mismo se redactase un documento de Bases, Objetivos y Estrategias, donde se establecieran 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 éstos deben orientar las propuestas del Plan.

El documento de Bases, Objetivos y Estrategias se redactó, concertó, expuso y tramitó entre los meses de octubre del '96 y mayo del '98 aprobándose por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía mediante el Decreto 250/1998, de 10 de diciembre, (ver página siguiente) publicándose en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía del día 9 de enero de 1999.

Desde el punto de vista metodológico, el Documento de Bases ordenó la intervención del Plan en cinco áreas: el entorno físico-ambiental; la estructura de articulación territorial; el medio urbano; los servicios y dotaciones y las actividades productivas.

Para cada una de estas áreas de intervención el Documento estableció las Bases conceptuales sobre las cuales debería construirse el futuro Plan, los Objetivos específicos a alcanzar con el Plan y las Estrategias a desarrollar para su consecución, teniendo estos conceptos el siguiente significado:

Bases: el conjunto ordenado y coherente de proposiciones que definen de manera sistemática la situación futura pretendida por el Plan, aún cuando ésta no pueda ser plenamente alcanzada en ejecución del mismo.

Objetivos: el conjunto ordenado y coherente de finalidades concretas que se deberán alcanzar con la ejecución del Plan, para acercar la situación actual diagnosticada a la situación futura definida por las Bases.

Opciones estratégicas: el conjunto integrado de determinaciones del Plan, con cuya ejecución de deberán lograr los objetivos señalados.

En definitiva, el Documento de Bases estableció, además de las materias en las que tiene que intervenir el Plan, con qué finalidad debe hacerlo y mediante qué tipo de acciones, por lo que, en consecuencia, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio que se formula desarrollan el Documento de Bases aprobado y que se incluye a continuación.

Finalmente, como se verá más adelante en la Memoria de Ordenación, algunas de las estrategias señaladas han sido ligeramente modificadas, como parte del desarrollo lógico de cualquier proceso de pormenorización y concertación, advirtiéndose de ello cuando así ha sucedido.

DECRETO 250/1998, de 10 de diciembre, por el que se aprueban las bases y estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada y se modifica parcialmente el Acuerdo de 24 de mayo de 1994 del Consejo de Gobierno, por el que se formula dicho Plan.

El Consejo de Gobierno, en su sesión de 24 de mayo de 1994, acordó formular el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada. El Dispositivo Séptimo de dicho Acuerdo estableció que, como documento preparatorio del Plan, se elaboraría un documento de Bases y Estrategias en el que se estableciesen el diagnóstico de los problemas y oportunidades del ámbito, los objetivos específicos que el Plan debe conseguir y las estrategias que deberán orientar las propuestas del Plan.

La elaboración del documento de Bases y Estrategias se ha realizado en los términos establecidos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de conformidad con el Decreto 77/1994, de 5 de abril, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, determinándose establecidas en el citado Acuerdo de formulación.

La Comisión de Redacción, que informó favorablemente el documento de Diagnóstico en su sesión de 11 de junio de 1996, resolvió, el 22 de julio de 1997, informar favorablemente las Bases y Estrategias del Plan, que contienen los criterios que deben regir las determinaciones del Plan así como las finalidades que deben lograrse con el mismo y la forma en que éstas deben conseguirse, tratándose por tanto de la guía conceptual y metodológica del Plan de Ordenación del Territorio, cuyos principales contenidos ya han sido acordados en este documento.

Sometido el documento de Bases y Estrategias a información pública, entre las sugerencias recibidas están las solicitudes de los Ayuntamientos de Cijuela y Láchar para integrarse en el ámbito de la aglomeración urbana, aduciendo razones de tipo geográfico, económico y social. Tanto la Comisión de Redacción, en su informe a las sugerencias, como la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada, en su informe a dicho documento, consideran adecuada la inclusión de ambos municipios en el ámbito del Plan, por lo que procede modificar el ámbito establecido en el Acuerdo de formulación y, en consecuencia, ampliar la Comisión de Redacción para dar entrada a los representantes de dichos Ayuntamientos.

Por todo ello, concluido el trámite de información pública, emitidos informe a las sugerencias por la Comisión de Redacción del Plan e informe favorable al documento de Bases y Estrategias por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada, a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Transportes, previa examen de la Comisión Delegada de Planificación y Asuntos Económicos, y previa deliberación del Consejo del Gobierno en su sesión de 10 de diciembre de 1998.

DISPONGO

Artículo 1. Aprobación de las Bases y Estrategias.

Se aprueba el documento de Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada que figura como Anexo al presente Decreto.

Artículo 2. Modificación del Acuerdo de 24 mayo de 1994.

Se modifica el Acuerdo de 24 de mayo de 1994, del Consejo de Gobierno, por el que se formula el citado Plan de Ordenación del Territorio, en el sentido de incluir los términos municipales de Cijuela y Láchar en el ámbito del Plan establecido en el Dispositivo Segundo 1 de dicho Acuerdo.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

I. BASE: RACIONALIZAR EL CONSUMO DE RECURSOS AMBIENTALES

La racionalización en el consumo de los recursos naturales constituye actualmente una prioridad colectiva mundial inaplazable por más tiempo, puesto que aquéllos se encuentran normalmente limitados en tanto que las solicitudes humanas de los mismos son cada vez más intensas (aumento demográfico, diversificación e intensificación de usos consuntivos y de los niveles de bienestar basados en el incremento de las pautas de consumo). Esta consideración es asumida progresivamente por los entes políticos y administrativos (legislaciones y reglamentaciones, planificación física) y los colectivos humanos más informados, resultando con frecuencia paradójica la tardanza en la puesta en marcha de medidas eficaces que, en definitiva, ahorren energía y recursos no renovables, o mejor, sean administrados con mayor eficacia en la relación costes-beneficios, no sólo económicos sino esencialmente sociales.

El Diagnóstico del ámbito de la aglomeración urbana de Granada ha puesto de manifiesto que, en relación a los aspectos físico-naturales, el proceso de expansión urbana y la superposición de distintos y en gran medida antagónicos sistemas territoriales está ocasionando importantes daños y disfunciones. Aunque la relación es más extensa, destaca la destrucción de espacios naturales y/o de valor ambiental para el equilibrio del sistema,

la también destrucción del paisaje y se asiste a un excesivo, y en gran medida injustificado, consumo de recursos y en especial del agua. Esta situación irrefutablemente negativa puede tratarse de resolver desde distintas instancias públicas, como así mismo desde una mayor educación ambiental colectiva; pero sin duda, el futuro Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada debe afrontarlo desde su consustancial óptica globalizadora e integrada. Es por ello que en la primera Base de ordenación se plantea la necesidad de racionalizar el consumo de los recursos ambientales, para cuyo fin se proponen objetivos que giran en torno a la protección, y en su caso restauración, del medio físico y del paisaje, a la vez que se propugna la racionalización del consumo de agua, debido a su carácter de recurso vital y estratégico, y la restauración del drenaje superficial obstaculizado.

La protección de espacios con valores naturales (carácter autóctono de la vegetación, proximidad al óptimo ecológico, riqueza de endemismos faunísticos o florísticos, etc.) y ambientales, en este caso, por sus aportaciones al mantenimiento de la circunstanancias favorables al bienestar humano en sus interrelaciones con la naturaleza (agua limpia, aire puro, etc.), constituye una prioridad creciente en las sociedades complejas y dinámicas, para lo

que existe numerosa legislación pronunciada en décadas recientes. A pesar de seguir siendo desgraciadamente habituales las agresiones al medio ambiente, sus ecos no pasan en absoluto desapercibidos y la respuesta social es, al menos, de cierta inquietud. Por otro lado, son evidentes los efectos negativos, incluso económicos en sentido estricto, que conllevan las trasgresiones medioambientales. A escala regional y local ocurre otro tanto, pues aunque la mayor parte de los daños ambientales no impliquen efectos de largo alcance, aquéllos se sienten más intensamente por la población, precisamente debido a su proximidad física. En consecuencia, esta primera Base de ordenación plantea el objetivo de proteger los espacios con valores naturales y ambientales existentes en el ámbito de la aglomeración, a la vez que un segundo objetivo propone la restauración de ciertos espacios degradados ambientalmente.

El concepto de paisaje también se vincula frecuentemente al espacio físico, si bien es evidente que existen paisajes creados enteramente por los seres humanos (por ejemplo, paisajes urbanos, paisajes industriales), o bien se encuentran muy influidos por éstos (paisajes agrícolas, paisajes portuarios, etc.). Sin embargo, a la escala del espacio de acogida y de influencia de la aglomeración urbana de Granada, el hecho físico alcanza gran protagonismo en la configuración de su paisaje, o, si se prefiere, sus múltiples escenarios paisajísticos. Dos objetivos de esta Base tratan, pues, del paisaje. El primero apela a su protección y valorización -puesto que además de sus connotaciones espirituales y culturales, el paisaje se manifiesta como recurso en última instancia económico-; el segundo, por la restauración, en lo posible, de ciertos espacios dañados en sus valores paisajísticos.

Entre los recursos vitales y susceptibles de una mayor racionalización del consumo, sin merma significativa en sus prestaciones, se halla precisamente el agua, elemento sujeto a gran irregularidad espacio-temporal en las latitudes medias del planeta en áreas próximas a los trópicos, siendo estos parámetros especialmente acusados en las regiones ribereñas del mar Mediterráneo. Respecto a sus aplicaciones contemporáneas, el agua está sometida a demanda creciente por parte de múltiples actividades y ámbitos de consumo, destacando cuantitativamente las zonas agrícolas de regadío, los complejos industriales, las áreas turísticas y las aglomeraciones urbanas. En el caso de Andalucía, la disponibilidad efectiva de agua guarda relación con muchas de las actividades y sectores económicos considerados como estratégicos (agricultura comercial intensiva del litoral, transformación de la agricultura tradicional del interior, acuicultura y pesca fluvial, actividades turísticas, desarrollos industriales, etc.).

Este es el escenario esencial que induce a plantear los dos últimos objetivos de esta Base de ordenación, consistentes, el primero, en racionalizar el consumo de agua que se produce en la actualidad, una vez constatado que aquel es desproporcionado y ofrece niveles considerables de degradación -otro exponente también de despilfarro del recurso- que resultan especialmente críticos para las demandas sociales, de consumo humano y agrícola, a la vez que un impacto ambiental de primer orden en el caso de su contaminación; el segundo, en restaurar el drenaje superficial con el fin de soslayar los riesgos catastróficos motivados por un deficiente manejo del territorio, en este caso, los derivados de la obstaculización de los cauces y el consiguiente peligro de inundación.

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES	
<p>ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES</p>	
<p>PROTEGER LOS ESPACIOS CON VALORES NATURALES Y AMBIENTALES</p>	<p>Realizado el estudio del Medio Físico-Ambiental de la Aglomeración, se han deducido las áreas con valores naturales y/o ambientales, así como la valoración relativa de las mismas a efectos de su inalterabilidad. El objetivo señalado tiende a mantener dichos valores, compatibilizando su conservación con las demandas sociales, para lo cual se proponen las siguientes opciones estratégicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar las áreas susceptibles de protección por sus valores naturales y ambientales. ■ Establecer los usos, actividades, obras y transformaciones compatibles con los valores de cada área. ■ Dictar normas vinculantes que limiten las intervenciones a las consideradas compatibles con los valores existentes.
<p>RESTAURAR LOS ESPACIOS DEGRADADOS AMBIENTALMENTE</p>	<p>La acción antrópica sobre el Medio Físico-Natural, bien por la roturación de terrenos inadecuados, bien por el excesivo pastoreo o bien por la realización de actuaciones de alto impacto ambiental (vertederos, canteras, ...etc.), ha dado lugar a la degradación de algunos espacios, que es preciso restaurar para evitar graves consecuencias medioambientales. Las opciones estratégicas propuestas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar las áreas que deben ser objeto de programas específicos de mejora medioambiental. ■ Diseñar o coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios, priorizándolos en el Plan según su necesidad. ■ Dictar normas vinculantes que impidan la continuidad del proceso de degradación.
<p>PROTEGER EL PAISAJE DE LA AGLOMERACION</p>	<p>El paisaje de la Aglomeración de Granada es, además de uno de sus más significativos valores, un recurso de primera magnitud para su ordenación. El objetivo propuesto de protección debe entenderse no sólo como una cautela contra su modificación, sino como una consideración positiva para la ordenación integral del ámbito. Las opciones estratégicas que se proponen son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar y caracterizar las grandes unidades de paisaje, así como los ámbitos de alto valor. ■ Dictar normas vinculantes sobre los ámbitos de alto valor que impidan su transformación, privatización u ocultamiento. ■ Dictar normas directivas que promuevan la puesta en valor del paisaje y la adecuada integración de las actuaciones en el mismo.
<p>RESTAURAR LOS ESPACIOS DAÑADOS PAISAJISTICAMENTE</p>	<p>El proceso de urbanización y de aglomeración, así como otras actividades antrópicas, algunas ya citadas, han producido una fuerte alteración del paisaje y en algunos casos una importante degradación del mismo. El objetivo propuesto pretende corregir los principales daños causados mas que reconstruir el paisaje primigenio, que en general resultaría imposible. Las opciones estratégicas propuestas para ello son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalamiento de las áreas degradadas con impacto sobre paisajes excepcionales o bien más perceptibles. ■ Diseñar o coordinar con otras administraciones programas de intervención sobre las áreas señaladas. ■ Establecer un programa de intervenciones sobre las principales vías de comunicación a fin de disminuir el impacto visual sobre el usuario.
<p>RACIONALIZAR EL CONSUMO DE AGUA EN LA AGLOMERACION</p>	<p>El diagnóstico efectuado ha puesto de manifiesto un uso del agua no justificado ni por la población residente en la aglomeración, ni por las actividades implantadas. El objetivo propuesto supone ajustar progresivamente el consumo a las necesidades reales y al mantenimiento de las favorables condiciones ambientales derivadas de la abundancia local de agua. Las opciones estratégicas propuestas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Acordar entre todos los implicados un Balance Hídrico Tendencial que oriente todas las actuaciones relacionadas con el uso del agua. ■ Diseñar y coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios para lograr el Balance Hídrico acordado. ■ Dictar normas vinculantes sobre condiciones de urbanización, edificación y usos del suelo, para los aspectos relacionados con el consumo de agua.
<p>RESTAURAR EL DRENAJE SUPERFICIAL DE LA AGLOMERACION</p>	<p>El proceso de urbanización del ámbito y singularmente la ejecución de algunas obras públicas han producido zonalmente una importante limitación en su capacidad de drenaje, con posibilidad de riesgos catastróficos en algunos casos. El objetivo señalado tiene por finalidad reconstruir el drenaje natural en evitación de inundaciones. Las opciones estratégicas propuestas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Inventariar los cauces y barrancos que han perdido capacidad real de desagüe. ■ Diseñar y coordinar un programa de actuaciones con las administraciones competentes, sobre los ámbitos preseleccionados. ■ Dictar normas vinculantes que impidan futuras ocupaciones.

I.1. OBJETIVO: Proteger los espacios con valores naturales y ambientales

El diagnóstico de la situación actual del espacio físico que acoge la aglomeración urbana de Granada ha puesto de manifiesto la disfuncionalidad que supone la destrucción de recursos naturales, máxime cuando aquélla es injustificada a causa de la relativa debilidad del sistema productivo y del modo de apropiación y transformación de espacios frecuentemente sentidos como patrimonio colectivo por sus habitantes.

Por otro lado, ha quedado demostrado que el marco físico que integran la Vega de Granada y su extenso entorno montañoso exhibe excelentes valores ecológicos y ambientales, donde sobresalen la diversidad de formaciones y especies vegetales, así como una notable fauna, sobre todo en las áreas montañosas, que constituyen las respuestas biológicas a un complejo morfo-edafo-climático muy contrastado, no sólo internamente, sino también respecto a espacios adyacentes. La multiseccular acción transformadora de las sociedades humanas implantadas en este territorio ha contribuido, junto a la degradación ecológica de los ecosistemas ancestrales, a la profundización en la diversidad ambiental del mismo, sobre todo bajo el dominio de los sistemas territoriales de base agraria.

A su vez, en las últimas décadas se están consolidando planteamientos ambientalistas que tratan de armonizar las normalmente antagónicas relaciones hombre-naturaleza, por lo que cabe la consideración de que el pleno desarrollo implica, de un lado, el disfrute y la conservación del medio ambiente como una expresión de bienestar social; de otro, el mantenimiento de éste con el mínimo consumo de recursos ambientales.

Partiendo de estas tres premisas sobre el medio físico del ámbito (degradación, condiciones excelentes, valoración social), se desprende un objetivo tan obvio como necesario: su protección, que puede ser activa o pasiva, pero en cualquier caso orientada al mantenimiento de las variables ambientales que sustentan la integración ecológica del territorio. Sin embargo, la cuestión no es tan simple, puesto que este mismo medio físico constituye el receptáculo de bienes naturales necesarios para el mantenimiento de ciertas actividades económicas y, por ende, la subsistencia de significativos segmentos sociales del sistema urbano granadino. Desde las actividades productivas primarias hasta las turístico-recreativas, pasando por las estrictamente urbanas e infraestructurales -en este caso, el medio como soporte-, todas estas facetas socioeconómicas dependen en mayor o menor proporción de las aptitudes, condiciones y recursos -aunque sin olvidar las situaciones de riesgos naturales- que presenta el heterogéneo medio físico del ámbito de la aglomeración urbana granadina.

En consecuencia, la protección del sistema físico-ambiental se ha de establecer en términos selectivos y, de este modo, se convierte en objetivo de ordenación la protección de los espacios que reúnan incuestionables, a la vez que frágiles, valores naturales y ambientales, tendiéndose a su mantenimiento a través de la compatibilización de las estrategias conservacionistas o de protección rigurosa y las de satisfacción de las demandas sociales sobre el medio natural.

I.1.1. ESTRATEGIA: Señalar las áreas susceptibles de protección por sus valores naturales y ambientales.

Para cumplir con este objetivo se habrán de señalar, en primer lugar, los espacios merecedores de protección con base en sus características intrínsecas (naturalidad, biodiversidad, singularidad, fragilidad ecológica...), en sus aportaciones a la mejora ambiental del ámbito de la aglomeración urbana en su conjunto (bonificación climática, capacidad dispersante de la contaminación, captación de recursos hídricos...) y/o en su carácter de

reserva de recursos renovables que admitan, por tanto, una explotación controlada para evitar su deterioro.

Se tratará, por tanto, de indicar aquellas zonas de la aglomeración urbana que mantienen o han adquirido valores naturales y/o ambientales que recomiendan su protección frente a las transformaciones que puedan derivarse de la progresiva urbanización y antropización. Un primer avance de dichas zonas se recoge en el esquema anexo.

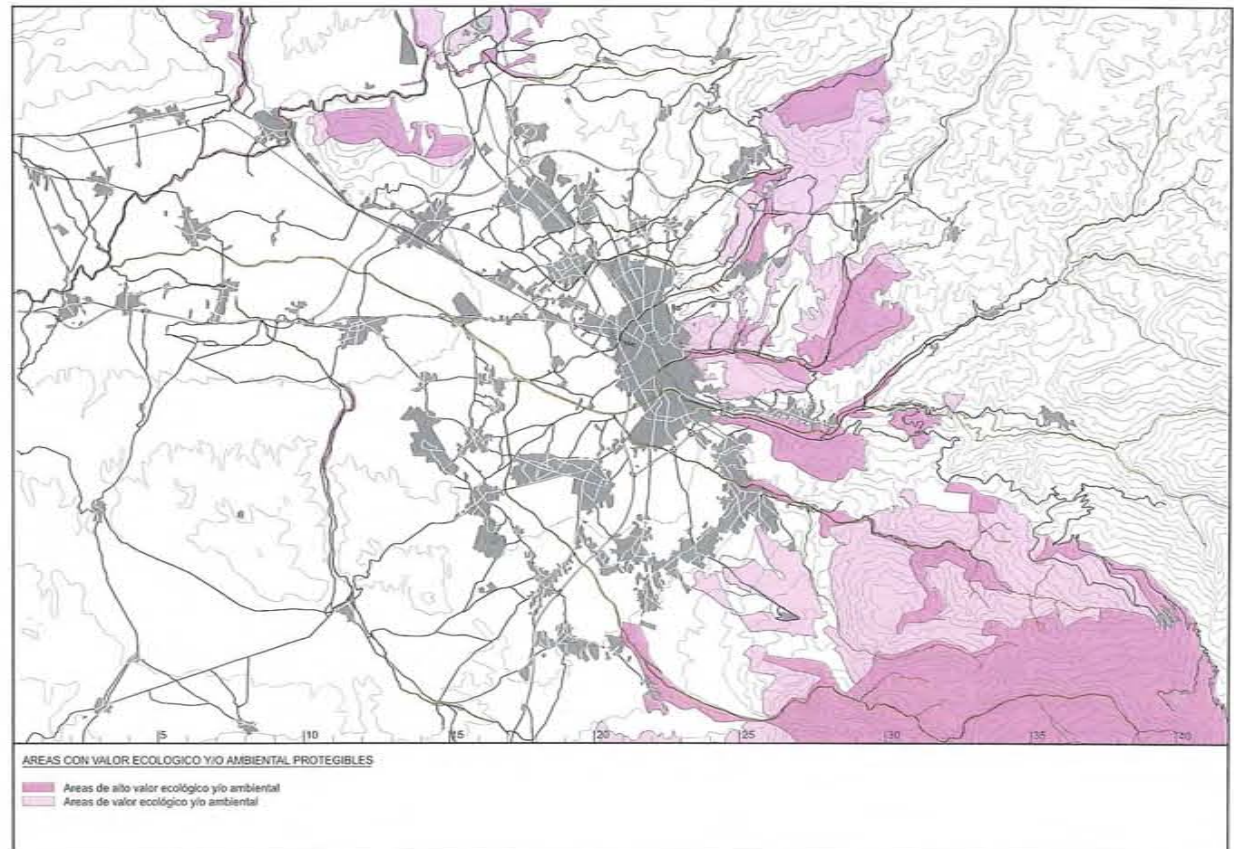
I.1.2. ESTRATEGIA: Establecer los usos, actividades, obras y transformaciones compatibles con los valores de cada área.

Para la totalidad del territorio de la aglomeración urbana el Plan de Ordenación del Territorio contendrá una regulación de carácter básico sobre los usos, actividades, obras y transformaciones, que deberá ser desarrollada por el Planeamiento Urbanístico dentro de sus competencias normales de clasificación y calificación del suelo urbanizable o apto para urbanizar y establecimiento de normas urbanísticas en el suelo no urbanizable. La indicada regulación deberá tener para la globalidad del ámbito, con la ex-

cepción que luego se verá, un carácter lo suficientemente flexible como para no determinar un modelo de ordenación municipal cerrado.

I.1.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que limiten las intervenciones a las consideradas compatibles con los valores existentes.

Para las zonas que finalmente se consideren merecedoras de protección por sus valores naturales y/o ambientales, el Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa de carácter vinculante, que impida tanto un tratamiento en el Planeamiento Municipal que ponga en peligro la conservación de los valores que se quieren proteger, como la aparición de usos o actividades, vía autorizaciones singulares, que puedan igualmente suponer un riesgo para la adecuada conservación de dichas zonas. La delimitación de las zonas, así como las normas que se dicten, no podrán ser objeto de desarrollo o modificación por el Planeamiento Urbanístico, en cuanto se considera que los bienes y valores a proteger tienen carácter supramunicipal.



I.2. OBJETIVO: Restaurar los espacios degradados ambientalmente

Junto a los espacios altamente valorables por su buen nivel de naturalidad, en el marco físico de la aglomeración urbana también se perfilan extensas áreas degradadas desde niveles moderados a graves. En su mayor parte se trata de situaciones heredadas de siglos y decenios atrás, desde procesos roturadores masivos hasta un intenso pastoreo, propiciados por acuciantes necesidades perentorias en el contexto de una sociedad de predominio agrario (por tanto, dependiente de los recursos primarios) y de la inacción pública preventiva amparada en el desconocimiento técnico-científico de los complejos procesos ecológicos, sobre todo en su dinámica regresiva.

En las últimas décadas, las perturbaciones que ocasionan degradación ambiental en el espacio de la aglomeración han cambiado de signo, pues tienen origen en el expansivo fenómeno urbano-industrial que, lejos de ser menos agresivo que el sistema territorial agrario preexistente, sus efectos degradativos presentan un amplio espectro: eliminación drástica de suelos fértiles, erradicación de vegetación y fauna, transformación masiva de espacios rurales (tanto en sus características físicas como en sus aspectos

funcionales), modificaciones en la red de drenaje, contaminación atmosférica e hídrica por emisiones y vertidos, destrucción del relieve por explotaciones de áridos o por implantación de determinadas infraestructuras, etc. Sin embargo, buena parte de estos procesos son espaciales a la escala de la aglomeración (por ejemplo, los que afectan al subsistema atmosférico) o bien tienen incidencia puntual, es decir, excesivamente localizada (focos de polución, desmontes y explanaciones para implantación de edificios, obras civiles, etc.), por lo que muchos casos no son identificables como espacios extensivos delimitados cartográficamente.

En cualquier caso, sea cual fuere la procedencia temporal y funcional de las acciones antrópicas conducentes a la degradación de los espacios -de hecho, normalmente se superponen de signo distinto-, en el entorno de los emplazamientos urbanos e industriales de la aglomeración se localizan extensas áreas degradadas ambientalmente, en unos casos por pérdida de fertilidad agroforestal una vez modificadas drásticamente las condiciones edáficas, biológicas, de drenaje y otras por mor de roturaciones, incendios devastadores, implantación de cultivos inapropiados en tal medio, mayor

exposición de las vertientes a la erosión, etc.; en otros casos, por la intervención sobre la cubierta vegetal espontánea (carboneo, carga ganadera excesiva, repoblaciones forestales rentabilistas practicadas con especies pirófitas...) hasta el punto de propiciar una sucesión regresiva de la misma, caso, por ejemplo, de los originarios encinares y chaparrales de meseta que han dado lugar a ralos tomillares.

El objetivo propuesto pretende la regeneración de aquellos espacios de la aglomeración urbana que se encuentran degradados ambientalmente, tanto para que recuperen unas características adecuadas y por tanto útiles para la mejora del entorno de la aglomeración, como para evitar que continúe su degradación, la cual puede ser causa de mayores perjuicios, tales como desertificación, incendios, depauperación de espacios rústicos, marginalidad territorial, poluciones diversas y con repercusión sobre ciertas patologías, etc.

I.2.1. ESTRATEGIA: Señalar las áreas que deben ser objeto de programas específicos de mejora medioambiental.

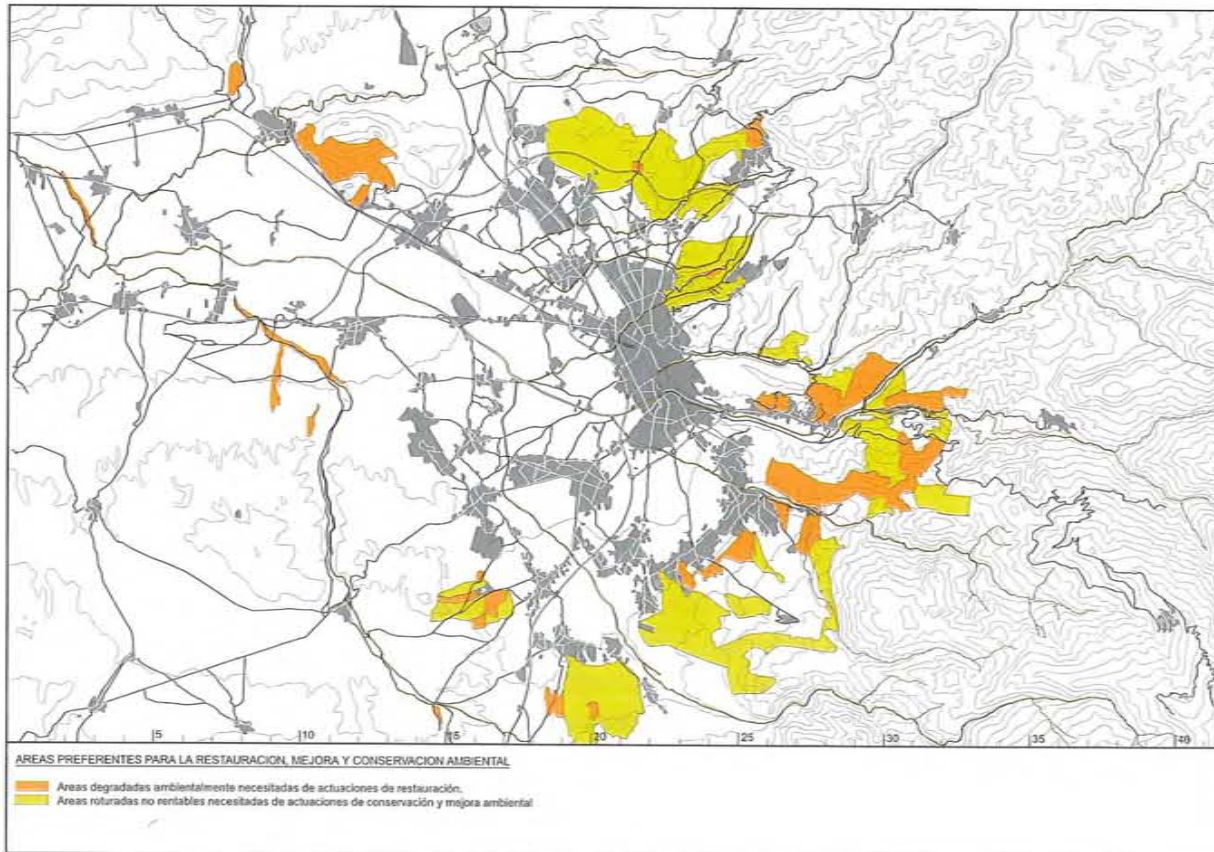
Se trate de áreas degradadas ambientalmente o de espacios agrícolas marginales por causas físicas -aunque pueden también contribuir las socioeconómicas-, una gran parte del entorno inmediato de la aglomeración urbana (laderas meridionales de Sierra Elvira, Monteivives, piedemonte de las montañas periféricas a la Vega por su borde oriental, algunos cauces fluviales) precisa ser, en unos casos, restaurada con correcciones hidrológicas, tratamientos de micorrizas, revegetaciones apropiadas y por etapas que induzcan la sucesión vegetal progresiva, etc.; en otros casos, requerirán medidas conducentes a evitar el empeoramiento de las condiciones actuales. Por tanto, esta primera estrategia para la consecución del objetivo propuesto pasa por la demarcación de los espacios susceptibles de intervenciones ambientalistas y correctoras de efectos no deseados, como la marginalidad y el empobrecimiento territorial o el incremento de ciertos riesgos. Un primer avance de los espacios a que se refiere este objetivo se encuentra en el esquema anexo.

I.2.2. ESTRATEGIA: Diseñar o coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios, priorizándolos en el plan según su necesidad.

Señalados los espacios que deben ser objeto de actuación positiva para su regeneración, las intervenciones deberán ser llevadas a cabo por las Administraciones responsables según los casos y fundamentalmente por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Consejería de Medio Ambiente, Consejería de Obras Públicas y Transportes y los propios Municipios afectados. La estrategia propuesta consistirá en implicar técnica y económicamente a dichas Administraciones para la consecución del Objetivo, adecuando la programación de las intervenciones a las prioridades que conjuntamente se establezcan.

I.2.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la continuidad del proceso de degradación.

Por último, resulta evidente la necesidad de impedir que otras zonas, que actualmente se encuentren en un estado admisible, sufran un proceso de degradación similar al padecido por las necesidades de intervención. Para ello, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana deberá contener una normativa de carácter vinculante que impida la aparición o mantenimiento de los usos y transformaciones que han dado lugar a dichos procesos. Estas normas serán finalistas y no podrán ser modificadas por el Planeamiento Urbanístico.



I.3. OBJETIVO: Proteger el paisaje de la aglomeración

Todo paisaje conforma un complejo dinámico de elementos naturales y culturales -es decir, de creación humana-, puesto que se transforma en el tiempo de modo cíclico (fenofases de la vegetación o crecidas fluviales, por ejemplo) o secuencial (modificaciones irreversibles), perceptible no sólo visualmente, aprehensible en mayor o menor nivel de detalle y, por encima de todo, irreplicable en las coordenadas espacio-temporales. Por ello, la identificación de los espacios geográficos según el paisaje que los caracteriza hace que aquéllos adquieran una dimensión sociocultural nada desdeñable desde la perspectiva ordenancística: el paisaje se convierte en un referente y en un recurso de primera magnitud. En el caso del paisaje del ámbito de la aglomeración urbana de Granada se trata, además, de un valor territorial significativo y en alza.

Por consiguiente, este objetivo trata tanto de la puesta en valor del paisaje, como de su protección, puesto que además de sus connotaciones espirituales y culturales se manifiesta como recurso en última instancia económico. Se propone la integración de las futuras actuaciones que alteren en esencia los elementos conformadores de los escenarios paisajísticos más valorables, significativos y/o "consumidos" por la población residente o por visitantes, precisamente por sus cualidades perceptivas.

En efecto, en el entorno paisajístico de la aglomeración destaca su extraordinaria diversidad, sin que por ello pierda su integración gracias al receptáculo físico que envuelve el conjunto de asentamientos. Esta circunstancia propicia el carácter de cuenca visual autocontenida: gran intervisibilidad entre la llanura, los moderados relieves periféricos y las altas sierras envolventes en una segunda línea perimetral. Pero tal propiedad perceptual se beneficia sobremedida con la aludida diversidad de escenarios paisajísticos contenidos en el ámbito: desde la extensa llanura verdeante de la Vega hasta las cumbres de Sierra Nevada, frecuentemente blanqueadas por un espeso manto de nieve, se plasma todo un complejo mosaico de formas, texturas, colores y elementos de mayor o menor significado territorial, que cualquier intento de identificación y demarcación poco exhaustivo no podría reducir a menos de una docena el número de unidades de paisaje notoriamente diferenciadas.

En el objetivo propuesto de protección, que debe entenderse no sólo como una cautela contra las modificaciones sensibles del paisaje que caracteriza intrínsecamente este espacio, sino como una dimensión sustancial para la ordenación integral del ámbito, cabe partir de dos premisas esenciales: por un lado, la identificación de las invariantes de este paisaje, es decir, los signos básicos de su configuración espacio-temporal, así como de los espacios valorados y valorables de modo singular; por otro, la localización de los principales puntos de consumo visual en razón a su exposición panorámica respecto a los observatorios y corredores visuales del ámbito, lo que implica, por añadidura, la detección de las perturbaciones naturales o antrópicas que dificulten la percepción o, en ciertos casos, supongan un impacto visual indeseable.

I.3.1. ESTRATEGIA: Señalar y caracterizar las grandes unidades de paisaje, así como los ámbitos de alto valor.

Para hacer viable la consecución del objetivo básico y los complementarios, esta primera estrategia propugna la detección, delimitación y caracterización de las grandes unidades de paisaje y, entre ellas, los ámbitos que alcanzan un alto valor paisajístico. En su diferenciación intervienen tanto factores físicos (relieve y vegetación esencialmente, aunque en determinados casos influyen sobremedida otros como red hídrica o suelos), como antrópicos (cultivos, tipo de hábitat, edificios, construcciones civiles...), pero sin desdeñar factores puramente visuales en el sentido de perceptibilidad de los espacios

en razón a la localización física y desplazamientos habituales de los consumidores potenciales del paisaje del ámbito.

A tenor de todos estos parámetros, se plantean dieciocho unidades de paisaje, así como numerosos y amplios escenarios dotados de especial valor paisajístico (ver esquema anexo). En este sentido, cabe destacar, junto al espacio de Vega en la zona medular, los angostos valles de su perímetro oriental (Darro, Genil, Dilar...), el entorno del embalse de Cubillas, la inmensa rampa forestada del Cono de la Zubia, el austero mogote de Sierra Elvira, las colinas rojas del entorno de la Alhambra, los frontales topográficos de las sierras calcáreas periféricas y la coronación de Sierra Nevada. A escala detallada destacarían, lógicamente, muchos otros espacios y elementos; es decir, lugares concretos, tal vez pequeños y con especial significación.

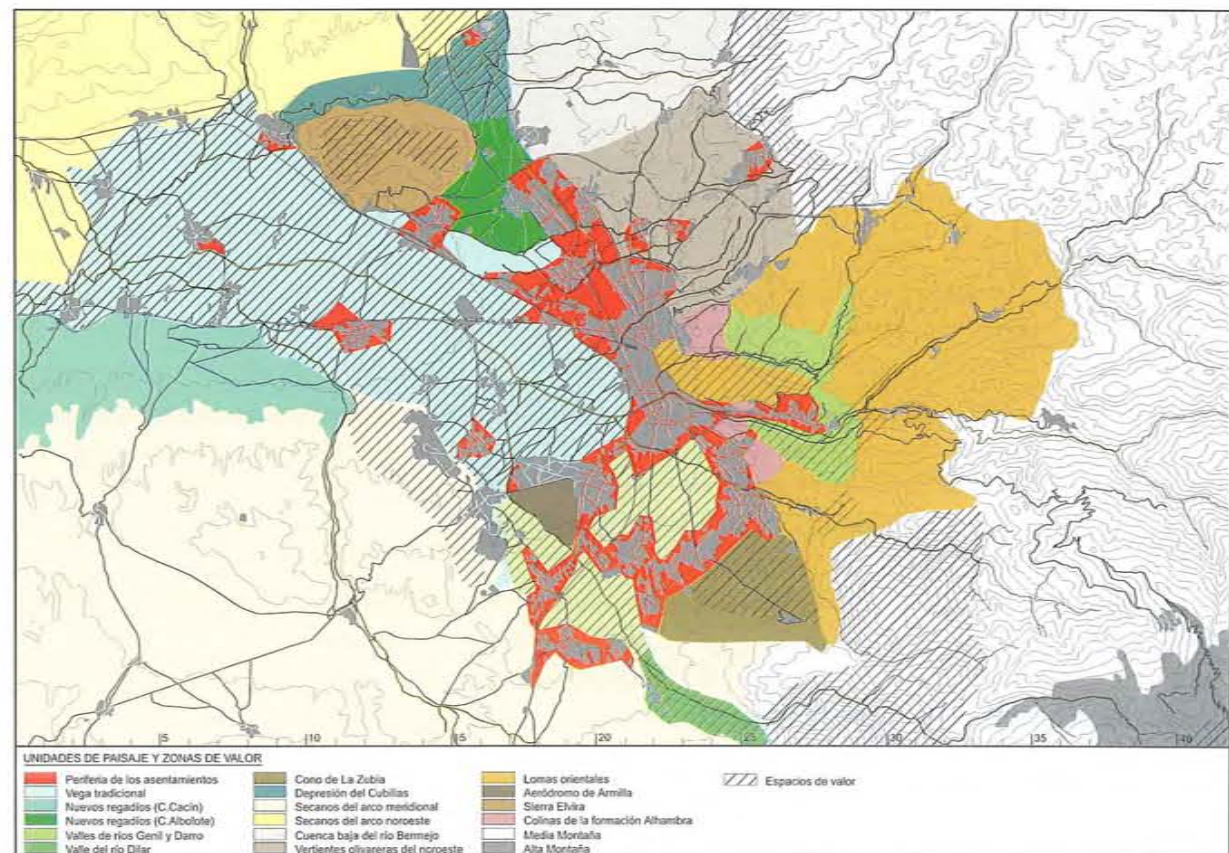
I.3.2. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes sobre los ámbitos de alto valor que impidan su transformación, privatización u ocultamiento.

Entendido el paisaje como un bien colectivo, el Plan de Ordenación del

Territorio habrá de dictar normas vinculantes para los paisajes y/o elementos paisajísticos de alto valor que impidan, sobre todo, su transformación, pero asimismo eviten su privatización o su posible ocultamiento al interponerse barreras visuales. Dichas normas no podrán ser alteradas por el Planeamiento Urbanístico, al versar sobre espacios que pertenecen globalmente a la aglomeración.

I.3.3. ESTRATEGIA: Dictar normas directivas que promuevan la puesta en valor del paisaje y la adecuada integración de las actuaciones en el mismo.

La efectiva protección del paisaje de la aglomeración no puede realizarse sólo a partir de unas normas restrictivas de usos o transformaciones, sino a través de la puesta en valor y difusión del mismo. Para ello, se propone como estrategia la elaboración de unas normas directivas que faciliten a los distintos planes y actuaciones la consideración del paisaje como un aspecto capaz de mejorar la calidad e integración espacial de sus propuestas.



I.4. OBJETIVO: Restaurar los espacios dañados paisajísticamente

Todo paisaje es dinámico, incluso los aparentemente estables, pues al menos se producen transformaciones cíclicas de mayor o menor extensión temporal (por ejemplo, la alternancia del día y la noche o las estacionales fenofases de vegetación), pero ciertamente existen extraordinarias diferencias entre los espacios plenamente dominados por los usos forestales o agrarios y aquellos otros donde se han implantado estructuras industriales o urbanas, puesto que frente a la cierta perdurabilidad de los primeros se opone el cambio y movimiento propio de los segundos. La propia dinámica económica y social de las áreas urbanas induce continuas manifestaciones transformadoras del medio, desde grandes infraestructuras y desarrollos urbanísticos, hasta adecuaciones de los sistemas naturales (encauzamientos de ríos, explanaciones de relieves, alteración de las formaciones vegetales y un largo etcétera), puesto que la sociedad tecnificada adecúa según sus parámetros de *habitabilidad* todo el espacio ocupado por el sistema urbano.

Donde se ha instalado una aglomeración urbana de fuerte inercia expansiva, como es el caso de la granadina, únicamente cabe esperar una gran modificación del medio, por tanto, del paisaje precedente, el que se confor-

mó durante siglos bajo el sistema agrario. Por ello, esta modificación no es excepcional ni sorprendente; sin embargo presenta connotaciones negativas cuando la imagen perceptual obtenida resulta chocante o desagradable, cuando inspira el sentimiento colectivo de haberse perdido parte de las señas de identidad de este territorio, siendo aún más negativo si además parte de la destrucción es gratuita a la vez que evitable sin merma sustancial de los resortes socioeconómicos del ámbito.

Según este planteamiento, se pueden considerar como paisajes degradados de la aglomeración aquellos que están sujetos a pérdidas sensibles de sus manifestaciones físicas y culturales originarias sin que haya desaparecido su uso ni funcionalidad. Pero el paisaje de la Vega se resiente no sólo con estas situaciones consolidadas sin impostar, sino también con los procesos, en concreto los de ocupación de pasillos visuales, que redundan en la pérdida de observatorios del paisaje. Puede afirmarse que este daño reviste mayor gravedad que los anteriores, puesto que no hay paisaje si no es percibido, y aun cuando el área sigue contando con miradores estáticos excepcionales y corredores visuales de gran potencial -la configuración fisiográfica del medio

lo propicia-, cada pasillo visual que se pierde por ocupación de construcciones en sus márgenes reduce o imposibilita la percepción del paisaje a un determinado número de posibles observadores, a la vez que minorra la intervisibilidad general. Por tanto, el objetivo propuesto pretende la corrección de estas perturbaciones en dos sentidos: por un lado, se estima necesario el establecimiento de cautelas que eviten la degradación gratuita del paisaje de la Vega de Granada, siendo esencial el mantenimiento de los principales corredores visuales evitando la ocupación por construcciones de sus márgenes; por otro, la aplicación de medidas correctoras sobre los principales daños causados en el paisaje rural y que tengan posible reversibilidad o, como mínimo, impostaje (con medidas de integración, enmascaramiento, etc.).

I.4.1. ESTRATEGIA: Señalamiento de las áreas degradadas por impacto sobre paisajes excepcionales o bien más perceptibles.

Se pueden considerar como paisajes degradados de la aglomeración las áreas de Vega próximas y/o circundadas por los continuos urbanos e industriales, que proyectan parte de sus modos y estructuras en el ámbito rural (viviendas no rurales, fábricas y almacenes, tendidos eléctricos) e, incluso, sus desechos (desguaces, vertederos). En otros casos, la degradación del paisaje está causada por las propias implantaciones urbanísticas en lugares de alto consumo visual y con diseños o volúmenes extraños a la arquitectura y formas de asentamiento tradicionales; muchas urbanizaciones aisladas y algunos crecimientos urbanos de alta densidad a partir de pequeños núcleos rurales forman parte de estas manifestaciones impactantes. La destrucción de relieves, que a su vez conlleva la de las formas vegetales implantadas en ellos, constituye otro evidente impacto visual, en este caso sobre elementos del medio físico. Un primer avance de los paisajes en los que se producen los efectos señalados anteriormente, se muestra en el esquema adjunto.

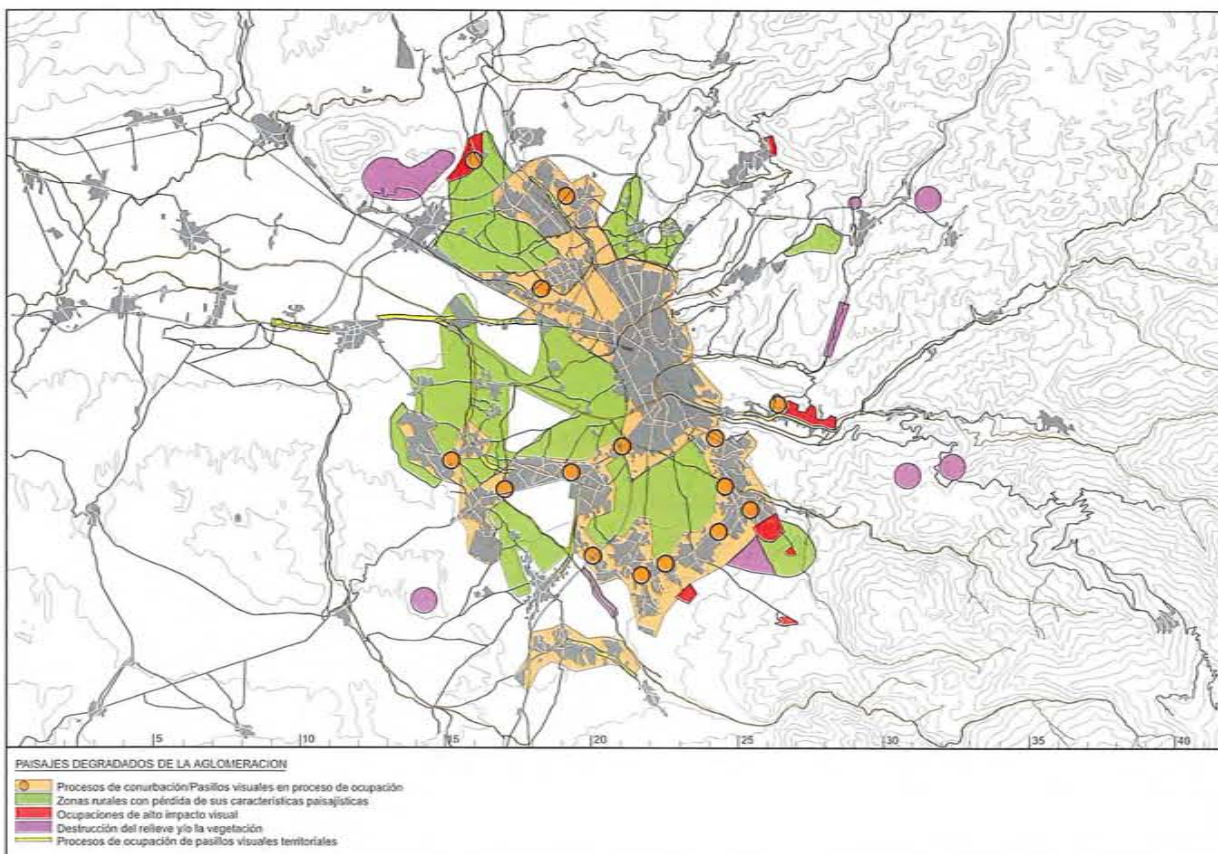
Respecto a la ocupación de pasillos visuales, representados esencialmente por ciertas carreteras de aproximación al ámbito de la aglomeración urbana y otras que discurren por el espacio de vega, se produce por edificaciones dispersas o en pequeñas agrupaciones, o bien por continuos urbanos, donde se entremezclan usos residenciales, industriales y de otra índole, en cuyo caso se asiste a una situación doblemente negativa, pues se reduce el potencial visual hacia el exterior y se crea internamente un paisaje degradado.

I.4.2. ESTRATEGIA: Diseñar o coordinar con otras administraciones programas de intervención sobre las áreas señaladas.

Pese a que el paisaje puede considerarse como un recurso ambiental no renovable en las escalas de tiempo normalmente utilizadas, ello no implica que no puedan desarrollarse intervenciones que palien algunos de los efectos señalados. En este sentido, el Plan de Ordenación del Territorio diseñará y/o coordinará un programa a desarrollar por las Administraciones responsables (Consejería de Medio Ambiente, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Municipios) tendente a la mejora en origen de los ámbitos señalados en el apartado anterior.

I.4.3. ESTRATEGIA: Establecer un programa de intervenciones sobre las principales vías de comunicación a fin de disminuir el impacto visual sobre el usuario.

Complementariamente a la estrategia anterior, con esta se pretende actuar sobre las principales vías de comunicación para mejorar el consumo visual que desde ellas se realiza, bien para ocultar aquellos paisajes transformados negativamente, o bien para potenciar aquellos otros que se consideren de alto valor.



I.5. OBJETIVO: Racionalizar el consumo de agua en la aglomeración

En la actualidad, es evidente la importancia alcanzada por los recursos hídricos y su condición de bien único e indivisible, cuya gestión atañe a la comunidad por encima de los intereses parciales o particulares, refrendado por la Ley de Aguas de 1985.

Junto a campañas de sensibilización acerca del carácter público, colectivo que tiene el agua y la solidaridad interterritorial invocada constitucionalmente, máxime dentro de una misma cuenca hidrográfica, los distintos poderes públicos, tanto territoriales como sectoriales, que tienen plena capacidad de intervención en esta materia, deben establecer unas prioridades de uso y unas actuaciones conducentes a la optimización del balance tras la evaluación de los recursos hídricos del ámbito de actuación y del posible deterioro que sufran, estableciendo medidas que reduzcan el consumo junto a las mejoras de infraestructuras y formas de captación/distribución, y que protejan la calidad del recurso, bien con medidas que la preserven (sobre todo en las cabeceras hidrográficas y en los acuíferos), bien con procesos de depuración. Todas estas atribuciones quedan claramente expresadas en el artículo 38.1º, acerca de la planificación y gestión de los recursos hídricos, de la Ley de Aguas vigente: "La planificación hidrológica tendrá por objetivos generales conseguir la mejor satisfacción de las demandas de agua y equilibrar y armonizar el desarrollo regional y sectorial, incrementando las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales".

La aglomeración de Granada, situada en la cabecera de la cuenca del río Genil, cuenta con aportaciones anuales medias excepcionalmente abundantes (464 hm³/año) en el contexto regional basadas en recursos tanto superficiales como subterráneos, pero están sometidos a la típica irregularidad mediterránea según períodos y lugares. Por otro lado, los usos consuntivos de agua son igualmente importantes, desde los regadíos (212 hm³/año, es decir, unos 10.000 m³/hectárea) hasta los industriales, urbanos y recreativos (67 hm³/año, de los que el abastecimiento urbano refleja un elevado consumo específico de 500 litros por habitante y día). En definitiva, el balance hídrico de este subsistema hidrológico, que es abierto, está desequilibrado. Esta situación induce a propiciar el ajuste progresivo del consumo a las necesidades reales, complementándose con el mantenimiento de las condiciones ambientales y la necesidad de revertir el agua al sistema con los niveles de calidad adecuada y de aumentar los excedentes o salidas hídricas del ámbito de la Vega hacia la cuenca baja del río Genil.

Estos objetivos son asumibles sin merma de la situación privilegiada de la zona a los efectos hídricos: la relación recursos-demanda para un año medio determina un balance generalmente excedentario. Ahora bien, esta situación es de frágil equilibrio, que se pone de manifiesto cuando el intenso uso al que está sometido el agua coincide con ciclos secos, generándose un claro déficit en el balance. Por tanto, únicamente una regulación más efectiva de los consumos, cuando éstos son desproporcionados, y un replanteamiento global del uso del agua pueden combatir eficazmente los desequilibrios internos y mejorar el balance global de la cuenca.

I.5.1. ESTRATEGIA: Acordar entre todos los implicados un balance hídrico tendencial que oriente las actuaciones relacionadas con el uso del agua.

Una actuación estratégica urgente y viable a medio plazo consiste en la mejora del balance hídrico, que sobre el horizonte del año 2011 pudiera reducir, respecto a las cifras de 1996, en 65 Hm³ los consumos medios

anuales, a pesar del incremento demográfico previsible en el conjunto de los tres quinquenios futuros (estimado en algo más de 50.000 habitantes para el ámbito de la aglomeración urbana). Las obras de reparación y modernización de la red de abastecimiento urbano, junto a un mayor control de su utilización y un incremento del coste del agua acorde con su verdadera importancia, podrían reducir en unos 3 hm³/año el consumo actual; en tanto que con la mejora del sistema de regadío podría obtenerse un ahorro neto global de unos 62 hm³/año, estableciendo las medidas estructurales precisas. Ese ahorro redundaría en una sustancial reducción de las extracciones del acuífero, asegurando aún más su papel estratégico para los períodos críticos, y cuyos excedentes saldrían, lógicamente incrementados, del subsistema de la Vega para alimentar escorrentías superficiales y mantos acuíferos de otros sectores de la cuenca del Genil/Guadalquivir.

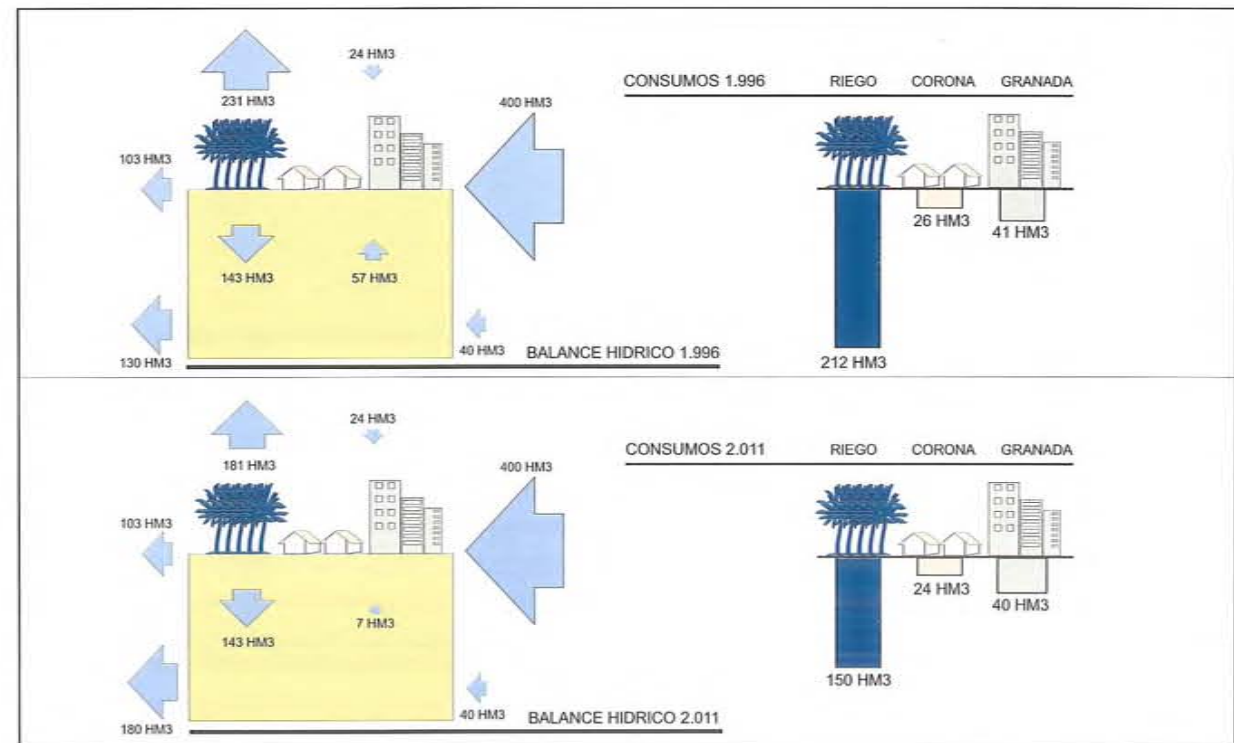
Este balance hídrico tendencial (ver esquema adjunto) debe orientar todas las actuaciones públicas relacionadas con el uso del agua, por cuanto que implica resolver desequilibrios internos de la aglomeración, paradójicamente graves dada la relativa abundancia de agua en el conjunto del espacio Vega-Sierras envolventes, a la vez que propiciar la solidaridad con territorios situados aguas abajo de la Vega de Granada.

I.5.2. ESTRATEGIA: Diseñar y coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios para lograr el balance hídrico acordado.

Acordado el Balance Hídrico tentativo, el Plan de Ordenación del Territorio diseñará o coordinará un programa con las Administraciones competentes en la materia (Ministerio de Medio-Ambiente, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Consejería de Agricultura, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Consejería de Medio Ambiente y Municipios), que recoja las actuaciones necesarias para implementarlo.

I.5.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes sobre condiciones de urbanización, edificación y usos del suelo sobre los aspectos relacionados con el consumo de agua.

El Plan de Ordenación del Territorio contendrá una normativa de urbanización que con carácter vinculante para el Planeamiento Urbanístico señalará los parámetros de consumo a considerar, las características de las infraestructuras y la regulación de los instalaciones especialmente consuntivas de agua.



I.6. OBJETIVO: Restaurar el drenaje superficial de la aglomeración

El ámbito de la aglomeración urbana de Granada está sometido a riesgos naturales de diversa índole, unos de carácter prácticamente imprevisible en sus manifestaciones y consecuencias, caso de los seísmos que frecuentemente se hacen sentir en la zona, y otros bastante más previsibles y, sobre todo, más contrarrestables, caso de las avenidas e inundaciones. Frente a terremotos catastróficos, aparte de la aplicación de las normas antisísmicas en los edificios y la divulgación de formas apropiadas de comportamiento en caso de producirse estos eventos, desde la ordenación del territorio pueden establecerse zonificaciones especialmente susceptibles al incremento de los efectos de las sacudidas. Por su lado, frente a las catástrofes causadas por exceso o concentración de precipitaciones, cabe añadir otras medidas a las anteriores, desde el tratamiento de las cuencas receptoras (con repoblaciones apropiadas, obras de laminación de escorrentías, etc.) hasta la que es, sin duda, más básica de todas: facilitar el drenaje natural o, más en concreto, no estorbarlo artificialmente.

El proceso de expansión urbana de las dos o tres últimas décadas ha creado zonas críticas de riesgo catastrófico por aguas de escorrentía, al ocupar, obstaculizar e incluso cerrar ciertos cauces de drenaje natural, de mayor o

menor cuenca receptora, capacidad de arrastre e infiltrabilidad. Esta imprevisión, que ha ocurrido tanto en el ámbito de la edificación como en el de grandes infraestructuras públicas, ha ocasionado cuantiosas pérdidas materiales, víctimas humanas y altos niveles de inquietud cuando se producen precipitaciones intensas.

Son numerosos los barrancos que, discurriendo por las vaguadas de los relieves circundantes a la Vega, al llegar a ésta pierden su cauce y desaguan sobre la llanura en situación de crecida, abarcando superficies de inundación extensas. Aunque un cierto porcentaje de agua percola en el acuífero, excedentes de mayor o menor volumen desaguan superficialmente a través de la red de acequias o por otros derroteros (camino, carreteras, etc.). En estos casos caben actuaciones destinadas a la laminación de escorrentías. Pero la situación es diferente cuando el problema se deriva de la invasión del dominio público hidráulico con edificaciones sobre cauces que normalmente no llevan escorrentía superficial, estando pues en precario frente a una eventual crecida. No son fenómenos muy frecuentes a escala temporal humana, pero sus efectos marcan drásticas huellas, cuando no han supuesto pérdidas de vidas y haciendas. A su vez, en muchos lugares las obras de evacua-

ción de aguas (alcantarillas, pontones, etc) realizadas en los viales de las urbanizaciones que se implantan superponiéndose a la red de drenaje natural son escasas en cuanto a la capacidad hidráulica, provocándose el desbordamiento de los barrancos en fase de crecida y la consiguiente inundación de las parcelas y edificaciones.

Constituye objetivo inexcusable desde la óptica de ordenación del territorio emprender medidas que minimicen los riesgos catastróficos de cualquier índole, sobre todo en lugares tan poblados como una aglomeración urbana, pero en este caso concreto se ha de insistir en la necesaria reconstrucción del drenaje natural para evitar, o al menos reducir, las inundaciones de las zonas habitadas.

I.6.1. ESTRATEGIA: Inventariar los cauces y barrancos que han perdido capacidad real de desagüe.

La capacidad real de desagüe está mermada en numerosos barrancos del entorno de la Vega, extensa llanura donde tienen su nivel de base antes de aportar agua al río Genil y afluentes del curso medio; el riesgo de inundación se deriva del hecho de formar parte del área de escorrentía de los barrancos que las atraviesan y que han perdido su capacidad original de desagüe: arroyos de las Andas, Cerrajones, Coscojar, de Chimeneas, de Enmedio, Juncaril y del Salado; y barrancos de Barrancones, Bustamante, Corbales, Corte de la Tierra, Cuesta Blanca, Hondo, Jabonera, de Magón, de la Negra, Noniles, del Purcal, San Jerónimo, Satajardas y del Tejarillo. Urbanizaciones, polígonos industriales y ciertas grandes infraestructuras cierran total o parcialmente los cauces de estos barrancos habitualmente secos; lugares que asimismo acogen edificaciones aisladas y, en algunos casos, cultivos u otros usos del suelo.

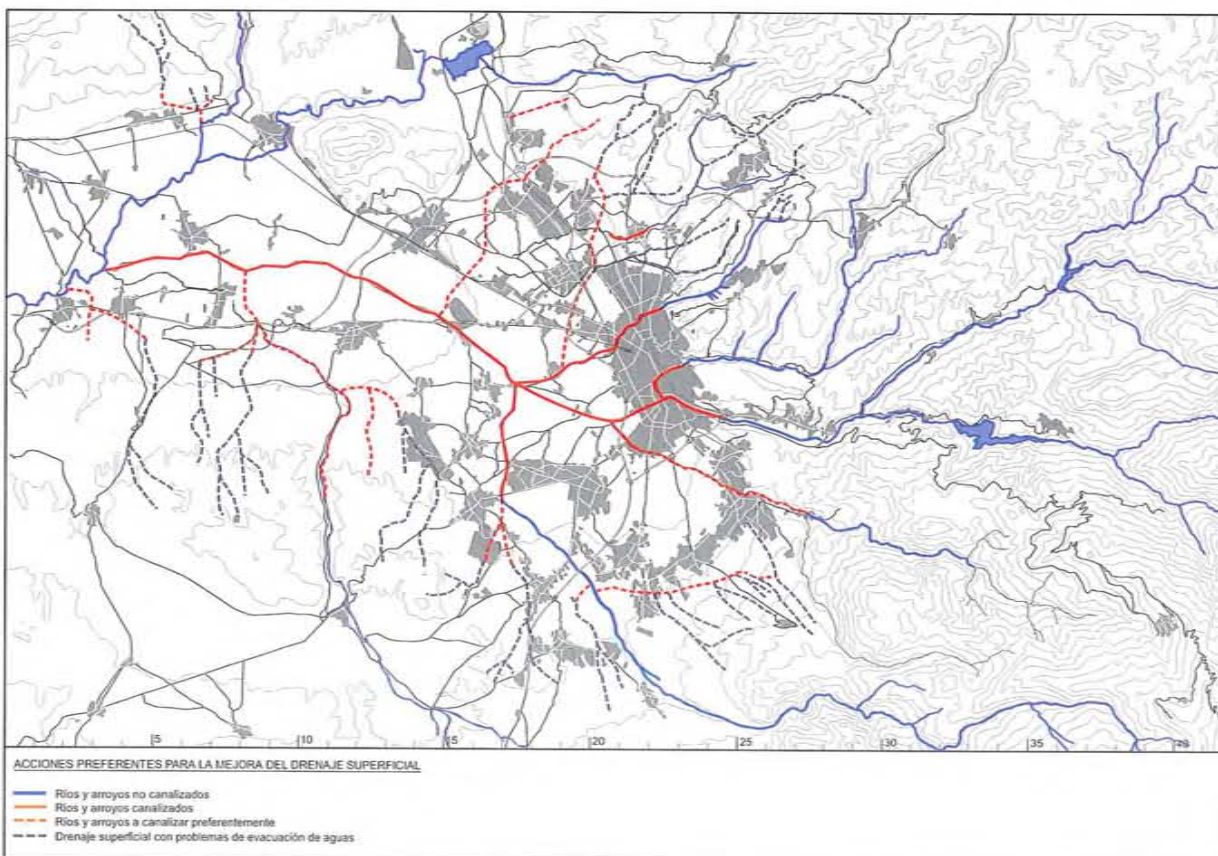
La recurrencia de las crecidas y sus costosos efectos hacen preciso establecer medidas conducentes a la prevención o a la solución material del riesgo. Es por ello preciso determinar las zonas urbanas o industriales con riesgo de inundación, así como diseñar y valorar las obras de encauzamiento necesarias para evitarlo, todo ello sin perjuicio de que cada actuación deba ser objeto, en su momento, de un estudio individualizado. Con este fin, se requiere determinar el caudal de crecida que presente probabilidad baja de ser superado en el punto donde comience el encauzamiento de cada barranco; este caudal máximo constituirá el dato para diseñar el encauzamiento y determinar, en función de la pendiente del trazado elegido, la sección hidráulica necesaria. Un primer avance de los cauces que deberán ser tratados se muestra en el esquema adjunto.

I.6.2. ESTRATEGIA: Diseñar y coordinar un programa de actuaciones con las administraciones competentes, sobre los ámbitos preseleccionados.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un Programa de Actuación de las intervenciones en los cauces que finalmente se determinen, coordinado con las Administraciones responsables (Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Municipios), cuya ejecución restituya la capacidad de drenaje superficial.

I.6.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan futuras ocupaciones.

El Plan de Ordenación del Territorio contendrá una normativa urbanística de carácter vinculante para el Planeamiento Urbanístico que garantice el mantenimiento del caudal de drenaje de ríos, arroyos y barrancos, impidiendo que se reproduzcan nuevas situaciones de riesgo de inundación.



II. BASE: ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL

En la Vega de Granada, el intento de conseguir la convergencia entre la estructura territorial y la ciudad funcional se basa en la compleción y mejora de los elementos estructurantes. En general, la organización espacial tiene como principales condicionantes físicas el relieve y la red de drenaje, en tanto que las artificiales son, en el ámbito urbano, esencialmente el espacio público (calles, plazas, parques...) y algunos usos singulares, mientras que dentro del ámbito rural inciden las grandes infraestructuras y el parcelario agrario. La peculiar formalización de la aglomeración urbana de la Vega de Granada aconseja actuar sobre las redes viarias, los espacios libres, existentes y potenciales, y las redes hidráulicas (cursos fluviales y grandes canalizaciones).

Las redes de comunicaciones se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. En la nueva situación del ámbito de la Vega, donde son progresivos los vínculos internos de la aglomeración urbana, se requiere rediseñar el sistema tanto en sus aspectos funcionales como morfológicos, coadyuvando a la mejor adecuación de las estructuras territoriales y funcionales. Con este propósito se plantean tres objetivos de ordenación: el primero se centra en la compleción de la red viaria en los niveles jerárquicos superiores, a cuyo fin se proponen nuevos ejes y enlaces viarios; el segundo gira en torno a la red viaria de carácter local-supramunicipal, es decir, los capilares viarios que relacionan núcleos entre sí, pero que actualmente asumen tráficos de niveles superiores, proponiéndose en este caso no sólo su compleción sino también la mejora en trazado, piso, señalización y entorno; el tercero trata sobre las instalaciones ferroviarias emplazadas en el ámbito de la aglomeración, que tras las transformaciones territoriales de las últimas décadas presentan obsolescencia y disfunción, por lo que se propone su racionalización y mejora.

Por otro lado, propiciar las condiciones para el disfrute del entorno rural por parte de una población que en su mayoría habita en zonas urbanas muy compactas y relativamente distanciadas del mismo, a la vez que abundar en una distribución adecuada de las distintas piezas que organizan y vertebran el espacio de la aglomeración, constituyen objetivos que pueden ser satisfechos gracias a las inmensas posibilidades que ofrece este ámbito, posibilidades que son en buena parte perfectamente conocidas y aprovechadas tanto por los residentes como por los foráneos. Aunque puede observarse un progresivo sometimiento a la dinámica urbana del espacio rural (transformación masiva de predios e injerencias en sus elementos estructurantes), permanecen aún extensos lugaresadyacentes a los núcleos del sistema urbano que, por sus condiciones ambientales, paisajísticas y de localización están dotados de atractivos suficientes como para mantener o, en su caso, mejorar los condicionantes que favorezcan su uso como espacios libres, cuya capacidad estructurante adquiere gran potencial en la geografía física de la aglomeración.

Ahora bien, en la actualidad, la red existente difícilmente puede considerarse como un verdadero sistema, por lo que requiere, aparte de alguna redefinición de límites y recualificación de usos y dotaciones, que los espacios sean integrados en una malla vertebradora que acoja nuevos espacios de los que existen recursos sobrados en este ámbito geográfico, si bien permanecen ociosos en gran medida, puesto que la falta de planteamientos totalizadores dificulta la captación de estas evidentes potencialidades. Pero ciertamente, 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 para que formen parte de la red, permite afirmar que el ámbito espacial in-

mediato de la aglomeración cuenta con posibilidades notorias para la construcción de un verdadero sistema de espacios libres.

En otro orden de cosas, ante el reto de dar satisfacción a las demandas y mantener en la medida de lo posible la calidad del recurso agua, la Administración ha propuesto diversas estrategias, no siempre culminadas, a la vez que concebido una legislación, cuyo máximo exponente es la consagración del carácter público del recurso, así como ciertas reflexiones conducentes a la integración de las políticas sectoriales en aras de una más racional y efectiva explotación del agua. La Ley de Aguas de 1985 recoge en su Preámbulo, y desarrolla en su articulado, un conjunto de doctrinas generales y criterios rectores en el desarrollo de la política del agua, que tienen fundamento técnico-jurídico en la Carta del Agua del Consejo de Europa y, sobre todo, en el Plan de Acción de Naciones Unidas. Su validez y vigencia giran en torno a cinco grandes principios bastante consensuados en general y, por lo demás, admitidos claramente por la política hidráulica andaluza: unidad del recurso agua, subordinación del mismo al interés general, adecuación de su uso a la planificación económica y a la ordenación territorial, regulación de su utilización en términos compatibles con el equilibrio ambiental, minimización y distribución equitativa de sus costes. Estos principios generales se complemen-

tan en la legislación vigente, y se asumen asimismo por parte de los organismos hidráulicos, con los siguientes: planificación hidrográfica, coordinación y cooperación administrativa, consideración de la cuenca hidrográfica como unidad básica de planificación y necesaria participación social en la gestión del agua.

A partir de este contexto, la adecuación entre ciudad funcional e infraestructuras básicas del ciclo del agua constituye el último bloque de esta base, estableciéndose unos objetivos que, en conjunto, persiguen acometer la regulación y potabilización de la globalidad del agua para consumo humano, con previsión de captaciones alternativas para períodos de sequía; la unificación del sistema de abastecimiento en alta; depuración de la totalidad del agua usada en el menor número posible de instalaciones, cuya gestión y mantenimiento sea centralizada o mancomunada; reutilización del agua depurada, junto con el resto de apuntaciones existentes, para el riego de la Vega; prohibición de extracciones para consumo urbano y vertidos fuera del sistema unificado.

Es preocupación de esta base conseguir un sistema integrado que responda a la problemática compleja que supone la gestión del agua en la aglomeración, con base en criterios de salubridad, calidad ambiental, solidaridad y economía.

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	
COMPLETAR LA RED VIARIA DE CARACTER NACIONAL-REGIONAL Y DE AGLOMERACION	El sistema viario del ámbito en sus niveles nacional-regional y de aglomeración, carece de algunos tramos funcionalmente necesarios y los existentes se encuentran próximos al agotamiento. El objetivo señalado de completar el sistema en los niveles citados, además de mejorar la funcionalidad del mismo, persigue adecuar la estructura básica de la aglomeración a las demandas actuales. Las opciones estratégicas propuestas son: <input type="checkbox"/> Señalar los tramos necesarios para concluir cada uno de los niveles funcionales establecidos y su trazado básico para construir la aglomeración. <input type="checkbox"/> Constituir una Comisión Interadministrativa para la definición de la Red Arterial Viaria de la aglomeración de Granada. <input type="checkbox"/> Priorizar la ejecución de las distintas actuaciones que resulten finalmente acordadas.
MEJORAR Y COMPLETAR LA RED VIARIA DE CARACTER LOCAL-SUPRAMUNICIPAL	La mejora y compleción de los niveles más altos del sistema viario, debe ser complementada con la mejora de la red local-supramunicipal, que continúa siendo básica para el adecuado funcionamiento global de aquél. El objetivo señalado pretende la realización progresiva de un programa de mejora y adecuación de la red viaria local-supramunicipal a las condiciones resultantes de la construcción de la Red Arterial. Las opciones estratégicas propuestas son: <input type="checkbox"/> Señalar los tramos de la red local-supramunicipal que precisarán intervención por mal estado, disfuncionalidad, ...etc. <input type="checkbox"/> Establecer el carácter que finalmente deba tener cada tramo dentro del sistema viario global y el tipo de intervención necesaria. <input type="checkbox"/> Programar las intervenciones en función del nivel de ejecución general del sistema y de su necesidad objetiva.
RACIONALIZAR Y MEJORAR LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS	El sistema ferroviario de la aglomeración ha llegado a un alto grado de obsolescencia debido a la falta de inversiones en la modernización del mismo. El objetivo propuesto persigue adecuar las actuales infraestructuras a las necesidades funcionales y estructurales de la aglomeración, mejorando tanto el nivel de calidad de los servicios que se prestan, como la inserción de las infraestructuras en el medio urbano. Las opciones estratégicas propuestas son: <input type="checkbox"/> Señalar las actuaciones necesarias para la mejora del sistema ferroviario y su compatibilización con otros usos e infraestructuras. <input type="checkbox"/> Constituir una Comisión Interadministrativa de la Red Ferroviaria de la Aglomeración, que defina las actuaciones necesarias. <input type="checkbox"/> Compatibilizar la Red Ferroviaria que finalmente resulte con el resto de infraestructuras y las ordenaciones previstas en el Planeamiento Municipal.
CONSTRUIR EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACION	La aglomeración urbana de Granada, pese a carecer de un Sistema de Espacios Libres que ayude a la formación de su estructura, cuenta con abundantes espacios cuyas condiciones ambientales permitirían su inserción en dicho Sistema. El objetivo propuesto busca la construcción de una red verde, que coadyuve en la construcción de la estructura de la estructura metropolitana, mediante la utilización de los amplios recursos existentes. Las estrategias propuestas son: <input type="checkbox"/> Inventariar y clasificar los ámbitos utilizados en la actualidad de espacios libres, así como los recursos existentes para la construcción del Sistema. <input type="checkbox"/> Diseñar el Sistema de Espacios Libres en conjunto con el resto de los sistemas estructurantes de la aglomeración. <input type="checkbox"/> Programar coordinadamente con el resto de Administraciones implicadas las intervenciones necesarias para la ejecución del sistema.
COMPLETAR LAS INSTALACIONES DEL CICLO DEL AGUA PARA TODA LA AGLOMERACION	La actual situación de las infraestructuras del ciclo del agua en el ámbito de la aglomeración resulta insostenible por mas tiempo. El objetivo propuesto persigue apoyar la ejecución íntegra del Plan de Saneamiento y Abastecimiento (PSA) de la Vega de Granada en los plazos por este señalados. Las estrategias planteadas por el Plan de Ordenación Territorial para ello son: <input type="checkbox"/> Reservar los suelos necesarios para la implantación de las infraestructuras previstas por el PSA de la Vega de Granada. <input type="checkbox"/> Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de núcleos de población o urbanizaciones que distorsionen el modelo previsto en el PSA. <input type="checkbox"/> Dictar normas vinculantes que obliguen a la previsión en el Planeamiento Municipal de las determinaciones del PSA.
RACIONALIZAR LA GESTION INTEGRAL DEL AGUA EN LA AGLOMERACION	La complejidad del sistema urbano de la aglomeración y su propia configuración geográfica, exigen una gestión supramunicipal de las infraestructuras del ciclo del agua. El objetivo señalado trata de fomentar las necesarias agrupaciones municipales para la adecuada prestación de los servicios de captación, abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas. Las opciones estratégicas propuestas son: <input type="checkbox"/> Fomentar la constitución de ente supramunicipal conjunto para la gestión del abastecimiento de agua en alta. <input type="checkbox"/> Fomentar la integración y mejora de las redes de abastecimiento y saneamiento en baja. <input type="checkbox"/> Integrar la gestión de las distintas estaciones depuradoras previstas para garantizar la calidad y el mantenimiento del servicio.

II.1. OBJETIVO: Completar la red viaria de carácter nacional-regional y de aglomeración

Las áreas altamente desarrolladas se sustentan sobre redes de comunicaciones densas y bien jerarquizadas, por donde circula un intenso intercambio de informaciones, personas y mercancías, conllevando, normalmente, una fuerte integración territorial; así, la consecución de un sistema de comunicaciones óptimo constituye un objetivo de primer orden en toda acción pública de planificación territorial en época contemporánea. Ahora bien, en el caso de la Vega de Granada, a pesar de su posición estratégica de encrucijada de pasos naturales aprovechados desde tiempos ancestrales, hasta hace pocos años la política de infraestructuras viarias no ha respondido adecuadamente a esa situación, lo que ha provocado un lamentable déficit en sus comunicaciones externas, ya sea por su insuficiencia, ya por las graves deficiencias en trazados y características de los viarios.

En la década actual, sin embargo, se ha afrontado buena parte de la materia pendiente. Este nivel nacional-regional está constituido por las carreteras que forman la Red Básica Funcional de Andalucía (A-92, la CN-323 y la CN-432) y tiene confluencia en la zona Norte del ámbito.

Pero no son únicamente las conexiones exteriores las consideradas necesarias para la optimización del sistema, pues internamente también requiere un funcionamiento fluido. En el espacio de la aglomeración urbana de Granada, el sistema viario actual consta de un nivel global de la aglomeración junto con otro nivel zonal-supramunicipal -que se trata en el siguiente objetivo-, cuya diferenciación es más nominal que funcional en la práctica. El sistema de la aglomeración o metropolitano, que es notoriamente incompleto, está formado únicamente por la circunvalación sur de Granada (Ronda Sur); las muy significativas carencias de este sistema implican derivación de la movilidad que le corresponde hacia los otros sistemas viarios, que se saturan, al igual que ocurre con los accesos a la ciudad central. Estas disfunciones tienen origen tanto en el propio diseño y trazado del conjunto de la red, como en el hecho de haberse incrementado drásticamente en los últimos años la movilidad interna de la aglomeración entre los municipios integrantes (1.200.000 viajes diarios, de los que el 39% se produce en vehículo privado; de ellos, 200.000 tienen carácter supramunicipal, disparándose el uso de vehículo privado al 75% de los mismos). A su vez, también se constata la intensificación de los flujos externos de tráfico, significativamente con otras comarcas provinciales.

Por todas estas carencias es preciso completar los sistemas viarios de carácter nacional-regional y de aglomeración, pues ambos niveles resultan insuficientes, y en algunos tramos horarios incluso gravemente disfuncionales, para la alta movilidad actual y previsible a corto/medio plazo, del conjunto de la aglomeración. En definitiva, puede afirmarse que sin una adecuada red viaria que responda a las demandas de los ciudadanos y a las características territoriales del ámbito, no será posible ni la mejora en la prestación de los servicios, ni un desarrollo económico equilibrado.

II.1.1. ESTRATEGIA: Señalar los tramos necesarios para concluir cada uno de los niveles funcionales establecidos y su trazado básico para construir la aglomeración.

Respecto a la red viaria de carácter nacional y regional, se plantean nuevos tramos que incorporar a la red existente, en algunos casos ya previstos en los planes de carreteras autonómico y estatal (PDI, PDIA), aunque matizándose características y trazado. El agotamiento de la actual CN-432 sólo puede resolverse con una nueva carretera sensiblemente paralela y al sur de la actual que enlace con la autovía A-92 y a la vez que diversifique el acceso a su área central a través de La Chana. Un segundo nuevo eje que discurriría por el borde oeste y suroeste de la vega ha de aliviar el intenso flujo que soporta la Circunvalación trayendo buena parte del tráfico de paso, al conectar el enlace de la autovía A-92 y el acceso oeste de Granada con la CN-323 en el puerto del Suspiro.

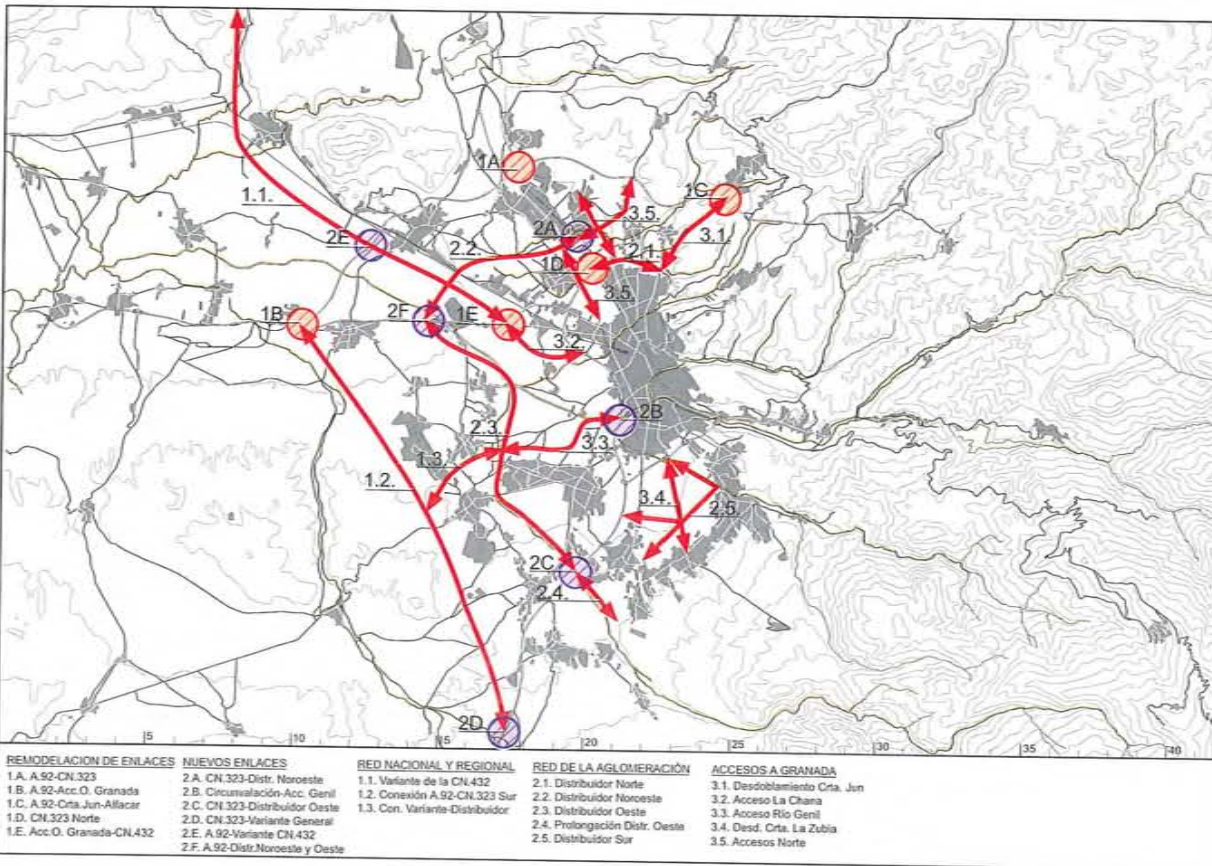
La red viaria de la aglomeración requiere nuevas carreteras de sección adecuada para dar satisfacción tanto a los flujos existentes como a los potenciales a partir de la descentralización de ciertas funciones. Para ello, se proponen cuatro distribuidores que interrelacionan interna y externamente la primera corona metropolitana: un distribuidor Sur que interconecte las áreas residenciales de la Cornisa, que se completaría con el desdoblamiento de la carretera de la Zubia para así enlazar con la Ronda Sur; un distribuidor Oeste paralelo al curso del río Dílar, que relacione el anterior eje y la autovía de Circunvalación en las proximidades de Alhendín con el acceso occidental de Granada, a la altura del puente de los Vados; desde este punto y hasta la CN-323 en las proximidades del arroyo de Juncaril, otro distribuidor, el Noroeste, interconectaría los espacios industriales de Atarfe, Granada, Maracena y Albolote, estableciendo un eje entre el acceso de Santa Fe y la autovía A-92 en término de Pulianas; un último distribuidor enlazaría el anterior con un nuevo acceso por Jun desde la misma autovía, bordeando los suelos residenciales del distrito norte de la ciudad de Granada.

II.1.2. ESTRATEGIA: Constituir una comisión interadministrativa para la definición de la red arterial viaria de la aglomeración de Granada.

La entidad y complejidad de la red viaria propuesta implica la acción conjunta de las diversas administraciones responsables en la materia (Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas y Transporte), junto con las Corporaciones Locales afectadas. Para la definición y coordinación de las actuaciones, resulta imprescindible constituir una Comisión interadministrativa específica que impulse la consecución del objetivo.

II.1.3. ESTRATEGIA: Priorizar la ejecución de las distintas actuaciones que resulten finalmente acordadas.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener además de la red viaria por la que finalmente se opte, la priorización de los distintos tramos, con base en criterios de equilibrio territorial, demanda relativa, rentabilidad socio-económica, etc.



II.2. OBJETIVO: Mejorar y completar la red viaria de carácter local-supramunicipal

El nivel local de la red viaria del sistema ha asumido frecuentemente un papel funcional de rango superior al que le correspondía, entre otras razones por no estar resueltas las redes correspondientes a estos. En consecuencia, ha resultado imposible mejorar y adecuar la red local-supramunicipal a la función que debe desempeñar estrictamente. La construcción de la red arterial puede constituir la referencia necesaria para el establecimiento de un programa de mejoras en trazado y tratamiento de viales y adecuaciones a los tráficos específicos que ha de soportar. Así, el diseño de este tercer nivel viario debe incardinarse en el de los dos superiores, a fin de ejercer la función a la que está teóricamente destinado: las relaciones intramunicipales y entre municipios que ejerzan funciones complementarias específicas.

La situación actual de esta red arrastra múltiples problemas, en gran parte derivados de la configuración territorial resultante de los sistemas agrario y agro-industrial (producción azucarera del primer tercio de siglo) precedentes. Es un nivel viario que responde esencialmente a las relaciones municipales que tienen a Granada como origen/destino, por lo que presenta componente radial en su gran mayoría, habiendo asumido el papel que debe corresponder al nivel superior. Esta radialidad se ha visto reforzada por la debilidad de las relaciones entre los municipios de la Vega excluida Granada, como causa y también efecto de la escasa representación del viario trasversal. Además de esta radialidad, se añade la habitual insuficiencia de sección de calzada, el mal estado del firme, el deficiente trazado, la falta de capacidad por saturación y las interferencias con el viario del tejido urbano, encontrándose próximo al agotamiento.

La importancia de la intervención que se propone sobre los niveles viarios nacional-regional y de aglomeración, en ningún caso puede entenderse contradictoria con el objetivo aquí propuesto de mejorar y completar el nivel local-supramunicipal y ello, por varias cuestiones: de una parte, este nivel es complementario a los superiores, permitiendo el adecuado funcionamiento general; de otra, determinados tráficos, sobre todo los de transporte público y los de corto recorrido, deberán seguir utilizando este nivel de modo preferente; y finalmente, muchos de los tramos considerados cumplen funciones estructurantes de los diversos núcleos de población por los que discurren, así como pueden constituir ejes de crecimiento que permitan un desarrollo urbano de mayor calidad y coherencia.

Finalmente, la ejecución de las actuaciones que integran el objetivo va a depender tanto de la red arterial por la que se opte, que clarificará el papel que debe desarrollar cada vía, como de su programación, que permitirá la liberación progresiva de los tráficos que ahora de forma inadecuada asumen y en consecuencia la intervención sobre el tramo en el sentido que se elija.

II.2.1 ESTRATEGIA: Señalar los tramos de la red local-supramunicipal que precisaran intervención por mal estado, disfuncionalidad, etc.

Constituye esta primera línea estratégica la selección de aquellos tramos que por la importancia de las funciones que desarrollan, por la intensidad y características del tráfico que deberán seguir soportando o por su carácter estructurante, han de considerarse de importancia para la aglomeración y en consecuencia objeto de intervención si así se considera finalmente necesario.

II.2.2. ESTRATEGIA: Establecer el carácter que finalmente deba tener cada tramo dentro del sistema viario global y el tipo de intervención necesaria.

El reforma y mejora de la red viaria de la aglomeración en sus niveles superiores posibilitará un profundo reajuste de la funcionalidad de la red local-supramunicipal. Por ello y antes de iniciar las actuaciones se deberán definir

los tramos que han de consolidarse como carreteras frente a los que deban tener un carácter de vías urbanas, con la intervención apropiada en cada caso para mejorar seguridad vial y adecuación de la oferta a la demanda real.

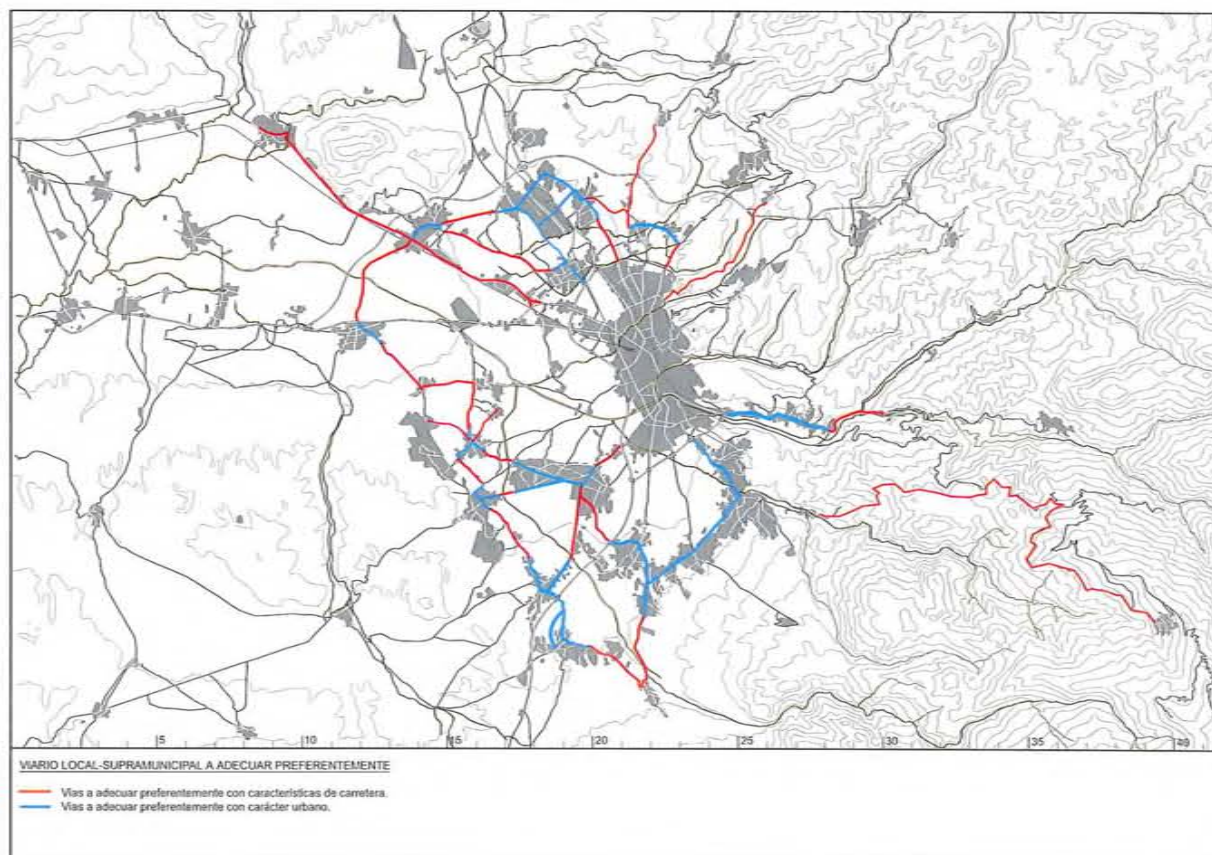
En los ejes que han de seguir cumpliendo la función de conexión interurbana (tanto a nivel de transporte privado como público) al tipo de tráfico interurbano y propio de la agitación urbana, se le une el tráfico de medio recorrido, produciendo problemas de congestión y contaminación. Pero además de esto, han de resolverse algunas deficiencias detectadas, tales como la variabilidad de la sección de calzada, el mal estado del firme en algunos tramos y trazados no adecuados a la función de vías interurbanas. Además, en muchos tramos la señalización vertical y horizontal, así como eventualmente el balizamiento, es insuficiente cuando no inexistente, lo que requiere pronta intervención.

Por otro lado están las vías que pasarán a cumplir una función estrictamente urbana, pues dentro de la red local-supramunicipal multitud de tramos discurren a través de las poblaciones, por lo que en su tratamien-

to habrán de contemplarse como calles. Este viario presenta en la actualidad una sección con anchura variable y un firme en general aceptable, si bien el trazado de muchos de estos tramos es sinuoso con algunas curvas de radios muy reducidos e intersecciones que en la mayoría de los casos no están reguladas; asimismo la señalización tanto vertical como horizontal es insuficiente y se observa en algunos casos falta de espacio para las paradas de transporte público y la adecuada señalización de las mismas. En estas vías habrá de intervenir a fin de mejorar la calidad urbana, la funcionalidad y la seguridad.

II.2.3. ESTRATEGIA: Programar las intervenciones en función del nivel de ejecución general del sistema y de su necesidad objetiva.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un programa de intervenciones sobre el viario local-supramunicipal, coordinado con la ejecución del resto de la red, con base en criterios de seguridad, intensidad e importancia estructural.



II.3. OBJETIVO: Racionalizar y mejorar las instalaciones ferroviarias

Los problemas de comunicaciones extracomarcales han constituido un lastre histórico que sólo en tiempos recientes ha comenzado a solventarse, si bien supeditando las conexiones ferroviarias a las carreteras y autovías. No constituye objetivo de esta base la reivindicación de ampliaciones y mejoras en las líneas ferroviarias con origen/destino en la aglomeración de Granada, en especial la conexión con Levante, aunque sería deseable. Sin embargo, cabe propugnar una mejora en la calidad de las instalaciones emplazadas en el espacio comarcal, incluyendo una profunda remodelación de la estación de Granada-Andaluces, y la intervención en cambios de trazado, en emplazamientos de estaciones de mercancías y talleres -debido a sus requerimientos y a las molestias que originan- y en la más apropiada integración de las infraestructuras ferroviarias en el tejido urbano.

Como se ha expuesto en el diagnóstico, en la actualidad las instalaciones ferroviarias de la aglomeración urbana se concretan en un estación de pasajeros y mercancías ubicada en la ciudad de Granada y en dos líneas de ferrocarril que parten de la misma: la que se dirige hacia el norte al enlace de Moreda (radial de la línea Linares-Baeza-Almería), con estación de mercancías en Albolote, y la que se dirige hacia el noroeste, a Bobadilla

(nudo de diversas líneas de Andalucía Occidental), con estaciones en Atarfe, Pinos Puente y cargadero en Sierra Elvira.

Es claro que el ferrocarril no tiene significación en el transporte interno de la aglomeración, posibilidad estratégica esta que desapareció en los años cincuenta y sesenta con el levantamiento de la red de tranvías eléctricos; tampoco alcanza mucha notoriedad el tráfico de pasajeros de medio y largo recorrido (viajes regionales, Madrid, Barcelona, etc.), con una media diaria de unos 2.000 desplazamientos. Únicamente el transporte de mercancías (graneles, contenedores, cemento, gas), sobre todo hacia la aglomeración, resulta verdaderamente significativo. Sin embargo, la carga simbólica, social, funcional y estratégica (capacidad de transporte, ahorro energético, reducción de residuos contaminantes, fiabilidad, seguridad...) del ferrocarril aconseja ser considerado en positivo, requiriendo optimización tanto en sus infraestructuras, muy obsoletas debido a la falta de inversiones durante lustros, como en la articulación con otros elementos del sistema urbano. En este último sentido, cabe significar la inadecuación posicional de las instalaciones de mercancías y de los accesos; de hecho, el acceso de la línea Granada-Bobadilla -especialmente importante pues en el PDIA

se contempla su modernización para adecuarla como itinerario de enlace con la alta velocidad- crea graves problemas de articulación en el crecimiento industrial que se apoya sobre la carretera de Málaga y Sevilla, así como en la ordenación de los terrenos situados entre la Circunvalación y el sur de La Chana.

Ante estas circunstancias, el objetivo perseguido consiste en adecuar las actuales infraestructuras a las necesidades funcionales y estructurales de la aglomeración, en una operación integral que habrá de materializarse en diversas actuaciones complementarias destinadas a mejorar el nivel de calidad de los servicios que se prestan, así como la inserción de las infraestructuras en el medio urbano.

II.3.1. ESTRATEGIA: Señalar las actuaciones necesarias para la mejora del sistema ferroviario y su compatibilización con otros usos e infraestructuras.

Esta primera estrategia constituye un paquete de actuaciones que cobran todo su sentido consideradas de modo integrado (gráfico adjunto), aunque por condiciones presupuestarias y de calendario se acometan de forma escalonada. Por un lado se precisa la remodelación de la estación de Granada-Andaluces, ya obsoleta, infradotada y con problemas de grave infradimensionamiento en períodos vacacionales y otros en que se multiplica el tránsito medio de pasajeros. Por otro, habrá que mejorar la integración del acceso de Bobadilla en el tejido urbano de Granada, sobre todo entre la estación de Andaluces y el cruce con la Circunvalación, es decir, el borde sur de la barriada de La Chana.

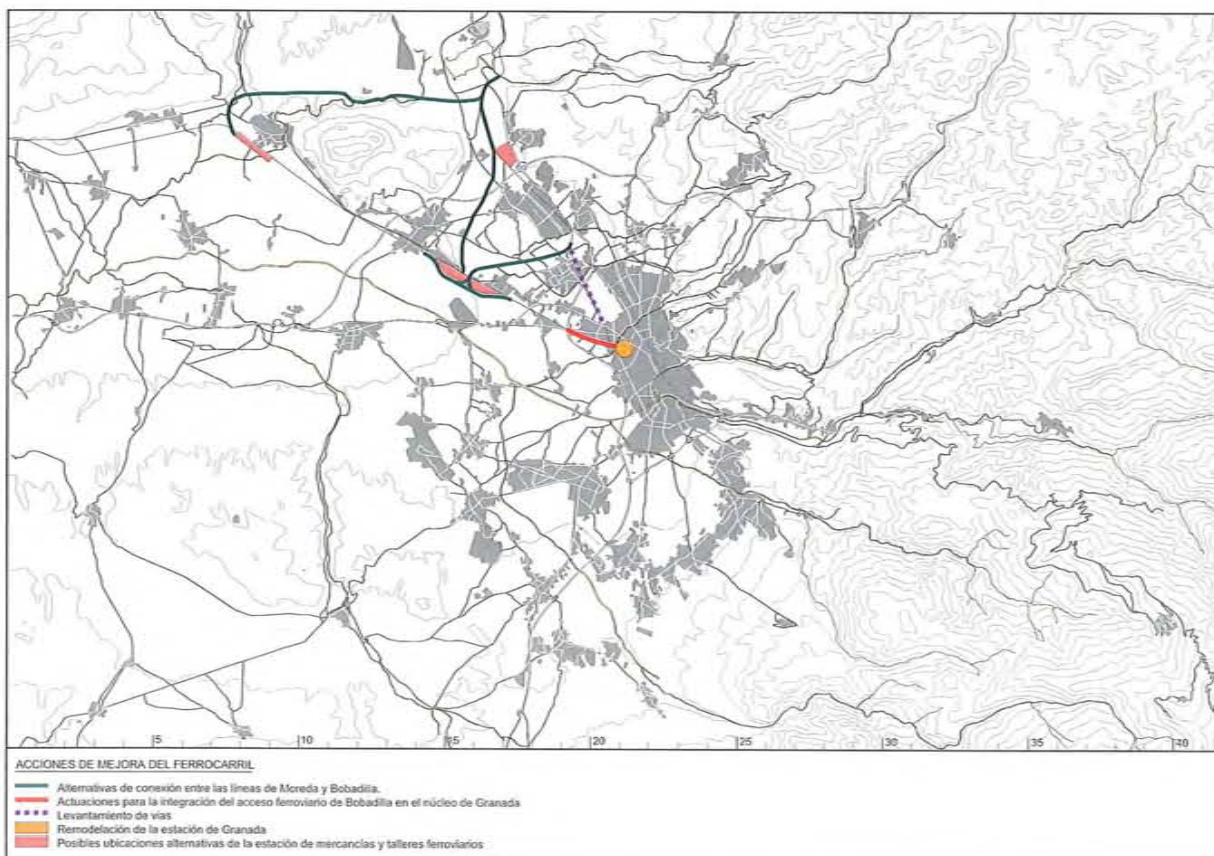
A estas actuaciones que se localizan en el casco urbano de Granada se han de agregar otras que afectan al sector norte de la aglomeración (términos de Albolote, Atarfe, Maracena y Granada). Por una parte, procediéndose al levantamiento de los primeros 4 km. aproximados de vía férrea de la línea de Moreda, es decir, entre la estación de Granada-Andaluces y el borde norte del núcleo de Maracena, por las interferencias y perturbaciones que provoca sobre la trama urbana y sobre el propio potencial de los extensos suelos urbanizables que atraviesa el ferrocarril en dicho tramo. En el momento actual del proceso de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada se proponen tres trazados alternativos para la nueva conexión entre las líneas: uno en sentido este-oeste entre Maracena y el Polígono Juncaril; otro, en sentido norte-sur entre Albolote y Sierra Elvira; y finalmente el último en sentido este-oeste entre el Pantano de Cubillas y Pinos Puente al norte de Sierra Elvira. Las ventajas e inconvenientes de estos trazados deberán ser analizadas en el futuro, tanto desde el punto de vista exclusivamente ferroviario, como ambiental, territorial, etc., a fin de determinar la alternativa globalmente más adecuada.

II.3.2. ESTRATEGIA: Constituir una comisión interadministrativa de la red ferroviaria de la aglomeración, que defina las actuaciones necesarias.

El diseño pormenorizado y la realización de la reforma ferroviaria prevista exigen la creación de una comisión específica formada por las administraciones responsables en la materia (Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas y Transportes), los municipios afectados por las actuaciones y RENFE.

II.3.3. ESTRATEGIA: Compatibilizar la red ferroviaria que finalmente resulte con el resto de infraestructuras y las ordenaciones previstas en el planeamiento municipal.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un programa de intervenciones que considere las consecuencias urbanas y territoriales de la reforma ferroviaria que finalmente resulte, tanto en el sentido de mejorar la compatibilidad de la infraestructura ferroviaria con el medio rural y urbano, como en el de aprovechar todas las oportunidades de reordenación que surjan con motivo de su ejecución.



II.4. OBJETIVO: Construir el sistema de espacios libres de la aglomeración

Los habitantes de la aglomeración cuentan con múltiples lugares donde satisfacer sus necesidades de ocio, esparcimiento y deporte al aire libre; demanda que aumenta conforme la población adopta modos de vida urbanos e incrementa su movilidad. Así, desde parques urbanos, jardines y campos deportivos, hasta las zonas forestales arboladas, láminas de agua y dominios montañosos donde practicar deportes de riesgo y aventura o simplemente entablar contacto con la naturaleza, el ámbito físico de la aglomeración urbana de Granada ofrece múltiples posibilidades; puede incluso ser considerado como un espacio privilegiado desde esta perspectiva. Entre esa multiplicidad, contiene espacios tanto de claro alcance supramunicipal como incluso supranacional (recinto de la Alhambra y zona esquiable de Sierra Nevada), encontrándose en todos ellos consolidada su función de espacios libres.

Pero esta abundancia de lugares incide escasamente en la vertebración general del sistema de asentamientos, no estando equidistribuida ni interrelacionada. Los espacios libres no forman una verdadera red ni mucho menos un sistema: casi todos los espacios emplazados en medio urbano se localizan en la ciudad central, en tanto que los insertos en pleno medio rural no tienen claramente definidos sus límites y las prestaciones que ofrece a los usuarios son muy desiguales en contenidos y cualificación, siendo pocos los consagrados jurídicamente como tales espacios libres; en lo estructural, todas las piezas territoriales que acogen actividades ligadas al esparcimiento colectivo aparecen inconexas entre sí y carentes de jerarquización. Otro tanto ocurre con determinados corredores naturales con vocación de ejes de conexión, al encontrarse fragmentados a causa de la voracidad de la expansión urbana de las dos últimas décadas, muy degradados o carecen de buenos accesos.

En consecuencia con la situación descrita, el marco de acción de este objetivo de ordenación se inscribe en la necesidad de establecer un sistema de espacios libres que redunde en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de este ámbito, que permita obtener una mejor legibilidad del espacio y conservar usos y elementos de verdadero calado cultural, productivo y naturalístico, y que, así mismo, contribuya a una concepción orgánica del sistema urbano y suponga un factor de reequilibrio territorial. Complementariamente, los riesgos de avenidas, inundaciones y encharcamientos pueden reducirse con la inserción de los cauces fluviales, vaguadas y barrancos en un sistema de espacios libres que los cualifique y proteja.

A pesar de la debilidad general de la *trama verde* 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 construcción de un sistema de espacios libres que propicie los efectos territoriales aludidos y satisfaga la importante demanda social. En definitiva, con el objetivo propuesto se pretende activar los recursos territoriales ociosos, a fin de favorecer un proceso de vertebración del ámbito espacial de la aglomeración urbana de Granada.

II.4.1. ESTRATEGIA: Inventariar y clasificar los ámbitos utilizados en la actualidad como espacios libres, así como los recursos existentes para la construcción del sistema.

Con el fin de cumplir con el objetivo propuesto, se propugna la generación de una red básica de espacios libres que disponga de máxima accesibilidad y completa continuidad. Se trata tanto de incorporar algunos espacios nuevos dotados de condiciones territoriales y localización propicias, como de potenciar aún más los ya existentes, sobre todo los del entorno inmediato de los núcleos del sistema urbano, e interrelacionar unos y otros a través de corredores de diversa índole (caminos rurales, vías pecuarias, riberas fluviales...); es decir, generar una estructura de espacios extensivos interconectados con espacios lineales, como se aprecia en el

esquema adjunto. Para ello se requiere previamente un inventario y clasificación de las áreas que, o bien ya tienen carácter de espacios libres, o bien reúnen condiciones propicias para serlo (recursos). Dentro de la primera categoría citada, estas áreas pueden encontrarse dentro del medio urbano y estar calificadas por el planeamiento, por lo que tienen rango específico de espacios libres urbanos, o bien pueden emplazarse en medio rural, no estar sujetas a régimen urbanístico específico, pero tener plenamente consolidado un uso de esparcimiento colectivo, incluso potenciado por organismos forestales o ambientales. Unos y otros forman parte del elenco de espacios que actualmente registran demanda social, es decir, que ya son utilizados para este fin recreativo.

Respecto a los recursos, se trata de una relación de nuevos posibles espacios que reúnen potencialidad por sus características intrínsecas, por su localización relativa al sistema urbano, por constituir una posible compleción de los actuales y/o por tener en sí mismos un valor estratégico dentro de la posible ordenación territorial del ámbito de la aglomeración. Además de los de carácter extensivo, se perfila una red de corredores que propicie la articulación del sistema, sin por ello

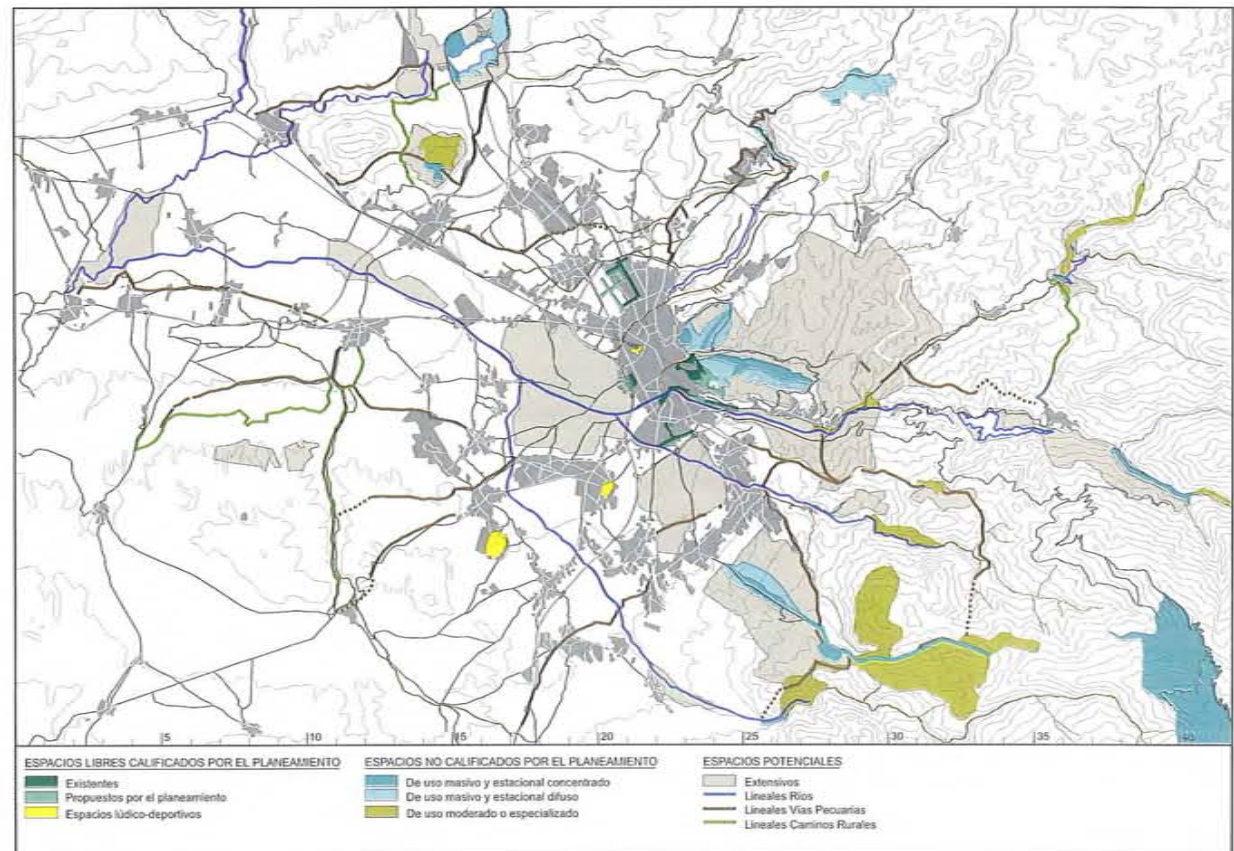
desdiseñar sus propias opciones de constituir espacios lineales de uso directo.

II.4.2. ESTRATEGIA: Diseñar el sistema de espacios libres en conjunto con el resto de los sistemas estructurantes de la aglomeración.

A partir del inventario de espacios existentes y potenciales realizado, el Plan de Ordenación del Territorio deberá seleccionar aquellos que conformen definitivamente el sistema de espacios libres, tomando en consideración al resto de los sistemas estructurantes y en especial al sistema viario a fin de coadyuvar a la organización del ámbito.

II.4.3. ESTRATEGIA: Programar coordinadamente con el resto de administraciones implicadas las intervenciones necesarias para la ejecución del sistema.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener la programación y asignación de las inversiones necesarias para la ejecución del sistema, con base en criterios de necesidad, capacidad estructurante, facilidad de gestión, etc.



II.5. OBJETIVO: Completar las instalaciones del ciclo del agua para toda la aglomeración

La actual situación de las infraestructuras del ciclo del agua en el ámbito de la aglomeración resulta insostenible por más tiempo. Las redes de abastecimiento y saneamiento, el vertido de efluentes, las captaciones, los tratamientos de potabilización, etc. ofrecen gran complejidad y moderada eficacia global, que al final redundan en una grave incongruencia: a pesar de contar con recursos más que suficientes y de buena calidad en el ámbito territorial de la aglomeración (cabeceras fluviales de alta montaña), una buena parte de sus habitantes sufre cortes en el abastecimiento, caídas de presión, irregularidad en el suministro y baja calidad del elemento; a su vez, el sustrato físico, cuyos procesos contribuyen al ciclo del agua y, en consecuencia, su reversión al sistema, es receptáculo de aguas residuales que no siempre puede depurar de modo óptimo. La racionalización del sistema de abastecimiento y saneamiento debe corregir o paliar las situaciones descritas, procurando el mayor nivel en la prestación del servicio, con la adecuada selección de las fuentes de procedencia, la disposición de las redes de distribución necesarias para el mejor reparto de los abastecimientos y efluentes, la segregación de las conducciones según destino del agua (abastecimiento humano, jardines, determinadas industrias, etc.), la más adecuada localización de las

estaciones potabilizadoras (ETAP) y depuradoras (EDAR) y los posibles trasvases internos desde áreas con excedentes a otras con déficit, o bien los destinados a distribuir los efluentes producto de la depuración aguas arriba; es decir, la consideración del ciclo del agua como sistema integrado que es.

Para compensar el déficit actualmente acumulado por el sistema, cabe actuar en diversos frentes, entre los que destacan la recuperación y reciclado de las aguas residuales para incorporarlas al caudal destinado a riego y la propia mejora del rendimiento de los sistemas de regadío, cuya baja eficacia es causa principal de la situación deficitaria que persiste hoy por hoy.

El Plan de Saneamiento y Abastecimiento (PSA) de la Vega de Granada, formulado por la D.G.O.H. de la Junta de Andalucía, es el instrumento adecuado para afrontar la problemática; sus principales criterios de intervención se centran en la consagración del ciclo integral del agua, en el fomento de la gestión supramunicipal y en una intervención equilibrada en todo el ámbito. El PSA considera como uso prioritario del agua el abastecimiento de poblaciones, incluyendo en su dotación las necesidades para las industrias vinculadas a la red municipal. Le siguen el uso recreativo en las cabeceras

de los ríos Genil, Monachil y Dílar y en los afluentes de los embalses de Canales, Quéntar y Cubillas. La demanda de los regadíos, el uso industrial y otros aprovechamientos le siguen en prioridad. En el terreno de las actuaciones concretas, y partiendo de esa concepción integrada de los circuitos por donde discurre el agua, puede proporcionar las infraestructuras que permitan garantizar la calidad y suministro del abastecimiento, así como la depuración de aguas residuales de los municipios de la aglomeración, como medio de contribuir, por un lado, a la mejora del nivel de recursos para regadío, y por otro, a la mejor preservación del entorno ambiental.

II.5.1. ESTRATEGIA: Reservar los suelos necesarios para la implantación de las infraestructuras previstas por el PSA de la Vega de Granada.

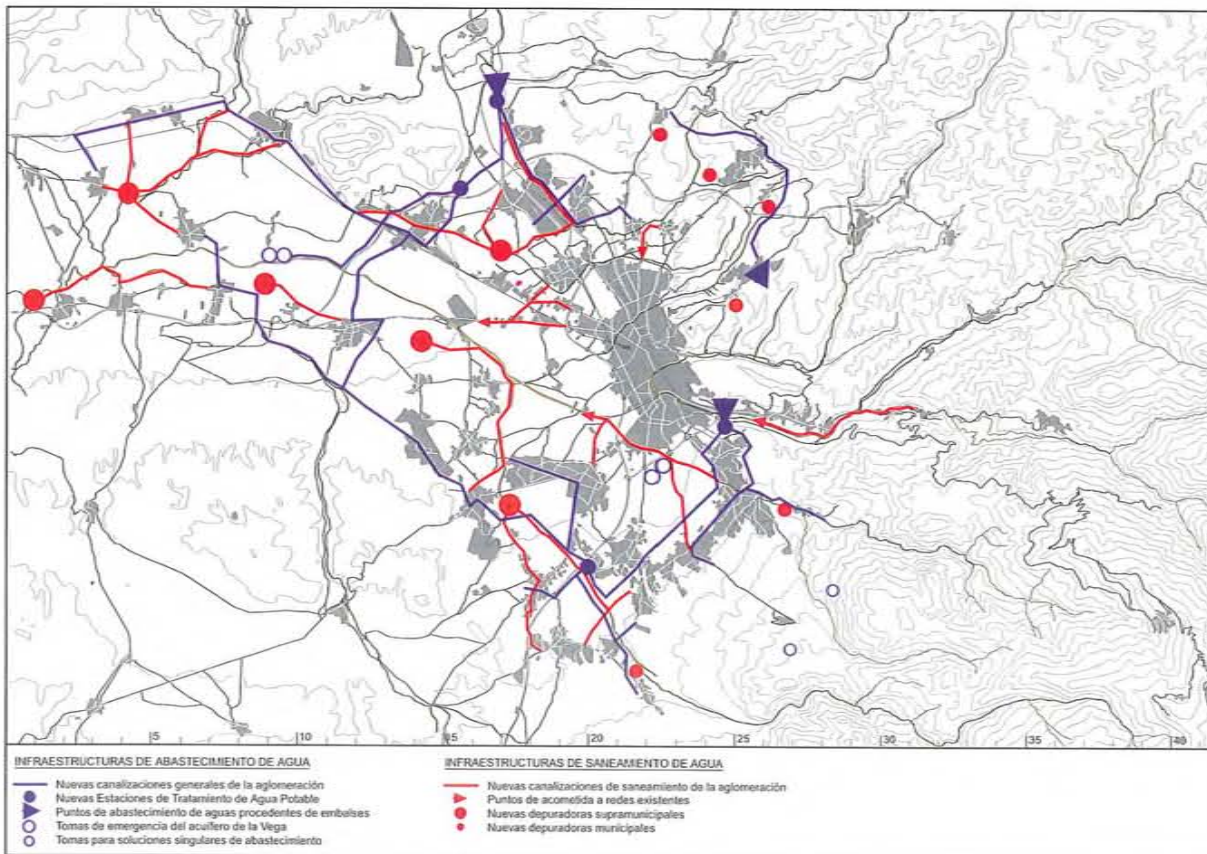
La gestión de las infraestructuras para la distribución en alta del recurso hídrico corresponde a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir; pero el suministro en baja, así como las infraestructuras de saneamiento, pueden ser acometidos por la administración hidráulica autonómica. En el PSA de la Vega de Granada se propone la completación de las actuales redes con nuevas canalizaciones más integradas y realistas con la actual situación del área, pues además del carácter supramunicipal en su trazado, se adaptan sensiblemente a la red de drenaje natural. Este sistema se completa con la instalación de nuevas Estaciones de Tratamiento de Agua Potable (ETAP), ubicadas sobre el Canal de Albolote, en el río Genil cerca de los Rebites y en el Dílar en su intersección con el tramo de autovía de la CN-323; así como con numerosas depuradoras supramunicipales y municipales repartidas por todo el ámbito de la aglomeración urbana (ver esquema adjunto). Estas y algunas otras infraestructuras se prevén realizar en diversas etapas, pudiendo prolongarse en el tiempo, por lo que es preciso reservar los suelos que requiere su realización. La primera estrategia de este objetivo consiste, pues, en establecer desde el Plan de Ordenación del Territorio las medidas cautelares necesarias para que los suelos afectados no sean ocupados por otras infraestructuras o procesos urbanos que dificulten o impidan la ejecución material del PSA de la Vega de Granada.

II.5.2. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de núcleos de población o urbanizaciones que distorsionen el modelo previsto en el P.S.A.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal, que impidan la clasificación en el mismo de nuevos núcleos de población, que no tengan garantizada su inserción dentro de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento previstas en el PSA de la Vega de Granada.

II.5.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que obliguen a la previsión en el planeamiento municipal de las determinaciones del P.S.A.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal, que garanticen la coordinación entre las determinaciones de éste y las del PSA de la Vega de Granada. En este sentido, se considerarán las determinaciones relativas a: previsión y localización de infraestructuras extensivas y lineales; suelos potencialmente servidos por aquellas; consumos previsibles; control de las aguas usadas, etc.



II.6. OBJETIVO: Racionalizar la gestión integral del agua en la aglomeración

El agua en el ámbito de la aglomeración de Granada es abundante, tiene diversas procedencias con altos niveles de garantía, pero su distribución no es del todo equilibrada. Peor panorama presentan las aguas residuales, sólo parcialmente depuradas, conllevando efectos nocivos al medio ambiente y potencialmente a la salud ciudadana. Un excesivo consumo de agua, incluso despilfarro, incentivado con la aplicación de políticas tarifarias incoherentes con la importancia del recurso, las interferencias que se están produciendo en las infraestructuras o las casi insalvables dificultades técnicas y económicas que sufren los municipios pequeños para acometer adecuadamente estos servicios, son otras tantas formas de tensionamiento con tendencia a agravarse por el actual crecimiento urbano. La complejidad del sistema urbano instalado en la Vega y la propia configuración geográfica de esta comarca contribuyen a la intensificación de estos problemas, por lo que este objetivo de ordenación trata de fomentar la adecuada prestación de los servicios de captación, abastecimiento, saneamiento y depuración.

Los recursos económicos empleados por las administraciones han resultado parcialmente fallidos a causa de las dificultades de gestión, que sin embargo pueden solventarse con la unificación de los esfuerzos: una administración supramunicipal del ciclo del agua supone la más racional utilización de los recursos, mejorando la prestación de los servicios al ciudadano y rentabilizando los costes gracias a las consecuentes economías de escala. En definitiva, acometer el problema con una intervención pública de unificación de políticas hidrológicas y concentración de inversiones que permitan obtener un sistema de abastecimiento coherente a fin de garantizar la cantidad y calidad del suministro a todos los ciudadanos, objetivos que pueden cristalizar en la gestión supramunicipal de las infraestructuras del ciclo del agua. Al margen de estos principios generales, los efectos territoriales de una gestión ineficiente y el interés público del recurso agua, consagrado jurídicamente, acreditan la necesaria reordenación integral de la captación y utilización del agua en las cuencas alta y media del río Genil, a fin de garantizar la cobertura de las necesidades de todos los municipios afectados, con una distribución lo más equitativa posible, donde se incluye el disfrute solidario de sus prestaciones, por lo que el derecho al consumo del agua de la cuenca del Genil es también extensivo a todos los potenciales consumidores situados aguas abajo de la salida de la Vega.

Es preciso, pues, junto a la disminución del consumo, unificar el abastecimiento urbano, depurar las aguas usadas, no sólo a efectos ambientales sino con el fin de reutilizar el efluente (se estima que podría satisfacer más del 30% de la demanda agrícola), y considerar el acuífero de la Vega como auténtico embalse natural estratégico para épocas de sequía, con el consiguiente control de las extracciones. Ahora bien, este objetivo no pretende, en absoluto, vaciar de contenido las competencias municipales sobre el abastecimiento y saneamiento del agua, sino establecer los criterios que permitan una gestión conjunta de aquella parte del suministro, tratamiento y reutilización que sólo puede ser abordada racionalmente desde el ámbito supramunicipal.

II.6.1. ESTRATEGIA: Fomentar la constitución de un ente supramunicipal conjunto para la gestión del abastecimiento de agua en alta.

Advertida la complejidad de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento para el conjunto de la aglomeración urbana, se estima imprescindible la constitución de un ente supramunicipal que abarque la totalidad de este espacio con objeto de realizar la gestión conjunta del abastecimiento de agua en alta, cuyo fin último consiste en proporcionar suministro de calidad (a partir de las más adecua-

das fuentes naturales) y en cantidad suficiente a las demandas evaluadas, incluyendo procedimientos homologados de tratamiento y potabilización. El control y gestión de este agua se ha de realizar desde las captaciones hasta su almacenamiento en depósitos a partir de los cuales la distribución a los usuarios correspondería a los entes municipales o supramunicipales, según los ámbitos.

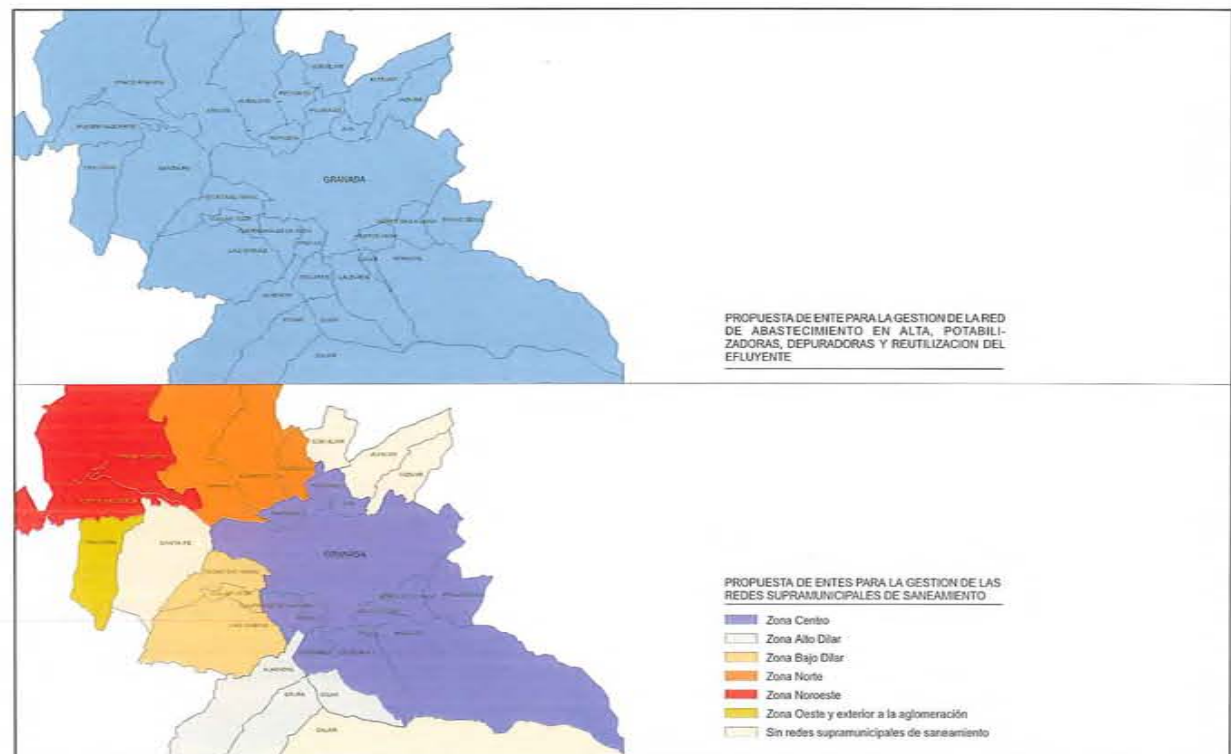
II.6.2. ESTRATEGIA: Fomentar la integración y mejora de las redes de abastecimiento y saneamiento en baja.

El art. 13.1º de la Ley de Aguas de 1995 expone con respecto a la utilización de los recursos hídricos lo siguiente: «unidad de gestión, tratamiento integral, desconcentración, descentralización, coordinación, eficacia y participación de los usuarios». Sin embargo, en la actualidad destaca la individualidad de la gestión de los servicios de abastecimiento, saneamiento y depuración, realizada en la mayoría de los casos de forma directa por los entes locales, desaprovechándose las evidentes ventajas que supone la gestión común. En ciertos ámbitos, se gestiona conjuntamente el abastecimiento entre ayuntamientos y mancomunidades creadas al efecto, en tanto la gestión es individual para el saneamiento. Por esta causa, se propone como política de mínimos, la creación de seis entes supramunicipales de gestión del saneamiento (zonas Centro, Alto Dílar,

Bajo Dílar, Norte, Noroeste y Oeste), que agruparían a la mayoría de los municipios de la aglomeración (únicamente permanecería individualizada la red en Alfacar, Dílar, Güevéjar, Santa Fe y Víznar), como puede apreciarse en esquema adjunto, con objeto de integrar las redes en baja para su más eficaz y rentable gestión. En cuanto al abastecimiento, se establecen en las propuestas del PSA dos subsistemas interconectados: el de la margen derecha del río Genil y el de su margen izquierda, abastecidos, el primero, por el sistema Colomera-Deifontes, y el segundo por el sistema Canales-Quéntar. El acuífero de la Vega adquiere carácter eminentemente estratégico, pudiendo incorporar agua al sistema en caso necesario.

II.6.3. ESTRATEGIA: Integrar la gestión de las distintas depuradoras previstas para garantizar la calidad y el mantenimiento del servicio.

La gestión de las estaciones depuradoras por los pequeños municipios se ha planteado tradicionalmente como especialmente compleja, debido a la falta de recursos humanos y económicos para ello. Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio aboga por una reutilización integral de las aguas usadas para el riego, para lo cual es casi imprescindible la existencia de un organismo único al que se le encomiende dicha gestión.



III. BASE: PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NÚCLEOS URBANOS

La actual aglomeración urbana de Granada constituye un eslabón en el sistema de ciudades andaluz y, aunque su importancia es inferior a nivel español y europeo, en todos estos niveles territoriales juega un papel significativo puesto que se erige en lugar central de una extensa área de la alta Andalucía y ocupa una encrucijada de espacios de fuerte dinámica económica y social. Sus recursos naturales y humanos son la base de un proceso de acumulación nutrido por espacios periféricos del ámbito provincial y limítrofes al mismo, que han derivado en la implantación de una aglomeración urbana próxima al medio millón de habitantes repartidos en más de setenta núcleos.

Desde las fases incipientes del proceso de ocupación humana extensiva acaecido en el área de la Vega de Granada, se reproduce la riqueza y relativo equilibrio del poblamiento tradicional que se manifiesta a escala de la región andaluza (sin embargo, en las últimas dos décadas se viene asistiendo a la quiebra de este modelo al concentrarse población y actividad en la franja litoral y en las grandes ciudades del interior frente al despoblamiento y depauperación del resto del territorio andaluz). Tras la acumulación y concentración demográficas y económicas, el proceso de metropolitanización de las relaciones del sistema urbano de la Vega ha implicado, entre otros efectos, la unificación del mercado de viviendas, que alcanza su máximo exponente en la promoción urbanística que se desarrolla a través del espacio conjunto de la aglomeración. La intensidad

de las transformaciones territoriales recientes, claramente protagonizadas por la expansión del suelo construido, han complejizado el sistema de asentamientos, con importante ampliación de su número, y generado diversos efectos perniciosos como proliferación exacerbada de núcleos, ocupaciones masivas de terrenos con usos residenciales -que en algunos casos conllevan dilapidación de suelos estratégicos cuando pueden ubicarse en espacios menos cualificados posicionalmente-, generación de conurbaciones, déficit paulatino de infraestructuras y dotaciones públicas, etc., cuya dinámica resulta en general negativa para los ciudadanos de la aglomeración. Estas situaciones conllevan no sólo disfuncionalidades y desventajas de escala, sino también perjuicios medioambientales y paisajísticos, dilapidación de recursos productivos, incomodidades para el ciudadano, etc., por lo que es preciso tratar de reconducir el proceso.

Como quiera que sobre el área de la Vega se ha impuesto el sistema urbano como materialización de los principales modos de vida y producción aquí imperantes actualmente, sus elementos constitutivos, los núcleos residenciales y los integrantes del sistema económico, serán la base para la reconstrucción de la ciudad global desvertebrada o, lo que puede interpretarse aquí de igual modo, la reestructuración de la aglomeración urbana. En consecuencia, se plantea como base global de actuación la ordenación coordinada de los núcleos urbanos, para lo que es previo y nece-

sario establecer el sistema de núcleos conformadores de la aglomeración que haga posible un escenario urbano y territorial sobre el que planificar las grandes infraestructuras y los equipamientos de nivel supramunicipal, toda vez que este aspecto resulta especialmente prioritario, no sólo para satisfacer legítimas demandas ciudadanas sino por su especial capacidad de vertebración territorial.

Es claro, pues, que tanto la definición del escenario probable, donde se adopten las cautelas necesarias para garantizar su efectividad, como del sistema de asentamientos debe ser abordada por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada al tratarse de una determinación básica para otras cuestiones tales como la red viaria, la jerarquización de las dotaciones, la reordenación del transporte público, la unificación de las infraestructuras del agua, etc..

Así, la pertinente definición del viario básico y municipal por parte del planeamiento bajo pautas integradoras redundará en la reducción de los efectos perniciosos de la fragmentación de los espacios urbanos, de los grandes vacíos internos y de la ausencia de interrelaciones internucleos o, en situaciones opuestas, de la reiteración de conurbaciones que apenas significan una mera amalgama de edificaciones, donde calles e infraestructuras interrumpen parte de sus trazados al llegar a la división administrativa municipal. A su vez, la aludida ordenación coordinada de los núcleos también puede traducirse en evitar las diferencias de densidades no justificadas (muy altas en el suelo urbano y bajas a muy bajas en el urbanizable, en términos generales); la expansión fraccionada según las lindes de los predios y no según la estructura de la ordenación, que impide la progresiva y ordenada construcción urbana en el espacio y en el tiempo; la colmatación y ocupación indiscriminada del suelo, en una clasificación muy ambiciosa que no responde coherentemente con la demanda real; o la tendencia al crecimiento en mancha de aceite sin previsión de conexiones o de sistemas generales necesarios para el futuro sostenimiento de los desarrollos, poniéndose de manifiesto la falta de articulación de las zonas de crecimiento con las preexistentes.

Por tanto, ante la evidencia de que el sistema urbano que conforma la aglomeración tiende progresivamente hacia el desorden, donde se asiste a una creación ilimitada de expectativas y tensiones urbanas, al aumento en la complejidad del sistema urbano y a la destrucción de las estructuras territoriales y municipales, la reconducción de estos procesos pasa necesariamente por la coordinación de las políticas urbanísticas municipales entre sí y con las de carácter supramunicipal. Una serie de actuaciones previas o simultáneas puede favorecer el proceso, comenzando por definir y jerarquizar el sistema de núcleos de población que conformen la aglomeración, evitando en lo posible su ampliación numérica; estableciendo el escenario posible de crecimiento de la población a medio plazo; compatibilizando la ordenación global de las áreas conurbadas; salvaguardando las áreas estratégicas por ubicación en el sistema y protegiendo las que presentan valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos.

Así, la protección de la estructura territorial y su asunción por el planeamiento debe quedar garantizada en el POT AUG, pues de hecho forma parte de sus determinaciones vinculantes. El sistema de comunicaciones, el sistema de espacios libres, el esquema de las infraestructuras básicas y la salvaguarda de los pasillos necesarios para su ejecución serán las determinaciones que articulen la estructura territorial de la aglomeración con las estructuras municipales a diseñar por sus respectivos planeamientos, inscribiéndose en una línea de trabajo por la que la planificación urbanística realice una ordenación pormenorizada e íntegra de la totalidad del suelo con destino urbano.

<p>RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NÚCLEOS URBANOS GARANTIZAR LA PRESTACIÓN ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES</p>	
<p>ESTABLECER EL SISTEMA DE NÚCLEOS DE POBLACION DE LA AGLOMERACION</p>	<p>La aglomeración de Granada, por sus propias características territoriales, ha contado tradicionalmente con un extenso y complejo sistema de núcleos de población, que en los últimos años se ha visto aumentado de forma innecesaria por motivaciones no territoriales. El objetivo señalado tiende a limitar la creación incontrolada de nuevos núcleos, ya que estos suponen una grave alteración del sistema urbano global. Las opciones estratégicas propuestas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar el actual sistema de núcleos de población que conforman el sistema urbano de la aglomeración. ■ Dictar normas vinculantes al planeamiento municipal, que limiten la creación de nuevos núcleos de población a los casos estrictamente necesarios. ■ Utilizar el sistema de núcleos de población definido como soporte de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio.
<p>JERARQUIZAR EL SISTEMA URBANO DE LA AGLOMERACION</p>	<p>La complejidad y homogeneidad del sistema urbano de la corona de la aglomeración, así como la fuerte dinámica poblacional a que se haya sometido, de una parte, y de otra, la descentralización que paulatinamente se va imponiendo en la prestación de servicios y dotaciones, exigen el establecimiento de una jerarquía urbana que optimice los recursos disponibles. Las opciones estratégicas propuestas para ello son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Diseñar un modelo de jerarquía del sistema urbano de la aglomeración, en coherencia con la situación actual y las expectativas previsibles. ■ Utilizar el modelo jerárquico diseñado como base para el establecimiento de la estructura de la aglomeración. ■ Dictar normas vinculantes y directivas para que las determinaciones del planeamiento municipal coadyuven a la implantación real del modelo de jerarquías.
<p>ESTABLECER EL ESCENARIO POSIBLE DE CRECIMIENTO POBLACIONAL</p>	<p>La planificación de infraestructuras y servicios exige el conocimiento previo del escenario demográfico y de actividades al que se deberá responder. La fuerte y variable dinámica actual de la aglomeración y la ausencia de una ordenación global hacen imposible el establecimiento del citado escenario. El objetivo propuesto trata de establecer un escenario previsible común para los diversos planes y proyectos que se producen sobre el ámbito. Las opciones estratégicas deberían ser las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Diseñar el escenario poblacional previsible a medio y largo plazo del conjunto de la aglomeración urbana. ■ Establecer un sistema de seguimiento de las previsiones realizadas y de ajuste del escenario diseñado a las circunstancias reales de cada momento
<p>COMPATIBILIZAR LA ORDENACION GLOBAL DE LAS AREAS CONURBADAS</p>	<p>El crecimiento urbano de los últimos años ha producido diversas zonas de fusión entre núcleos independientes. Dicho contacto conlleva importantes variaciones en el funcionamiento urbano, que obligan a una especial coordinación entre las determinaciones de sus respectivos planeamientos, a fin de evitar graves incompatibilidades. El objetivo propuesto tiende a solventar los nuevos problemas urbanísticos derivados. Las opciones estratégicas serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar las áreas conurbadas que deben ser objeto de tratamiento singular dentro del Plan de Ordenación del Territorio. ■ Establecer unas bases de ordenación global que garanticen la compatibilidad entre las decisiones de los distintos municipios implicados. ■ Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de nuevas áreas conurbadas cuando no sean estrictamente necesarias.
<p>ESTABLECER LA ORDENACION GENERAL DE LAS AREAS ESTRATEGICAS</p>	<p>La estructura actual de la aglomeración y las estrategias señaladas para su adecuación al funcionamiento actual, dan lugar a la existencia de determinadas áreas con un valor estratégico para su reestructuración. El objetivo propuesto pretende salvaguardar dichas áreas frente a ordenaciones parciales o sectoriales que vanalicen sus intereses e impidan actuaciones integradas para la reordenación general del ámbito. Las opciones estratégicas serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar las áreas de interés estratégico para la aglomeración por su capacidad reestructuradora o para servir de soporte a actividades singulares. ■ Establecer unas bases de ordenación global que garanticen el cumplimiento de los objetivos propuestos para cada área. ■ Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal que impidan el proceso de urbanización, hasta tanto no se garantice el logro de los objetivos.
<p>PROTEGER LAS AREAS CON VALORES ARQUEOLOGICOS, ARQUITECTONICOS Y URBANOS</p>	<p>La aglomeración cuenta con un importante patrimonio cultural, que se encuentra ya protegido por diversas legislaciones. Sin lugar a ello, algunos elementos del mismo constituyen el vestigio de una historia común que ha formado y estructurado el sistema urbano actual y sin el cual este perdería gran parte de su propia identidad. El objetivo propuesto pretende la protección y mejora del patrimonio cultural común. Para ello, las opciones estratégicas serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Inventariar el Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Arqueológico de interés para la aglomeración. ■ Dictar normas que impidan la destrucción o menoscabo del Patrimonio inventariado. ■ Diseñar, junto con las administraciones competentes, un programa de mejora, interpretación, publicación y conocimiento del Patrimonio cultural señalado.

III.1. OBJETIVO: Establecer el sistema de núcleos de población de la aglomeración

La relativa alta densidad del sistema tradicional de asentamientos de la Vega de Granada (un asentamiento por cada nueve kilómetros cuadrados de media), ha guardado relación con el sistema productivo agrario minifundista propio de estos ámbitos. Globalmente considerado, este sistema territorial ha conllevado rentabilidad social derivada de la explotación de los recursos primarios bajo un modelo de asentamiento y uso del espacio acorde con sus aptitudes y limitaciones físicas. En el caso de la Vega de Granada, y a diferencia de los otros espacios físicamente análogos, la superación total del sistema rural con la eclosión de nuevos sistemas productivos paulatinamente superpuestos (agro-industrial, urbano-industrial, terciario avanzado), impulsados por la mayor dinámica demográfica y disponibilidad de recursos económicos que durante siglos ha aportado la ciudad de Granada, constituye el punto de partida de la acusada transformación de este territorio. Todo un cúmulo de recientes procesos han ido conformando un sistema de ocupación del espacio de corte esencialmente urbano, que, siguiendo derroteros bastante ajustados al modelo de urbanización postindustrial apoyado en ámbitos de fuerte tradición agraria (caso de la mayor parte de las recientes aglomeraciones y grandes ciudades mediterráneas), ha dispersado sus elementos y estructuras por un extenso entorno agrario, e incluso forestal, desde su foco en la ciudad de Granada.

La preexistencia de un abundante poblamiento rural, que en algo más de una década ha acusado fuerte expansión y diversificación funcional en la práctica totalidad de sus núcleos, y las favorables condiciones topográficas y ambientales de la gran llanura aluvial y el piedemonte periférico han constituido las bases de una gran proliferación de núcleos que, en realidad, no termina de concretarse. Esta situación perfila un panorama preocupante por diversas razones: por un lado, la masiva y en general desordenada ocupación del espacio productivo y ambiental que amenaza con complicar aún más el sistema urbano global, incrementando sus costes de mantenimiento y sus disfunciones territoriales; por otro lado, la creciente dificultad que supone organizar un transporte metropolitano, así como prestar servicios a una población distribuida de forma tan atomizada, lo que en definitiva implica el aumento de los costes socioeconómicos. El surgimiento de nuevos núcleos de población sin otra función que la residencial es territorialmente desfavorable por la ocupación de espacios que pueden ser potencialmente estratégicos para el futuro económico del sistema y/o para darle cohesión interna; antieconómico globalmente, pues implica despilfarro de suelos de alta productividad y de unos recursos económicos escasos por definición; así como antisocial por la división progresiva de fondos públicos destinados a equipar y dar servicio a los asentamientos, cuando se arrastran déficits notorios tanto en núcleos históricos como en numerosas implantaciones recientes y consolidadas. La consecuencia lógica que se puede derivar de esta situación, bajo una óptica territorial integradora, es la necesidad de definir el sistema de asentamientos de la aglomeración, al tratarse de una determinación básica para cuestiones tales como la compleción y jerarquización de la red viaria y de las dotaciones públicas, la reordenación del transporte supramunicipal, la ubicación y trazados de las infraestructuras del agua, entre otros.

III.1.1. ESTRATEGIA: Señalar el actual sistema de núcleos de población que conforman el sistema urbano de la aglomeración.

En esta estrategia radica la principal virtualidad del objetivo, puesto que se trata de establecer el escenario que permita promover la ordenación coordinada de los núcleos de población, de los municipios en general, conjuntamente con las intervenciones supramunicipales encaminadas a cohesionar y estructurar el sistema de asentamientos, a través de las redes de infraestructuras y de conexión viaria, así como de un futuro sistema de espacios libres. A este respecto, interesan, por un lado, los núcleos urbanos insertos

plena o parcialmente en la dinámica metropolitana; y por otro, los que superan una cierta entidad poblacional.

Por tanto, y como puede apreciarse en el esquema adjunto, la conformación actual del sistema urbano está compuesta por 61 núcleos de población (los treinta núcleos cabecera municipales, quince anejos de origen antiguo, diez urbanizaciones originadas en las tres últimas décadas y plenamente consolidadas y seis urbanizaciones de gran tamaño en proceso de legalización y/o formación) que deben constituir la base del sistema urbano que absorba los necesarios crecimientos a corto y medio plazo, no ampliable con nuevos emplazamientos residenciales.

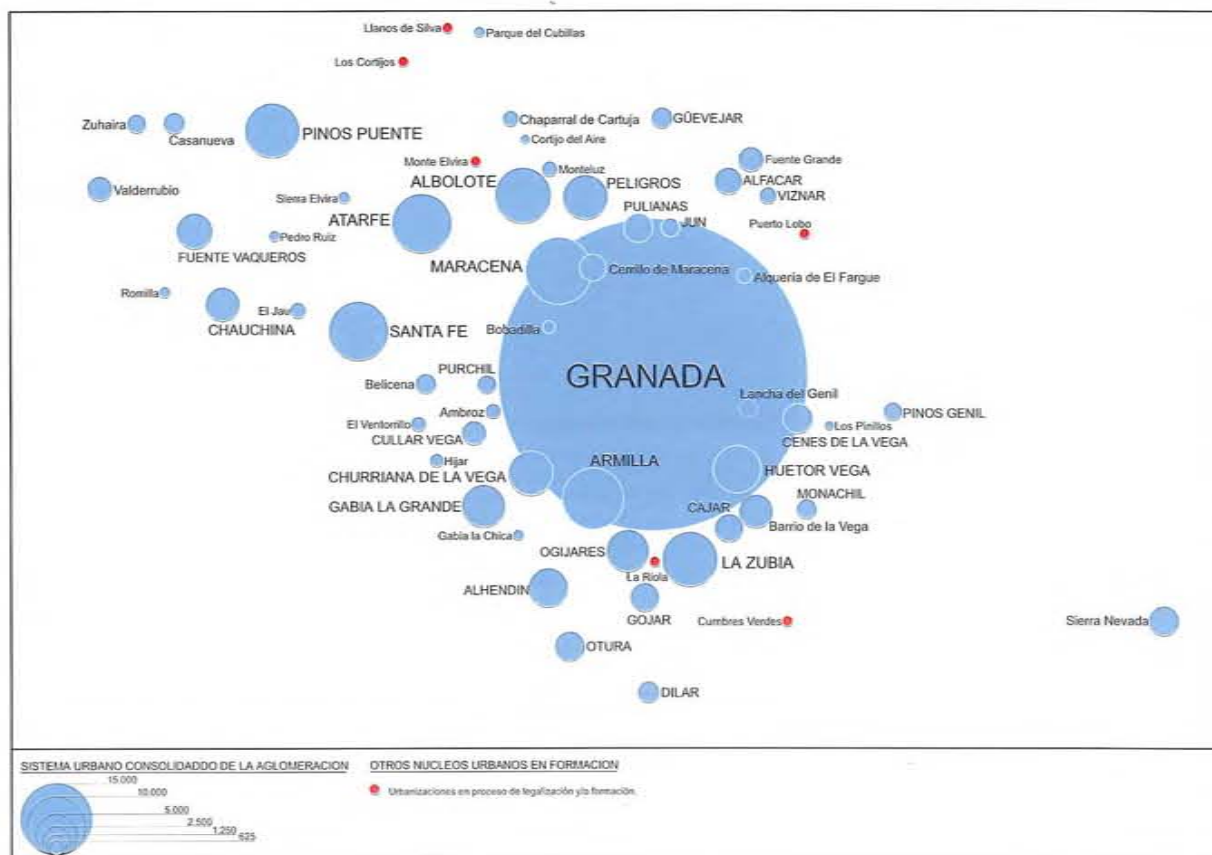
III.1.2. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes al planeamiento municipal, que limiten la creación de nuevos núcleos de población a los casos estrictamente necesarios.

La determinación de que el sistema de núcleos de población de la aglomeración urbana de Granada es de interés general de la misma y no sólo de cada uno de los municipios que la forman, implica que su altera-

ción no puede ser competencia del planeamiento municipal, sino del Plan de Ordenación del Territorio como expresión de la voluntad y la política territorial común. Como consecuencia de lo anterior, el Plan deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, en el sentido de limitar la capacidad de este para prever nuevos núcleos de población no señalados por el propio Plan de Ordenación del Territorio.

III.1.3. ESTRATEGIA: Utilizar el sistema de núcleos de población definido como soporte de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio.

La fijación del sistema de núcleos de población de la aglomeración urbana, además de los efectos antes señalados sobre el planeamiento municipal, deberá ser utilizada por el Plan de Ordenación del Territorio como el soporte para la definición de la estructura general de la aglomeración (viario, infraestructuras, transportes, etc.), así como para el establecimiento de la distribución de equipamientos y servicios, por ser donde se concentra la población demandante de los mismos.



III.2. OBJETIVO: Jerarquizar el sistema urbano de la aglomeración

En los sistemas de ciudades, tamaños diferentes de los asentamientos, especialización funcional de éstos y distinto grado de integración constituyen, entre otros, factores que pueden generar una organización jerárquica. Un sistema de asentamientos interrelacionado configura una estructura multifuncional y diversificada, donde la organización espacial interna puede estar jerarquizada si se basa en la formación de centros principales y secundarios o subcentros. En estos casos, a pesar de que el espacio urbano se presente de forma discontinua, las escasas distancias físicas existentes entre sus piezas (los núcleos del sistema urbano), la interconexión viaria y la funcionalidad complementaria de las mismas lo configuran como espacio unitario, pudiendo generar una organización espacial multicéntrica que, en teoría, favorece los procesos de difusión y la integración territorial. En consecuencia, y a tenor de las ventajas del modelo expuesto, resulta conveniente potenciar la clasificación de los asentamientos en niveles jerárquicos, es decir, según las funciones que ejercen.

Mientras a escala regional el sistema urbano andaluz perfila una estructura armónica en general (las distancias demográficas y funcionales entre cada ciudad respecto a las demás guardan proporciones bastante equilibradas), a escala subregional presenta, sin embargo, múltiples situaciones distorsionadoras. Una

de las más notables es justo la aglomeración de Granada, pues la macrocefalia de su sistema urbano pone de manifiesto una estructura disarmónica: las distancias demográficas y funcionales entre la ciudad central y el resto son de enorme magnitud, a la vez que éste, aún siendo complejo por su pluralidad, ofrece gran homogeneidad demográfica general (proximidad numérica y fuerte dinámica bastante compartida). Por otro lado, si bien el sistema de asentamientos resultante asiste a una descentralización paulatina de servicios y dotaciones, como corresponde a la tercera fase propia de las áreas urbanas polinucleares una vez superadas las de concentración y desconcentración, sin embargo se encuentra escasamente jerarquizado. Entre las causas de este problema de funcionalidad territorial pueden citarse el origen y función tradicional de los asentamientos, la debilidad económica general sobre la que se ha sustentado la expansión urbanística, las características peculiares del proceso de desconcentración acaecido y la incompleta maduración del sistema urbano a fecha actual.

Así las cosas, desde la intervención pública es preciso arbitrar los mecanismos que permitan superar la actual situación de sistema monocéntrico primado (una ciudad concentra un elevado porcentaje de la población y la economía del sistema; predominio de relaciones directas y de dependencia) que caracteriza la aglomeración

granadina, para alcanzar el de sistema jerarquizado, donde las relaciones de dependencia directas e indirectas se realizan a través de los diversos escalones compuestos por los centros básicos o locales, los centros intermedios y la ciudad cabecera, lo que propicia la optimización de los recursos públicos disponibles, a la vez que abunda en el proceso de descentralización de las funciones que, por razones de escala y de mejora de las condiciones sociales, pueden salir de la ciudad cabecera; esto es, procesos que favorecen la aproximación al equilibrio territorial y una verdadera funcionalidad metropolitana.

III.2.1. ESTRATEGIA: Diseñar un modelo de jerarquía del sistema urbano de la aglomeración, en coherencia con la situación actual y sus expectativas.

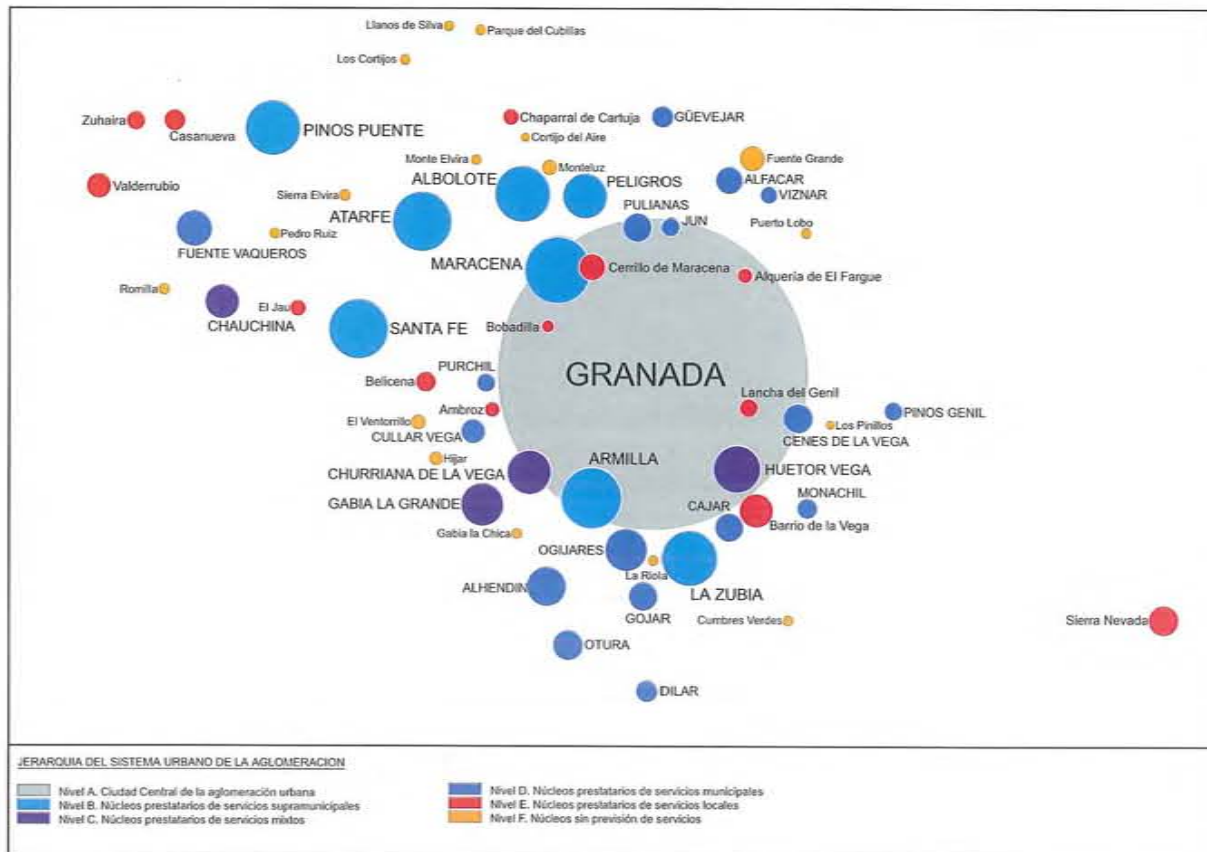
El establecimiento de la jerarquía urbana de la aglomeración precisa el diseño previo del modelo al que adscribir cada uno de los núcleos de población que se han considerado en la definición del sistema urbano. El diseño debe responder dos cuestiones básicas: de una parte, la finalidad de la jerarquización, que en este caso no es otra que la adecuada prestación de los servicios a los ciudadanos; y de otra, las características del sistema urbano, que ya han sido largamente expuestas en este documento. Con base en lo anterior, se propone un modelo distribuido en los seis niveles siguientes: Ciudad central de la aglomeración; núcleos prestatarios de servicios supramunicipales; núcleos prestatarios de servicios mixtos, es decir, con sólo algunos servicios supramunicipales; núcleos prestatarios de servicios municipales; núcleos prestatarios de servicios locales; y núcleos no prestatarios de servicios dotacionales de ningún tipo.

III.2.2. ESTRATEGIA: Utilizar el modelo jerárquico diseñado como base para el establecimiento de la estructura de la aglomeración.

Se propone una jerarquización en razón al nivel dotacional que requerirán los núcleos para convertirse en centros prestatarios de servicios según su peso poblacional y su localización en el sistema, estableciéndose seis conjuntos (ver esquema adjunto). Al primer nivel (A) corresponde únicamente la ciudad central de la aglomeración, Granada. La estrategia ha de centrarse, pues, en la dotación selectiva del resto de los núcleos de población. Así, en el segundo nivel (B) se incluyen los núcleos urbanos que han de asumir funciones de prestación de servicios supramunicipales; tamaño demográfico superior a 10.000 habitantes y localización estratégica en el eje de asentamientos de sentido NO-SE hacen que se incluyan en este grupo los siguientes siete núcleos: Albolote, Armilla, Atarfe, La Zubia, Maracena, Peligros, Pinos Puente y Santa Fe. El tercer nivel (C) ha de prestar, junto a servicios municipales, otros de carácter supramunicipal, aunque en menor medida que el anterior conjunto, incluyéndose otros cuatro núcleos (Chauchina, Churriana, Gabilá Grande, Huétor Vega), para de este modo satisfacer al conjunto de subáreas constituyentes de la aglomeración. El cuarto nivel (D) está compuesto por los núcleos prestatarios de servicios municipales, integrándose en el mismo el resto de los núcleos cabecera municipal del ámbito; así, los anejos (17 núcleos) y las urbanizaciones originariamente destinadas a segunda residencia (11 núcleos) se reparten los dos últimos niveles en la jerarquía, los núcleos prestatarios de servicios locales (nivel E) y los que no serán objeto de previsión de servicios (nivel F).

III.2.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes y directivas para que las determinaciones del planeamiento municipal coadyuven a la implantación real del modelo de jerarquías.

El POTAUJG deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento municipal, que determine las reservas de suelo, infraestructuras y servicios a considerar en el mismo, a fin de implantar de manera efectiva la jerarquía prevista.



III.3. OBJETIVO: Establecer el escenario posible de crecimiento poblacional

El escenario actual de la aglomeración se caracteriza por una fuerte y variable dinámica: cambios domiciliarios intermunicipales, relocalización continua de empresas y profesionales, unidad espacial del mercado de trabajo, elevada movilidad diaria de gran parte de la población, etc. La dinámica de los agentes privados se complementa con la variabilidad en los criterios de intervención pública: a la ausencia de ordenación global de elementos estructurantes fundamentales se agrega una cierta distorsión de la realidad con la sobreclasificación urbanística del suelo, pues ésta crea expectativas irreales que, lejos de cooperar a la progresiva ordenación del sistema urbano, lo conducen a una situación caótica al establecer una hipótesis global de implantación de más de 800.000 habitantes, con un suelo clasificado que representa una capacidad de acogida de unas 160.000 nuevas viviendas.

Esta y otras situaciones conllevan lógicos problemas de previsión y atención públicas sobre el conjunto de la aglomeración. El panorama descrito junto al desconocimiento del comportamiento demográfico de la aglomeración en su conjunto, así como de los principales sectores de actividad, no permite realizar una planificación efectiva para la ubicación de dotaciones, la remodelación del transporte público o la realización de infraestructuras. Es preciso, pues, realizar el esfuerzo de concebir un escenario previsible de comportamiento socio-demográfico de la aglomeración urbana, que permita dar coherencia a los diversos instrumentos de intervención pública, desde los globales (POTAUG) hasta los municipales, pasando por los sectoriales de las administraciones autonómica y central, para lo cual se requiere previamente una prognosis fiable tanto demográfica como de implantación de actividades económicas a medio-largo plazo.

Por otra parte, la dinámica poblacional de movimientos intermunicipales dentro de la aglomeración es tan intensa y de tanta importancia cuantitativa, que no resulta posible para cada municipio aisladamente calcular su posible evolución demográfica con un mínimo de fiabilidad en los resultados.

Finalmente, el establecimiento del escenario posible de crecimiento poblacional de la aglomeración no tiene por finalidad señalar un límite al potencial de crecimiento de los diversos municipios, ni vincular un reparto de la población, sino exclusivamente contar con una base de cálculo necesaria, como se ha indicado, tanto para el propio Plan de Ordenación del Territorio, como para otros planes o actuaciones que necesitan una prognosis de la evolución demográfica a medio y largo plazo y que en lo posible debería ser común para todos.

III.3.1. ESTRATEGIA: Diseñar el escenario poblacional previsible a medio y largo plazo del conjunto de la aglomeración urbana.

El cálculo de la población global de la aglomeración urbana a medio y largo plazo no tiene una especial dificultad, siempre considerando la posible variabilidad de los factores que componen su evolución, crecimiento vegetativo e inmigración. Así, se puede afirmar que la aglomeración contará con medio millón de habitantes a mediados de la próxima década. La dificultad se encuentra en realizar una prognosis de como se repartirá esta población internamente entre los distintos municipios, a la vista de la movilidad geográfica que se ha impuesto en los últimos años y que previsiblemente tenderá a aumentar en los próximos.

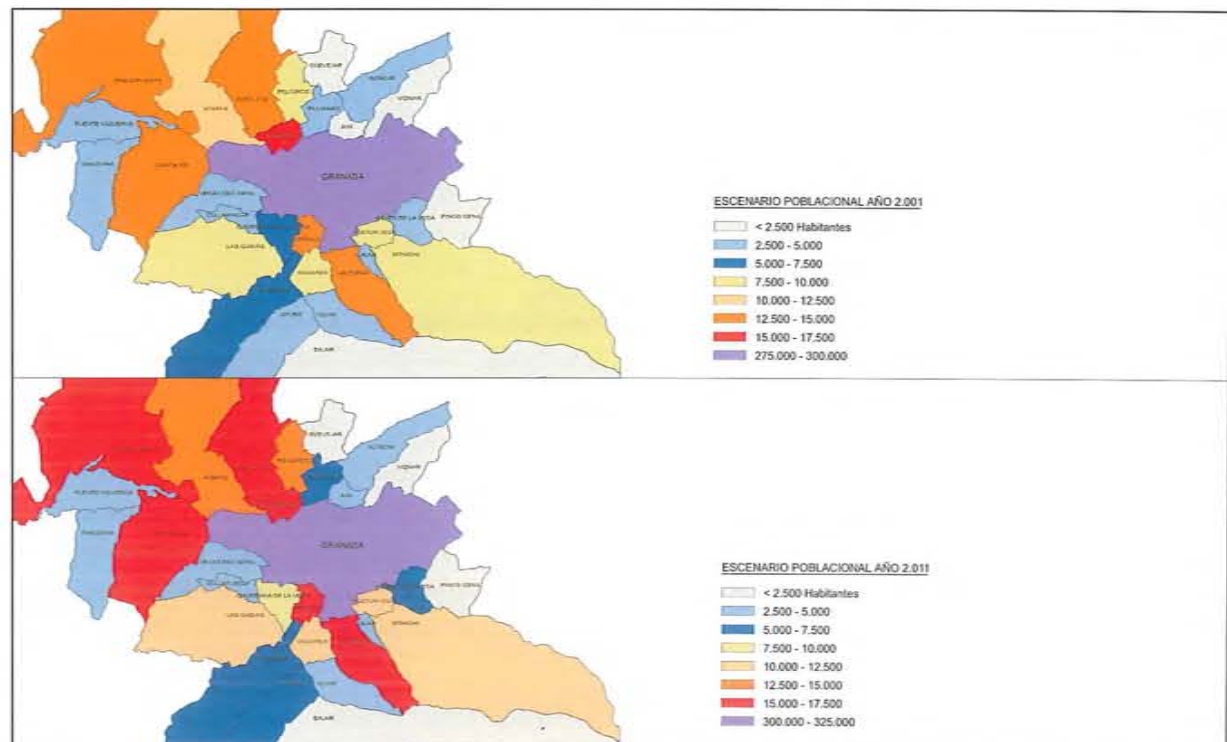
Los factores que condicionan la variabilidad del reparto poblacional interno de la aglomeración son difíciles de objetivar y ni siquiera es posible afirmar que se mantengan constantes a lo largo del tiempo. Si en un

primer momento los factores básicos fueron la carestía de la vivienda en Granada, la existencia previa de viviendas de segunda residencia o la disposición de suelos en la corona con valores diferenciales como el paisaje, el soleamiento o el microclima, en la actualidad, se trata además de factores sociales, de la calidad de los servicios, de la accesibilidad, etc.

La situación es tan compleja, que ni elaborando un modelo general para la aglomeración es posible deducir con suficiente certeza cual será el comportamiento demográfico a medio y largo plazo. Por ello, se ha optado preferiblemente por el establecimiento de horquillas de población previsible en cada municipio para los años 2001 y 2011 (ver esquema adjunto).

III.3.2. ESTRATEGIA: Establecer un sistema de seguimiento de las previsiones realizadas y de ajuste del escenario diseñado a las circunstancias reales de cada momento.

La falta de fiabilidad de la prognosis realizada y la importancia ya explicada de contar con unas previsiones de población a medio y largo plazo, recomiendan que se establezca un sistema de seguimiento y actualización de las mismas, que permita reorientar las distintas políticas y actuaciones que se fundamentan en dichas proyecciones. Todo ello en evitación de decisiones de repercusión territorial erróneas por tal motivo.



III.4. OBJETIVO: Compatibilizar la ordenación global de las áreas conurbadas

La expansión en mancha de aceite del suelo construido ha llegado frecuentemente hasta los límites político-administrativos de muchos municipios, cuando las condiciones espaciales y el modo de crecimiento ha propiciado la ocupación completa del suelo disponible. En algunos casos, la homogeneidad del soporte físico ha constituido un factor propiciatorio de tal proceso, como se pone de manifiesto, paradigmáticamente, en la denominada «Cornisa Sur». En otros casos han sido básicamente la red viaria y determinadas zonas de actividad (polígonos industriales, áreas comerciales) las causas del arrastre y consiguiente colmatación de suelos hasta materializarse la conurbación.

Este proceso, en unos casos al margen del planeamiento -es decir, fruto de actuaciones privadas no controladas por los entes públicos- y en otros casos propiciado por el mismo a fin de aprovechar ciertas inercias, determinadas infraestructuras preexistentes y/o condiciones físicas favorables, ha conllevado la formación de conurbaciones que, a pesar de haber estado controladas a través del planeamiento, paradójicamente suelen acusar deficiente vertebración en los límites intermunicipales. Por otro lado, las conurbaciones no sólo se producen con usos de suelo análogos, sino que a veces yuxtaponen usos

distintos, incluso antagónicos (por ejemplo, residencial/industrial), surgiendo problemas de coexistencia y conflictos sociales latentes.

Además de los problemas funcionales más inmediatos señalados, las conurbaciones plantean problemas estructurales producidos tanto por la autonomía tipomorfológica de cada una de las tramas urbanas que contactan, pero que no se fusionan para crear una nueva, como por la insuficiencia de los elementos que forman dichas tramas (viales, servicios urbanos, etc.) para estructurar áreas urbanas de un tamaño para el que no han sido previstos.

Por otra parte, al tratarse de términos municipales diferentes bajo administraciones locales distintas y ordenados por varios planes urbanísticos, no existe una garantía de la coherencia de las políticas aplicadas o incluso de las determinaciones de los planes, lo que agrava la situación indicada.

En las situaciones expuestas, estos procesos de contacto que conllevan importantes variaciones en el funcionamiento urbano, redundan en incomodidades ciudadanas, incluso en deseconomías, por lo que cabe definirlos como exponentes de irracionalidad urbanística injustificada. De

estos hechos se deriva la necesidad de coordinar las intervenciones públicas que tengan lugar en estas «zonas fronterizas», a fin de soslayar presumibles incompatibilidades y solventar, en la medida de lo posible, los problemas urbanísticos futuros.

III.4.1. ESTRATEGIA: Señalar las áreas conurbadas que deben ser objeto de tratamiento singular dentro del plan de ordenación del territorio.

Existen ya numerosos puntos donde se perfilan situaciones de conurbación incipiente, efecto derivado de la expansión sostenida que experimenta el sistema urbano; pero en cinco áreas es un hecho consolidado que se remonta años atrás (ver esquema adjunto). En todas ellas será preciso establecer un tratamiento específico para cada caso, al existir grandes diferencias entre ellas: extensión, carácter del contacto, usos del suelo, número de municipios implicados, dinámica, etc.

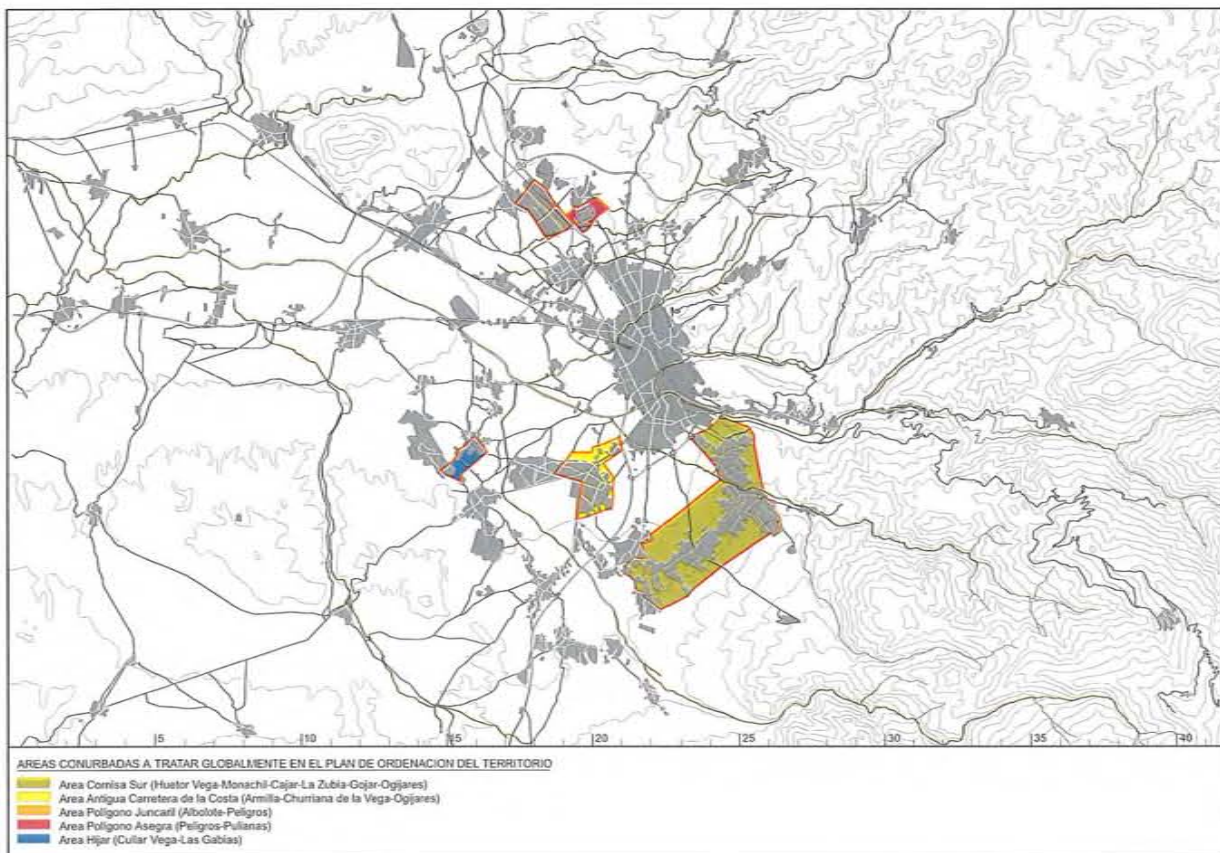
Una de las más precoces, a la vez que más extensa, es la conurbación generada en el frente del Cono de la Zubia, denominada «Cornisa Sur», que involucra claramente a seis municipios (Huétor Vega, Monachil, Cajar, La Zubia, Gójar y Ogijares), pero presenta situaciones embrionarias de prolongación tanto por su extremo oriental (Granada) como occidental (Alhendín, Armilla). Se trata de una conurbación formada esencialmente por usos urbanos residenciales, que han ido apoyándose en carreteras locales que transitan longitudinalmente por el piedemonte. Otra situación se produce en torno a la antigua carretera de la Costa, donde el extremo suroeste de la ciudad de Granada comienza a contactar con la conurbación consolidada de Armilla, Churriana y Ogijares, en un marco físico caracterizado por su práctica horizontalidad y donde se yuxtaponen usos residenciales, comerciales e industriales. Más hacia el oeste, Las Gabias y Cúllar Vega conectan en el anejo de Hijar a causa de los fuertes crecimientos producidos en años recientes y que han dado lugar a conflictos patentes. Las otras dos conurbaciones se manifiestan en el sector norte de la aglomeración, en torno a los polígonos industriales (Juncaril y Asegra), involucrando a Peligros en ambas, en un caso contactando con suelos residenciales e industriales de Albolote y en el otro con suelos industriales de Pulianas. En cualquier caso, la expansión continua del suelo construido en toda esta zona amenaza con generar más procesos análogos.

III.4.2. ESTRATEGIA: Establecer unas bases de ordenación global que garanticen la compatibilidad entre las decisiones de los distintos municipios implicados.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener para cada una de las áreas conurbadas unas bases de ordenación que garanticen, al menos, la coherencia de las determinaciones de los diversos planes urbanísticos implicados. Para ello, el POTAUG deberá señalar los viales, espacios públicos e infraestructuras básicos y los usos y las intensidades de los mismos, permitidos y prohibidos, que los planes municipales deban recoger en las áreas de contacto.

III.4.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de nuevas áreas conurbadas cuando no sean estrictamente necesarias.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal que impidan la formación de nuevas conurbaciones, así como la forma en que éstas deban ordenarse cuando por razones territoriales no sea posible su prohibición.



III.5. OBJETIVO: Establecer la ordenación general de las áreas estratégicas

En la aglomeración urbana se ha generado una morfoestructura suburbana caracterizada por una fuerte expansión del suelo construido, esencialmente de uso residencial, que hasta entrada de la actual década apenas ha conllevado la implantación de actividades de apoyo a la funcionalidad del espacio como verdadera área metropolitana. Esta área urbana adolece, pues, de una defectuosa estructuración que entorpece esencialmente el funcionamiento ágil y flexible y que, en definitiva, perjudica al habitante de la aglomeración. Sin embargo, subsisten aún áreas no consolidadas por la edificación con unas condiciones espaciales que permiten atenuar déficit detectados, articular ciertas piezas del sistema, emplazar dotaciones críticas y decisivas tanto para el funcionamiento actual como para posicionar más ventajosamente la aglomeración en la competencia territorial futura; en definitiva, espacios estratégicos en el ámbito de la aglomeración urbana.

El carácter estratégico de estas localizaciones para el conjunto de la aglomeración y su innegable importancia cualitativa se enfrenta al hecho de que en todos los casos son compartidas por diversos municipios, por lo que planteamientos urbanísticos pueden ocasionar una irreversible pérdida de oportunidades en el intento de superación de las rémoras que afectan la estructura de la aglomeración. Por tanto, requieren una ordenación global y específica dentro del Plan de Ordenación del Territorio, puesto que constituyen un claro exponente de uno de sus principios básicos. Como primera medida, este objetivo propone salvaguardar las áreas estratégicas frente a potenciales ocupaciones con usos banales en relación a mejores opciones, como las actuaciones que tengan carácter integral para la reordenación general del ámbito de la aglomeración.

En efecto, las condiciones del mercado inmobiliario tienden a ocupar con usos residenciales todo el suelo urbanizable clasificado, al ser el producto con una promoción y venta más sencilla, rápida y rentable, en detrimento de otros usos, como el industrial, de demanda mucho más variable y venta más dilatada en el tiempo, exigiendo un mayor capital inmovilizado, no siempre disponible. Por otra parte, las actividades industriales ante la carencia de suelo urbanizado calificado para dicho uso, ocupan las márgenes de las carreteras de los suelos no clasificados, imposibilitando la accesibilidad a los terrenos que restan interiores.

La delimitación de áreas de interés estratégico en la actual estructuración del sistema de asentamientos está fundamentada en factores de accesibilidad general y de localización relativa en el seno de la aglomeración urbana, pero sobre todo en razón a condiciones de proximidad a áreas especialmente dinámicas y, por ende, tensionadas por usos residenciales expansivos junto a los industriales, en unos casos, y a los dotacionales en otros.

III.5.1. ESTRATEGIA: Señalar las áreas de interés estratégico para la aglomeración por su capacidad reestructuradora o para soportar actividades singulares.

La más extensa de estas áreas se localiza en el Norte, estando constituida por un sector de vega segregado por grandes infraestructuras viarias, polígonos industriales y extensos núcleos urbanos (Albolote, Atarfe y Maracena). Actividades productivas, infraestructuras o equipamientos supramunicipales pueden ser, entre otros, usos compatibilizables de posible y adecuado emplazamiento en este área que se corresponde con el umbral de acceso principal de la aglomeración (A-92, CN-323, CN-432 y ferrocarril). Una segunda área se localiza en el curso bajo del río Dílar, entre los núcleos de Churriana, Gabia la Grande y Cúllar Vega, zona fuertemente tensionada en los últimos años a raíz de una cierta bascula-

ción de las operaciones inmobiliarias hacia este sector; adecuada para formar parte del conjunto de lugares que acojan servicios descentralizados de la aglomeración, también puede constituir la encrucijada óptima de viario interno y externo que transite por el lado occidental de la misma (Base 2). Circunstancias distintas son las del Aeródromo, que ocupa terrenos de los municipios de varios municipios, al este del río Dílar. La unidad y posición de este espacio respecto al sistema urbano resulta propicia para el posible establecimiento futuro de equipamientos u otros usos de nivel subregional que requieran gran extensión; el Plan en este caso deberá garantizar el mantenimiento de la unidad, impidiendo que sobre el área se adopten decisiones urbanísticas parciales por cada uno de los municipios afectados. La cuarta área se localiza en la conexión de dos grandes ejes viarios de la aglomeración: la Circunvalación (CN-323) y la Ronda Sur; constituye una zona especialmente dinámica, tensionada, en plena expansión y con altas rentas de situación donde compiten usos comerciales y residenciales con dotacionales. La acordada implantación del Campus de la Salud en este entorno ha despejado ciertas incógnitas sobre el destino del espacio, pero las actividades de arrastre que gravitan

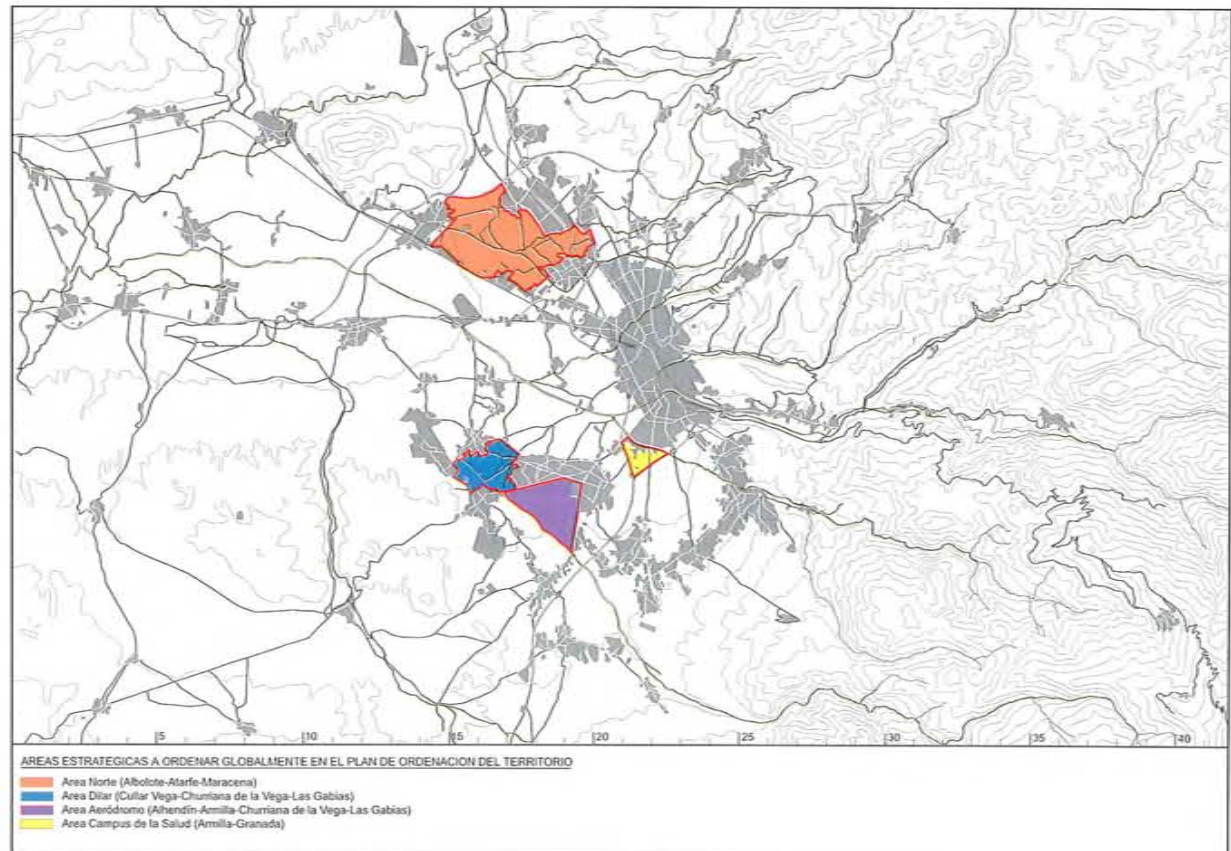
en torno al gran equipamiento han comenzado a posicionarse, por lo que es pertinente su ordenación global.

III.5.2. ESTRATEGIA: Establecer unas bases de ordenación global que garanticen el cumplimiento de los objetivos propuestos para cada área.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá señalar los viales, espacios públicos e infraestructuras básicas y los usos y las intensidades de los mismos permitidos y prohibidos que los planes municipales deban recoger para dichas áreas.

III.5.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal que impidan el proceso de urbanización, hasta tanto no se garantice el logro de los objetivos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener, además de las determinaciones antes indicadas, unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal que impidan en estas áreas el desarrollo del planeamiento y su ejecución, hasta tanto no exista un ordenación pormenorizada que garantice el logro de los objetivos estratégicos asignados a cada una.



III.6. OBJETIVO: Proteger las áreas con valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos de interés para la aglomeración

Entre los numerosos atractivos que reúne este espacio geográfico de la Vega de Granada y entorno inmediato, tanto en sus aspectos naturales (paisaje, condiciones ambientales) como culturales (monumentalidad, centros de investigación y artísticos), destaca su patrimonio histórico-arqueológico y arquitectónico. Esta riqueza no es rara en la región andaluza, pues numerosas poblaciones e incluso ámbitos rurales ofrecen espléndidas muestras gracias al largo y fructífero proceso de ocupación y culturización acometido por diversas y muy contrastadas civilizaciones que se han superpuesto o sucedido, según los casos, en el extenso territorio que actualmente conforma Andalucía.

Lógicamente, el ámbito de la Vega de Granada no es una excepción; antes bien es un exponente de primer orden de una brillante cultura asentada durante siglos, *la andalusí*, que durante el período nazarita dominó toda la alta Andalucía y algunas zonas aledañas. Pero no faltan otros vestigios relacionados con asentamientos iberos, fenicios, romanos, almohades y castellanos, estos últimos de la época de la conquista de Granada.

También están representados ciertas muestras de la llamada «arqueología industrial», de origen más reciente que los anteriores (finales del siglo XIX y

principios del XX), pero de acusado interés como exponente del sistema agro-industrial que cristalizó durante varias décadas en la comarca, dejando en ella fuerte impronta territorial.

Como es bien sabido, el Patrimonio Histórico se encuentra en general en Andalucía altamente protegido tanto por los instrumentos de su propia legislación, como por los instrumentos propios del planeamiento urbanístico (planes especiales de protección, catálogos, etc.), por lo que no tendría sentido repetir en el Plan de Ordenación del Territorio miméticamente las protecciones ya establecidas. La finalidad de este objetivo debe ser reflexionar sobre cual es el patrimonio de interés para la aglomeración en su conjunto y no sólo para cada uno de los núcleos urbanos que la componen. Los antecedentes del sistema de asentamientos, los Conjuntos Históricos como parte importante de la herencia cultural urbana y aquellas instalaciones o edificaciones que han ayudado a constituir lo que hoy se conoce como la Comarca de la Vega, deben ser la base para inventariar el Patrimonio Histórico de interés para la aglomeración. Por otra parte, el reconocimiento de un Patrimonio Cultural común es un elemento básico para el fortalecimiento del concepto comarcal y en consecuencia, para el reconocimiento de la existencia de una comunidad.

En todos los casos y desde todas las instancias comprometidas se han de extremar las medidas que impidan la destrucción de estos vestigios que constituyen las muestras palpables del devenir histórico de la comarca. En consecuencia, con estos valores históricos y culturales, patrimonio común y legado de pasadas generaciones, es obligada su protección y, si cabe, su mejora, constituyendo un objetivo importante del Plan de Ordenación, sin perjuicio de encontrarse protegido por diversas legislaciones.

III.6.1. ESTRATEGIA: Inventariar el patrimonio histórico, arquitectónico y arqueológico de interés para la aglomeración.

En aplicación de los criterios antes expresados para inventariar el Patrimonio Histórico de interés para la aglomeración se señala inicialmente como constitutivo del mismo, los indicados en el esquema adjunto. El patrimonio histórico, arquitectónico y arqueológico que ofrece el ámbito de la aglomeración urbana está protagonizado por dos Conjuntos Históricos, el muy extenso y sobresaliente del casco antiguo de Granada, capitalizado por el recinto de la Alhambra y el barrio de el Albaicín, y el pequeño pero significativo casco antiguo de Santa Fe. El significado histórico y cultural de ambos está fuera de toda duda; la celebridad y repercusión económica y social del conjunto histórico granadino es de magnitudes sólo parangonables con los homólogos sevillano y cordobés dentro de Andalucía. El Plan de Ordenación del Territorio ha de considerar en toda su dimensión dichos valores.

Pero junto a estos grandes exponentes del patrimonio histórico cultural del ámbito, existen catorce casos de Bienes de Interés Cultural declarados (Iglesia Parroquial de la Encarnación en Albolote; Monasterio de la Cartuja, Ermita de San Sebastián, Alfar romano de Cartuja, Colegio Máximo, Alcázar Genil y Plaza de Toros en Granada; Fuente Torre y Baptisterio-Mausoleo en Las Gabias; Puente de la Virgen en Pinos Puente; Puertas de entrada a la ciudad, Conjunto Histórico e Iglesia Parroquial de la Encarnación en Santa Fe; Palacio del Cuzco en Víznar) y dieciséis más con expediente incoado, entre los que se incluyen edificios religiosos, baños árabes (los de Churrriana de la Vega y La Zubia), pósitos, palacios, torres militares, edificios industriales decimonónicos (las fábricas azucareras de Atarfe y Santa Fe) y jardines (Casa Huerta de San Vicente en Granada y Jardines del Cuzco en Víznar).

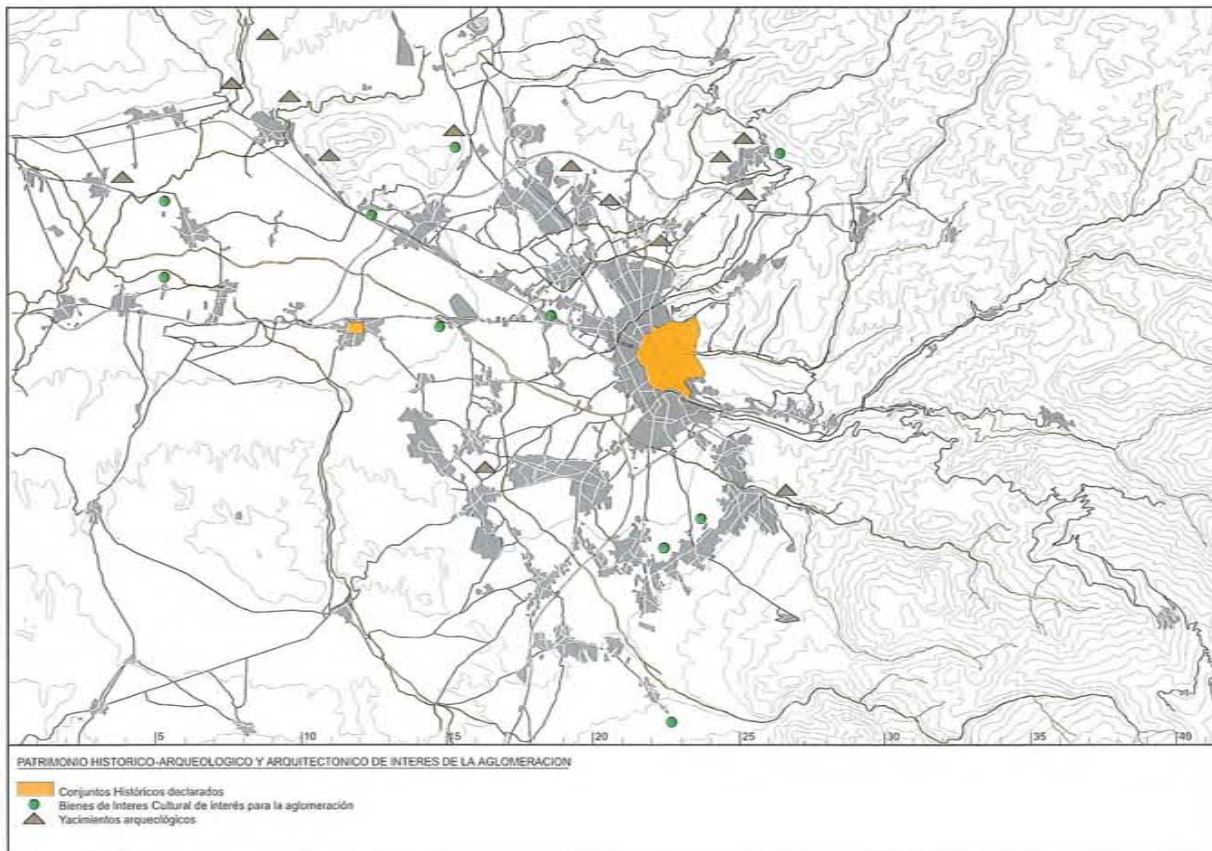
A su vez, el patrimonio arqueológico está constituido por un total de dieciséis yacimientos de diferentes épocas perfectamente señalados, entre los que destacan Minas de las Toleas (Las Gabias), Cerro de la Encina (Monachil), Cerro de San Cristóbal (Ogijares) y Cerro de los Infantes (Pinos Puente).

III.6.2. ESTRATEGIA: Elaborar un Catálogo y dictar normas para el mismo que impidan la destrucción o menoscabo del Patrimonio inventariado.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un Catálogo y unas normas de protección de las edificaciones, yacimientos y otros elementos inventariados, a efectos de su conservación y catalogación en el planeamiento urbanístico.

III.6.3. ESTRATEGIA: Diseñar, junto con los Departamentos competentes, un programa de mejora, interpretación, planificación y conocimiento del Patrimonio Cultural señalado.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un Programa de intervenciones sobre el Patrimonio inventariado, que permita su conocimientos, puesta en valor y aprecio social.



IV. BASE: GARANTIZAR LA PRESTACIÓN ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS A LOS CIUDADANOS

Las dotaciones y servicios han constituido tradicionalmente variables vinculadas al desarrollo económico y al bienestar humano. En las primeras etapas de su análisis sistemático se consideraban como buenos indicadores de centralidad y nivel jerárquico de los asentamientos; pero en la actualidad rigen más los principios de eficiencia económica y de equidad (mejora en la distribución socio-espacial de los servicios), así como de equidistribución de los efectos generados por ciertos equipamientos. Así pues, procurar garantizar desde instancias públicas la prestación adecuada de dotaciones y servicios a un territorio determinado requiere partir de estas consideraciones generales.

Sin embargo, en el diagnóstico de la aglomeración urbana de Granada se detecta un cierto distanciamiento al modelo óptimo, pues el conjunto de los ciudadanos no recibe los servicios necesarios o no están ofrecidos del modo más adecuado posible. Ahora bien, los problemas detectados y susceptibles de solución en plazo razonable son, por un lado, la relativa insuficiencia en la prestación de ciertos servicios por causa de sobre o infrautilización, o bien de ubicación inapropiada a la actual disposición espacial de los usos del suelo; y por otro lado, la dinámica concentradora del modelo *centro-periferia* que aún domina en la aglomeración. En esta Base se apuesta, pues, por introducir las medidas que garanticen su prestación adecuada. Cinco de los seis objetivos propuestos giran en torno a servicios y dotaciones públicas relativas a transporte supramunicipal, equipamientos básicos y dotaciones generales de la aglomeración, en tanto que el último incide sobre todo en los servicios terciarios tanto del sector público como del privado, donde la intervención del POT AUG se centrará únicamente en posibilitar o favorecer la desconcentración de los mismos.

Así, en primer lugar se abordan las principales cuestiones relacionadas con el transporte colectivo. En la actualidad, y en términos generales, el tráfico de las grandes ciudades y aglomeraciones urbanas se erige como un problema de primera magnitud por la diversidad e intensidad de los flujos establecidos. En el origen de los problemas de movilidad en las áreas urbanas se encuentra su propia configuración según la distribución de los usos y los sistemas funcionales, puesto que la localización de los puntos de origen de los desplazamientos (zonas residenciales) y de los puntos de destino (lugares de trabajo, de comercio, de enseñanza, de actividades sociales...), interrelacionados a través de un viario específico, condicionan los desplazamientos. Así, la política urbanística debe definir las estructuras urbanas y el emplazamiento de las zonas residenciales, de las zonas de trabajo y de los equipamientos, junto con el diseño de las vías de comunicación. Por tanto, la ordenación del territorio y el urbanismo deben contemplar el sistema de transportes no sólo como fórmula para resolver los problemas de movilidad, sino como elemento estructurante del espacio.

El segundo gran bloque de actuaciones gira en torno a los equipamientos públicos, la necesidad de coordinarlos en función de la jerarquía urbana de la aglomeración y la también necesaria previsión de reservas de suelo para el emplazamiento tanto de los equipamientos básicos municipales aún no resueltos, como de las dotaciones generales destinadas al conjunto de la aglomeración urbana. La mejora en la prestación de los servicios dotacionales requiere múltiples e interrelacionadas líneas de actuación, algunas de ellas propuestas en la Base 2 (ampliación, mejora y coordinación del trazado de la red viaria) y Base 3 (freno a la creación de nuevos núcleos de población demandantes de servicios y jerarquización del sistema urbano de la aglomeración), y otras, como el replanteamiento del servicio de transporte público, abordadas en esta misma. Unas y otras consti-

tuyen acciones complementarias para el fomento de una política de mejora, ampliación y reequilibrio de los servicios básicos por núcleos y de ubicación de equipamientos supramunicipales, de forma que se apoyen los núcleos cuya posición espacial, tradición histórica y entidad poblacional les permiten ser prestatarios de servicios.

La consideración por el POT AUG de los equipamientos previstos por las Administraciones competentes en materia de sanidad, educación, deporte, asistencia, etc. conlleva reivindicar la necesaria coordinación entre las planificaciones sectoriales y territoriales. En cuanto a la coordinación con el planeamiento urbanístico en materia de dotaciones municipales, igualmente necesaria para la optimización de los esfuerzos, tiene un buen respaldo en el establecimiento a medio plazo del "Mapa" de servicios dotacionales territorializados. Finalmente, las implicaciones existentes entre los servicios supramunicipales y las dotaciones generales de la aglomeración que prevea el POT AUG requiere una ubicación conforme con la estructura territorial que el mismo proponga.

En conclusión, la mejora de los servicios dotacionales pasan por las siguientes líneas de actuación: frenar la creación de nuevos núcleos de población demandantes de servicios; fomentar una política de mejora y ampliación y reequilibrio de los servicios básicos por núcleos; coordinar el trazado de la red viaria, el replanteamiento del servicio de transporte

público y la ubicación de los equipamientos supramunicipales, de forma que se apoyen los núcleos cuya posición espacial, tradición histórica y entidad poblacional les permiten ser prestatarios de servicios. En este sentido, las subáreas propuestas desde la fase de diagnóstico (Central, Sur, Este, Oeste y Dilar) deben constituir el escalón intermedio del que actualmente carece la aglomeración urbana.

Finalmente, la descentralización de los servicios terciarios constituye otro objetivo importante del POT AUG, por cuanto su actual estado, además de suponer un freno a su propio crecimiento, conlleva consecuencias muy negativas de carácter ambiental para el valioso entorno urbano en el que se concentra.

Como quiera que gran parte de la actividad terciaria se desarrolla en condiciones de libre mercado, las políticas de intervención no pueden ser directas sino inducidas mediante otras políticas públicas, que básicamente habrían de conducir a la mejora de la accesibilidad en el ámbito mediante el trazado de la red viaria propia de la aglomeración; la reordenación del servicio de transportes, disminuyendo su radialidad para potenciar otras zonas; y finalmente, la concentración parcial en estas zonas de otros servicios públicos y dotacionales que apoyen el proceso de descentralización.

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	
ADECUAR EL TRANSPORTE PUBLICO SUPRAMUNICIPAL A LA DEMANDA DE LOS CIUDADANOS	El transporte público supramunicipal es un servicio básico para el adecuado funcionamiento de la aglomeración. La actual prestación del servicio no se ajusta a las nuevas demandas de los ciudadanos, muy diferentes a las que sirvieron de base para la implantación de las líneas. El objetivo propuesto tiene por finalidad la implementación de los estudios y planes que sean necesarios para adecuar los servicios a las demandas reales. Las opciones estratégicas serían: <ul style="list-style-type: none"> ■ Adoptar el transporte público por carretera como el medio principal de satisfacción de la demanda de movilidad intermunicipal de los ciudadanos. ■ Realizar un estudio integral de movilidad de la aglomeración que proponga la red de transporte público más conveniente para las nuevas demandas. ■ Implementar un Plan Intermodal de la aglomeración a partir de los resultados del estudio, si fuera necesario para la aplicación de sus conclusiones.
MEJORAR Y ADECUAR LOS CANALES PRINCIPALES DE TRANSPORTE PUBLICO	Sin perjuicio de la reordenación del servicio de transporte público propuesta, así como de la compleción y mejora del sistema viario de la aglomeración, resulta necesaria la adecuación de los principales canales que ahora y en un futuro soportan al transporte. El objetivo propuesto tiene por finalidad la mejora en seguridad y velocidad del transporte y en comodidad de los usuarios, mediante la actuación sobre el soporte viario. Las opciones estratégicas serían: <ul style="list-style-type: none"> ■ Determinar, a partir de la estructura territorial y de los resultados del estudio integral del transporte los canales principales que han de soportar el servicio. ■ Determinar la tipología de actuaciones a realizar (mejoras de trazado, carriles reservados, plataformas reservadas, ...etc.). ■ Diseñar un programa de intervención coordinado con la puesta en funcionamiento de los nuevos tramos viarios previstos.
COORDINAR LOS EQUIPAMIENTOS BASICOS CON LA JERARQUIA URBANA DEL AMBITO	El esfuerzo de planificación realizado por los principales prestatarios de servicios (Sanidad y Educación) permite conocer las propuestas de actuación a medio plazo en ambos sectores. Sin embargo, la complejidad del sistema urbano de la aglomeración y la transformación estructural de esta, que debe producirse como consecuencia del POT, obligan a una especial coordinación entre planificaciones sectoriales y territorial. Las opciones estratégicas propuestas son: <ul style="list-style-type: none"> ■ Análisis de las propuestas de organización y actuación en materia de Sanidad y Educación para la aglomeración previstas en sus respectivos planes. ■ Contraste de las propuestas sectoriales con las previsiones estructurales del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración. ■ Diseño definitivo temporalizado con la programación del POT de los respectivos "Mapas" de servicios para el ámbito de la aglomeración.
GARANTIZAR LAS RESERVAS PARA LOS EQUIPAMIENTOS BASICOS SUPRAMUNICIPALES	El establecimiento a medio plazo del "Mapa" de servicios dotacionales territorializados, permite mejorar su coordinación con el planeamiento municipal. El objetivo propuesto tiene por finalidad asegurar que las determinaciones urbanísticas de los planes recojan las demandas de suelo para la ubicación de los equipamientos planificados en localizaciones adecuadas, en cada caso, para el ámbito de prestación. Las opciones estratégicas serían: <ul style="list-style-type: none"> ■ Inventariar los equipamientos supramunicipales previstos por la planificación sectorial para el ámbito de la aglomeración. ■ Señalar los equipamientos que precisen nueva ubicación y las determinaciones que a tal efecto contengan los planes municipales. ■ Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal relativas a las reservas de suelo que deban establecerse.
ESTABLECER RESERVAS PARA LA DOTACIONES GENERALES DE LA AGLOMERACION	La localización de las dotaciones generales de la aglomeración, por sus implicaciones sobre los servicios supramunicipales, no puede ser una determinación exclusiva del planeamiento municipal, sino que debe ser una propuesta coordinada entre éste y el POT. El objetivo propuesto pretende formular una propuesta de ubicación de las dotaciones al servicio de toda la aglomeración, de conformidad con la estructura territorial que se prevea. Las opciones estratégicas serían: <ul style="list-style-type: none"> ■ Inventariar las nuevas dotaciones generales previsiblemente necesarias en el periodo de vigencia del POT. ■ Contrastar las determinaciones del planeamiento municipal con el inventario realizado y la adecuación espacial de las mismas. ■ Establecer conjuntamente con los organismos prestatarios y los municipios afectados las reservas adecuadas para las dotaciones necesarias.
POSIBILITAR LA DESCONCENTRACION DE LOS SERVICIOS TERCARIOS	La concentración de la accesibilidad en el Centro Histórico de la Ciudad Central está produciendo efectos muy negativos para su propia conservación y para el mantenimiento de la calidad de vida. El objetivo propuesto pretende, junto con los de compleción de la red viaria y adecuación del transporte público, crear las condiciones que permitan la desconcentración de los servicios terciarios hacia otros puntos de la aglomeración. Las opciones estratégicas a desarrollar serían: <ul style="list-style-type: none"> ■ Análisis de las propuestas de red viaria, nuevos nodos del transporte público y áreas de concentración de equipamientos, para señalar las áreas preferentes. ■ Proponer un sistema de áreas de "centralidad descentralizada". ■ Dictar normas para el planeamiento municipal que garanticen la posibilidad de localizar servicios terciarios en las áreas señaladas.

IV.1. OBJETIVO: Adecuar el transporte público supramunicipal a la demanda de los ciudadanos

El transporte público supramunicipal es un servicio básico para el adecuado funcionamiento de cualquier aglomeración urbana. Su buen funcionamiento optimiza la movilidad, puesto que reduce la utilización del vehículo privado y la consiguiente saturación de las vías de comunicación y, por lo demás, supone una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos al mitigar el estrés del tráfico y reducir los costos netos de transporte, los gastos energéticos y las emisiones globales de gases contaminantes. Ahora bien, la prestación del servicio del transporte colectivo en la aglomeración urbana de Granada no se ajusta a las actuales demandas ciudadanas, como se ha puesto de manifiesto en el diagnóstico, si bien ha de quedar claro que la insatisfactoria prestación del servicio es sobre todo cualitativa y de eficiencia respecto a recorridos, frecuencias, interconexiones, etc.; de hecho, salvo algunas líneas deficitarias en horas punta, buena parte de las expediciones no completan la oferta de plazas, en una satisfacción de este segmento de movilidad que apenas supone el 12% de los desplazamientos totales de la aglomeración (en el fondo de este dato se encuentra la falta efectiva de competitividad relativa del transporte público).

La verificación de los desajustes observados conlleva plantear como objetivo esencial la adecuación de los servicios del transporte público por carretera a

las demandas cualitativas detectadas en la actualidad. Asimismo, han de ser solventados los déficits que acusan determinados espacios en cuanto a número de plazas disponibles. En consecuencia, la reordenación del transporte colectivo requiere que éste sea concebido como servicio integrado que ha de satisfacer múltiples solicitudes, de distinto signo y frecuencia, a través de rutas coherentes con la disposición de los núcleos de población y los flujos de movilidad actualmente establecidos y en proceso de generación (para más adelante quedan las actuaciones encaminadas a diversificar los modos e implantar los que son de plataforma reservada).

La transformación del actual servicio de transporte público a un sistema integrado, aún exigiendo la realización o mejora previa de algunas infraestructuras viarias (objetivo siguiente), requiere el replanteamiento global de la gestión que se realiza actualmente del mismo, para adecuarla a la integración funcional del sistema urbano de la aglomeración, única forma de satisfacer las demandas de los ciudadanos habitantes del ámbito. No es económica ni socialmente aceptable el mantenimiento por más tiempo de esta dislunción entre movilidad y transporte colectivo, por lo que a este respecto se requiere una decidida actuación pública de ordenación del transporte en consonancia con el resto de objetivos para la ordenación de la aglomeración urbana.

Por otra parte, sin la adecuación del transporte público no es posible llevar a cabo políticas más complejas que redistribuyan las centralidades en el ámbito y que logren disminuir la presión que actualmente soporta la ciudad central por parte de los municipios de la periferia, a la vez que enriquezca y diversifique las actividades de éstos, mejorando la calidad de vida general.

IV.1.1. ESTRATEGIA: Adoptar el transporte público por carretera como el medio principal de satisfacción de la demanda de movilidad intermunicipal de los ciudadanos.

Como criterio general en materia de transporte público, puede afirmarse que es preferible su diversificación modal a la adopción de un sólo medio de manera exclusiva. Sin perjuicio del criterio anterior, las características del ámbito recomiendan optar, al menos en las circunstancias actuales, por el autobús como medio principal para la satisfacción de la demanda de movilidad intermunicipal. En efecto, la distribución geográfica de los núcleos de población, la cuantía poblacional de éstos, que en su inmensa mayoría no superan los 5.000 habitantes y su baja densidad en general, harían ineficiente, tanto desde el punto de vista económico como social, la implantación en estas condiciones de cualquier sistema que precisara una infraestructura propia y exclusiva, ya que la demanda potencial en ningún caso cubriría más de una cuarta parte de la oferta disponible. Sin perjuicio de lo anterior, se considera inicialmente viable a medio plazo la posibilidad de alguna línea de transporte en plataforma reservada, como metro ligero o tranvía.

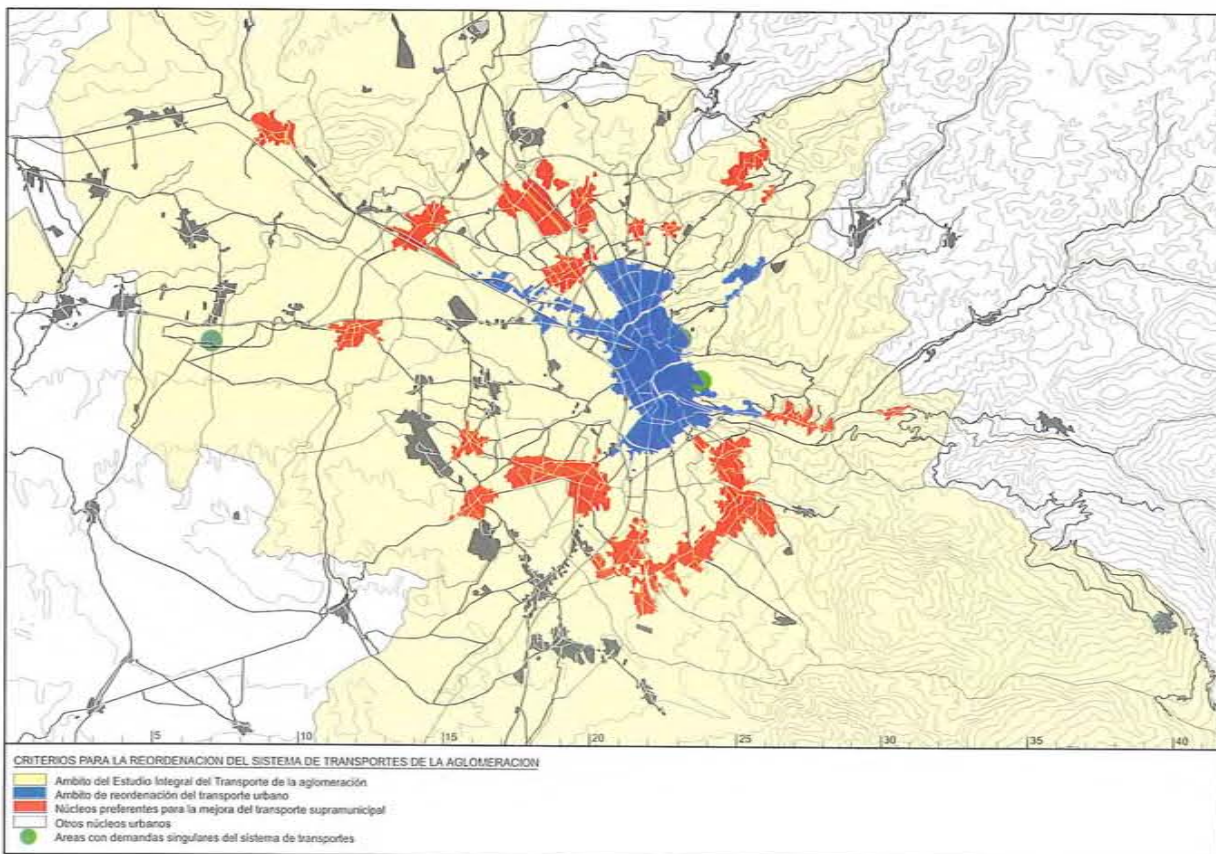
Para la implantación del sistema de transporte público integrado el ámbito a considerar debe ser el de la totalidad de la aglomeración urbana. Dentro de este espacio, se establecen tres criterios que han de guiar la reordenación del sistema: la conexión del transporte interurbano con el transporte urbano, con el reajuste que este último precise; la determinación de los núcleos preferentes para la mejora del sistema supramunicipal, bien por ser los mayores demandantes actuales de movilidad, o bien por su interrelación con otras políticas territoriales propuestas; finalmente, el nuevo sistema deberá resolver la accesibilidad a determinadas áreas singulares: el aeropuerto, la estación de esquí, el recinto monumental de la Alhambra y el Generalife y el barrio del Albaicín.

IV.1.2. ESTRATEGIA: Realizar un estudio integral de movilidad de la aglomeración que proponga la red de transporte público más conveniente para las nuevas demandas.

La complejidad administrativa, del sistema de núcleos de población y de la distribución de actividades dentro de la aglomeración urbana exigen la realización de un Estudio Integral de la Movilidad en la aglomeración urbana, que permita proponer con el máximo conocimiento y rigor técnico el sistema de transporte más adecuado para satisfacer la demanda de movilidad de los ciudadanos. Deberá ser en este Estudio donde se analice y proponga la viabilidad de la implantación de modos de transporte en plataforma reservada.

IV.1.3. ESTRATEGIA: Implementar el Plan Intermodal de la aglomeración a partir de los resultados del estudio, si fuera necesario para la aplicación de sus conclusiones.

Como resultado del estudio citado y si fuera necesario para la materialización de sus conclusiones, se implementará el Plan Intermodal de la Aglomeración Urbana de Granada, de conformidad con la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.



IV.2. OBJETIVO: Mejorar y adecuar los canales principales de transporte público

Uno de los factores básicos en el funcionamiento del transporte es la calidad y capacidad de la infraestructura fija por la cual discurren. En el caso de la aglomeración urbana de Granada, es necesario indicar que su responsabilidad sobre la inadecuación del servicio de transporte público intermunicipal es muy relativa, debiéndose aquella, en general, a los recorridos, horarios, plazas ofertadas, tarifas, etc.

Por otra parte, aunque algunos tramos del sistema viario de la aglomeración diseñado (Base 2) puedan ser utilizados por el transporte público, normalmente, este seguirá discurriendo por el viario preexistente, que es donde se localizan los núcleos de población y por tanto los demandantes del servicio. Sin perjuicio de lo anterior, la ejecución progresiva del sistema viario traerá como consecuencia, entre otras, la paulatina disminución de la intensidad de uso por el vehículo privado del viario actual, naturalmente de menor capacidad, más inseguro y más lento que el propuesto.

En este contexto, el objetivo marcado pretende aprovechar las circunstancias favorables de rediseño del sistema de transporte público y disminución de la intensidad de uso del viario local-supramunicipal por el vehículo privado, gracias a la construcción de la red viaria de nivel aglomeración, para mejorar y adecuar los canales viarios que aquel deba utilizar preferentemente, siguiendo para ello criterios de especialización, seguridad, velocidad y comodidad.

IV.2.1. ESTRATEGIA: Determinar, a partir de la estructura territorial y de los resultados del estudio integral del transporte, los canales principales que han de soportar el servicio.

El señalamiento de los canales principales sobre los cuales debe discurrir el transporte público depende de dos factores básicos: de una parte, de la estructura territorial de la aglomeración, tanto de la actual, como de la que se pretende potenciar desde el Plan de Ordenación del Territorio, es decir, de la entidad, características y funciones de los núcleos de población y del sistema viario que los relaciona; y de otra parte, de la movilidad actual y previsible y del diseño del sistema de transportes que se realice desde el estudio integral del transporte, con criterios de calidad del servicio, funcionalidad y economía. Además de los canales, es necesario señalar cuales han de ser los principales nodos del servicio, entendiéndose por tales, aquellos puntos de la aglomeración donde se concentran las distintas líneas de transporte y por tanto, donde deben producirse los intercambios entre ellas. Estos nodos han de considerarse en dos sentidos: como puntos de una especial accesibilidad y en consecuencia especialmente aptos para la localización de servicios públicos y privados; y como demandantes de una infraestructura específica que les permita cumplir su función intercambiadora en condiciones adecuadas.

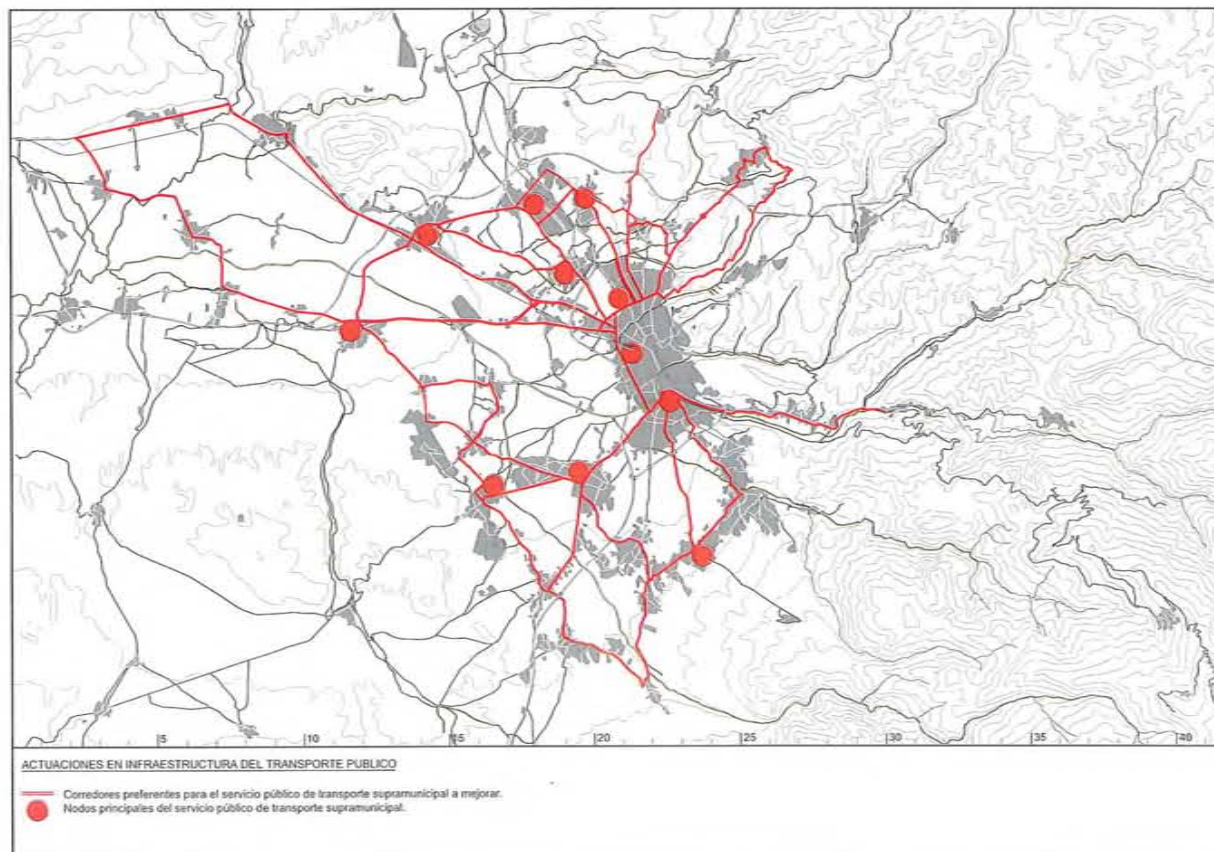
Sin perjuicio de las variaciones que deban surgir por las conclusiones del estudio integral de movilidad, desde la óptica de la estructura territorial, pueden señalarse algunos de los corredores preferentes (véase esquema adjunto). Dichos corredores, en su mayoría se corresponden con la red viaria de rango local-supramunicipal existente en la aglomeración, completándose con algunos tramos correspondientes a antiguas carreteras nacional actualmente reconvertidas tras los nuevos trazados de gran capacidad. En cuanto a los nodos, éstos se sitúan en los cruces más estratégicos del viario, concentrándose sobre todo en la ciudad central y la primera corona metropolitana.

IV.2.2. ESTRATEGIA: Determinar la tipología de actuaciones a realizar (mejoras de trazado, carriles reservados, plataformas reservadas, etc.)

Señalada la red viaria por la que debe discurrir preferentemente el transporte público, el estudio integral de movilidad y el Plan de Ordenación del Territorio deberán indicar las actuaciones precisas sobre cada vía para garantizar la prestación de servicio en condiciones de calidad, velocidad y seguridad. La tipología de actuaciones y su concreción, dependerán de las condiciones de los viales, del número de expediciones que deban usarlos y de la intensidad previsible del tráfico privado.

IV.2.3. ESTRATEGIA: Diseñar un programa de intervención coordinado con la puesta en funcionamiento de los nuevos tramos viarios previstos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una programación de las actuaciones sobre los canales señalados, en función de su necesidad objetiva y de la programación de la red viaria general de la aglomeración especificada en la Base 2.



IV.3. OBJETIVO: Coordinar los equipamientos básicos con la jerarquía urbana del ámbito

En los últimos años los Organismos prestatarios de servicios básicos a los ciudadanos han realizado un importante esfuerzo de planificación, tanto funcional en relación a la organización jerárquica de los servicios a prestar y sus agrupaciones, como en relación a su distribución geográfica y territorial. Dentro de esta planificación, cabe destacar las realizadas por los responsables de las prestaciones sanitarias (Mapa Sanitario) y educativas (Mapa de Enseñanzas y Red de Centros), tanto por su envergadura como por ser los dos servicios básicos principales. Ambos Mapas se basan en una organización funcional jerárquica de centros prestatarios, apoyada en la progresiva especialización de los servicios o del nivel docente, que posteriormente se territorializa según criterios demográficos, de la estructura comarcal, del sistema relacional, etc.

Estos procesos de planificación alcanzan una mayor validez cuanto más sencillos son los sistemas urbanos y más estática su situación, condiciones contrarias a las que se producen en la aglomeración urbana de Granada. En efecto, como se ha visto reiteradamente, la aglomeración urbana de Granada presenta un alto nivel de complejidad en su sistema urbano motivado por la cantidad de núcleos de población, su homogeneidad jerárquica, la diversidad de funciones que asumen o su dinamicidad demográfica, lo que dificulta la planificación sectorial, y hace nece-

sario un análisis específico de sus conclusiones en el ámbito de la aglomeración.

Por otra parte, en la Base dedicada al sistema urbano se han propuesto como objetivos el señalamiento de los núcleos de población que lo conforma y la jerarquización de los mismos a efectos de la prestación de servicios, así como se ha marcado con carácter indicativo el escenario poblacional probable de la aglomeración a corto y medio plazo. Del mismo modo, en la Base dedicada a la estructura de la aglomeración se han propuesto líneas de actuación sobre la red viaria que deben afectar notablemente a su funcionamiento actual. Y finalmente, en esta misma Base se han planteado objetivos sobre el sistema de transporte público para, entre otras finalidades, apoyar la estructura territorial que finalmente diseñe el Plan de Ordenación del Territorio.

Todo ello justifica ampliamente que desde el Plan de Ordenación del Territorio se revise la planificación sectorial de los servicios, no en el sentido de modificar su organización funcional y jerárquica, cuestiones que corresponden estrictamente al ámbito organizativo de cada organismo prestatario, sino en el sentido de coordinar la territorialización planteada con la estructura de la aglomeración y el sistema urbano que finalmente se determinen.

IV.3.1. ESTRATEGIA: Análisis de las propuestas de organización y actuación en materia de sanidad y educación para la aglomeración urbana previstas en sus respectivos planes.

En materia de salud, el "Mapa" previsto establece una cabecera principal del sistema en la ciudad de Granada con alcance subregional y una serie de Zona Básicas de carácter municipal o supramunicipal, cuyos centros de ubican en Armilla, Atarfe, Churriana, Maracena, Pinos Puente, Santa Fe y La Zubia, así como, naturalmente, varios de ellos en Granada ciudad.

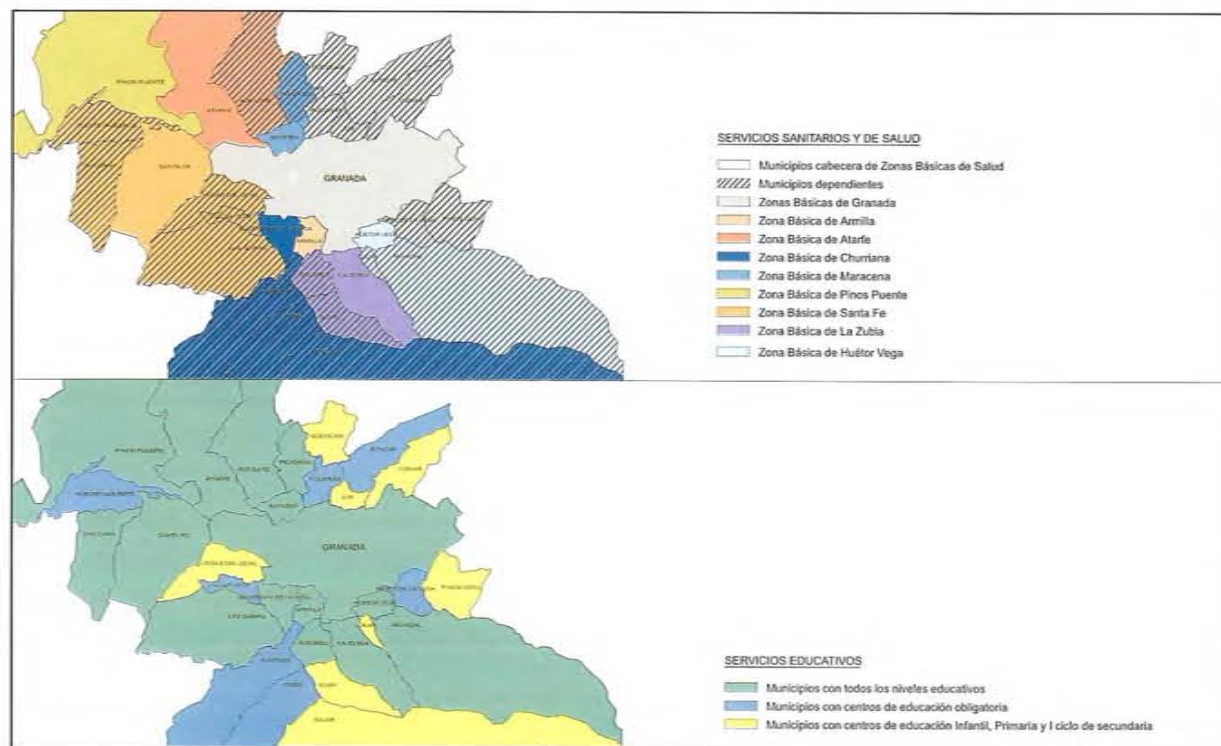
En materia educativa, el "Mapa de Enseñanzas y Red de Centros" previsto clasifica los municipios de la aglomeración en cuatro grupos: con todos los niveles educativos; con todos los niveles educativos obligatorios; con centros de educación infantil, primaria y primer ciclo de secundaria obligatoria; y sólo con educación infantil y primaria. En el último grupo se encuentra exclusivamente Viznar; en el penúltimo Cajar, Dilar, Gójar, Güevéjar, Jun, Pinos Genil y Vegas del Genil; en el antepenúltimo Alfacar, Alhendin, Cenes de la Vega, Cúllar Vega, Fuente Vaqueros, Otura y Pulianas; y el resto en el primer grupo.

IV.3.2. ESTRATEGIA: Contraste de las propuestas sectoriales con las previsiones estructurales del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración.

En general puede considerarse válida la territorialización de los servicios realizada en los dos "Mapas" citados, con el nivel de determinaciones y conocimientos de la actual fase de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada. Sin perjuicio de lo anterior, han de realizarse tres matizaciones sobre ellos: de una parte, la Zona Básica de Salud de La Zubia atiende a una población elevada y creciente, que pudiera alcanzar a corto plazo (años 2.001) los 45.000 ó 50.000 habitantes, por lo que resulta recomendable proponer su división en dos, una que se mantendría en La Zubia y una nueva que tendría su centro en Huétor Vega; de otra, a efectos de disminuir la movilidad de la población escolar de menor edad, se considerarecomendable que ningún municipio deje de contar con centros que permitan cursar el primer ciclo de secundaria, por lo que Viznar debe elevarse un escalón en los grupos antes indicados; finalmente, Peligros está llamado a prestar servicios de carácter supramunicipal a la zona centro-norte de la aglomeración, por lo que debe poder prestar todos los niveles educativos.

IV.3.3. ESTRATEGIA: Diseño definitivo temporalizado con la programación del Plan de Ordenación del Territorio de los respectivos "Mapas" de servicios para el ámbito de la aglomeración.

El Plan de Ordenación del Territorio, una vez establecida definitivamente la estructura de la aglomeración, deberá prever las matizaciones que deban realizarse a los distintos "Mapas" de prestación de servicios, siempre desde la óptica de la territorialización de sus previsiones, así como temporalizar sus actuaciones con el resto de las intervenciones propuestas.



IV.4. OBJETIVO: Garantizar las reservas para los equipamientos básicos supramunicipales

Como se indicó repetidas veces a lo largo del Diagnóstico y también en este documento de Bases, ni el planeamiento urbanístico municipal, ni el desarrollo que de él se está realizando por muchos de los municipios de la periferia de la aglomeración, está ayudando a la mejora del sistema urbano, sino que por el contrario en algunas ocasiones está incrementando el desorden existente.

En efecto, la prevalencia que desde el planeamiento, tanto general como de desarrollo, se le da a facilitar la gestión urbanística, frente a lograr objetivos de ordenación que pudieran suponer una mayor complejidad de aquella, está produciendo, entre otros efectos negativos, la aparición de multitud de pequeñas reservas de equipamiento con dimensiones insuficientes para soportar la ubicación de las dotaciones necesarias, tanto de carácter municipal como supramunicipal. Así, es habitual en suelo urbano la delimitación de una multitud de pequeñas unidades de ejecución, cuyas reservas escasamente superan los quinientos o mil metros cuadrados y en suelo apto para urbanizar la delimitación de sectores de planeamiento parcial de menos de doscientas cincuenta viviendas, con lo que sus reservas apenas superan los dos mil metros cuadrados para uso escolar o los mil para el resto de servicios públicos. Además, dichas reservas en muchas ocasiones se califican de forma fragmentaria, haciéndolas aún menos aptas para los usos a los que deberían servir.

Por otra parte, los planes municipales no suelen calificar suelos para dotaciones de sistema general que pudieran suplir la inadecuación de los sistemas locales ya indicada, ante la falta de mecanismos de gestión para ello en la figura de planeamiento normalmente utilizada (Normas Subsidiarias) y de recursos económicos municipales para su adquisición onerosa.

Esta cuestión que está afectando de forma negativa el necesario equilibrio que debe existir en el crecimiento urbano entre nuevas viviendas y nuevas dotaciones, además de ser un problema urbanístico local, desde la óptica de la aglomeración urbana ha de contemplarse como un problema de carácter supramunicipal dada la interrelación existente en la prestación de servicios entre los distintos municipios.

El objetivo propuesto de **garantizar las reservas en el planeamiento urbanístico para los equipamientos básicos supramunicipales**, pretende que éste determine explícitamente la localización, forma de gestión y programación de las dotaciones que el Plan de Ordenación del Territorio, con base en la planificación sectorial y en la estructura territorial y funcional prevista, asigne a cada municipio o núcleo urbano, cuando existan varios relevantes en un mismo término municipal.

IV.4.1. ESTRATEGIA: Inventariar los equipamientos supramunicipales previstos por la planificación sectorial para el ámbito de la aglomeración.

Se van a entender de carácter supramunicipal para el POT los Centros de Salud y los Centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria y no Obligatoria. De la inventariación previa realizada se ha deducido el esquema adjunto y la tabla siguiente, cuyas previsiones son provisionales y podrán ser modificadas a lo largo del proceso de formulación del Plan.

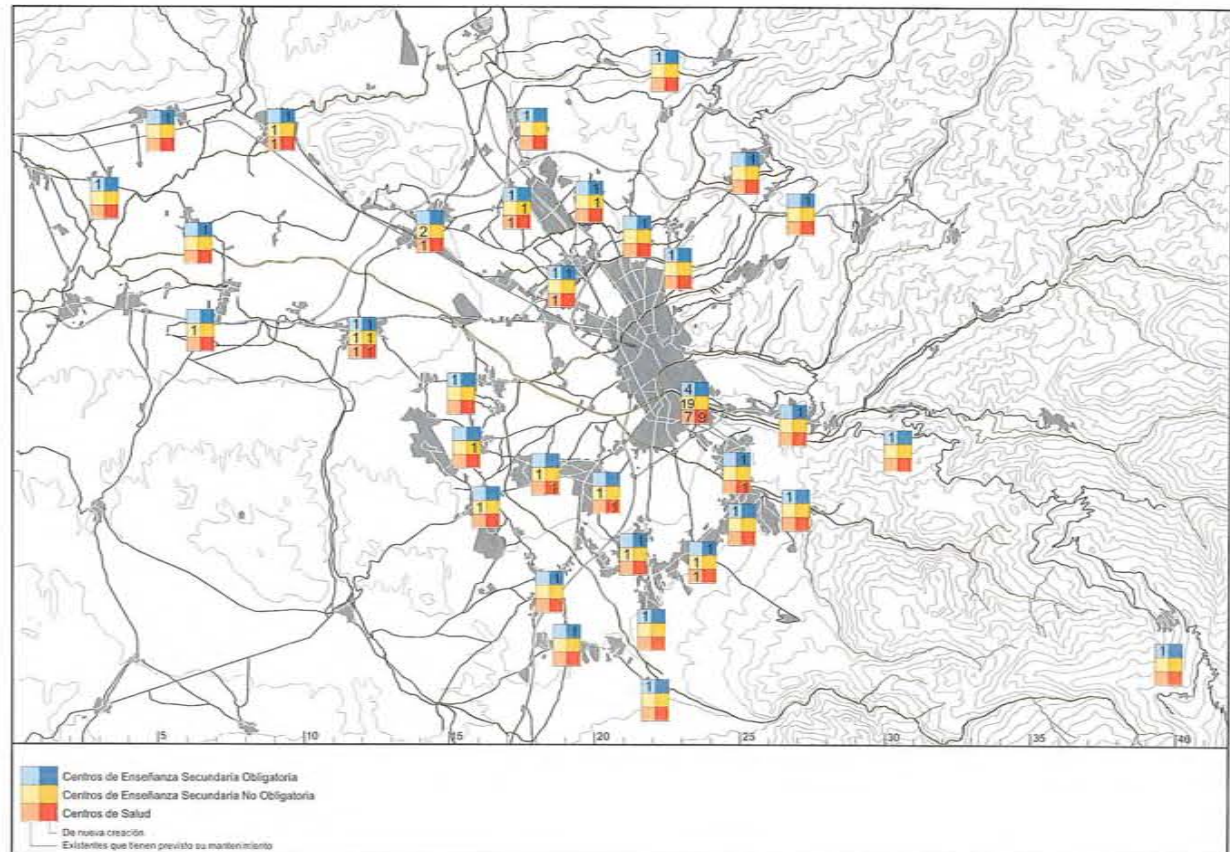
Municipios	Centros ESO	Centros ESNO	Centros de Salud
Albolote	--	1	--
Añacar	1	--	1
Ahendín	1	--	--
Armillá	--	1	1
Cenes de la Vega	1	--	--
Cullar Vega	1	--	--
Churriana V.	--	1	1
Fuente Vaqueros	1	--	--
Granada	3	20	13
Huétor Vega	2	--	--
Maracena	1	--	1
Ogijares	1	1	--
Otura	1	--	--
Peligros	1	--	--
Pinos Puente	1	1	1
Pulianas	1	--	--
Santa Fe	--	2	1
Víznar	--	--	--
Zubia (La)	1	1	1

IV.4.2. ESTRATEGIA: Señalar los equipamientos que precisen nueva ubicación y las determinaciones que a tal efecto contengan los planes municipales.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá indicar cuales de los nuevos Centros indicados en la tabla no tienen reservas calificadas por el planeamiento o dichas reservas son inadecuadas, debiendo establecerse otras nuevas.

IV.4.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal relativas a las reservas de suelo que deban establecer.

El POT deberá contener una normativa de carácter vinculante para el planeamiento donde se indiquen los equipamientos supramunicipales que deba prever cada plan, así como los requisitos superficiales, morfológicos y posicionales que deban cumplir.



IV.5. OBJETIVO: Establecer reservas para las dotaciones generales de la aglomeración

En los objetivos anteriores de esta misma base, se ha visto la necesidad de coordinar las previsiones de las distintas planificaciones sectoriales (sanidad y educación básicamente) con la estructura territorial de la aglomeración, así como de establecer las reservas para la ubicación de las dotaciones supramunicipales en los distintos planes urbanísticos municipales para garantizar su adecuada localización. El presente objetivo se dirige al escalón superior de la jerarquía de equipamientos, los que están al servicio general de la aglomeración e incluso al servicio de la globalidad de la provincia. Con él se trata de inventariarlos y establecer sus necesidades superficiales y de localización, para finalmente garantizar las necesarias reservas en el planeamiento municipal.

El propio rango jerárquico establecido deja fuera de toda duda la necesidad de que el Plan de Ordenación del Territorio se pronuncie sobre la localización y características de los mismos, ya que forman parte de la estructura territorial básica de la aglomeración, por ser prestatarios de servicios a la globalidad de los ciudadanos, generadores de una alta movilidad y demandantes de una especial accesibilidad, por lo que deben estar

coordinados con otras acciones del Plan, tales como la reforma del sistema de comunicaciones o el diseño del sistema de transporte público.

Por otra parte, la mayoría de estas dotaciones generales sufren una tendencia a autonomizar sus decisiones de programación y localización, que dificulta su inserción dentro de una planificación de carácter más general. Y ello, tanto por la propia singularidad de sus requerimientos, como por la dificultad interna que en muchos casos padecen para establecer sus previsiones a medio y largo plazo, al depender de variables exógenas, tales como los presupuestos generales, o la política regional y nacional.

Finalmente, este objetivo no sólo debe considerar demandas ciertas y conocidas, sino que debe extender su ámbito sectorial a la reserva de suelos que por sus características singulares de posición, accesibilidad, entidad superficial, etc. puedan ser considerados recursos estratégicos para la ubicación de dotaciones aún no conocidas o cuantificadas, pero que sin duda aparecerán a lo largo del período de vigencia tanto del propio Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración, como de los planes urbanísticos municipales.

IV.5.1. ESTRATEGIA: Inventariar las nuevas dotaciones generales previsiblemente necesarias en el período de vigencia del POT AUG.

Como primera línea estratégica se propone la inventariación de las dotaciones previsiblemente necesarias. Para ello, se han de establecer cuales son los servicios a considerar dentro de este nivel. En la tabla adjunta se han dividido la totalidad de las prestaciones de equipamiento según dos criterios: de una parte, con base en criterios de sectorialización se establecen los seis grupos siguientes, educativo, sanitario, deportivo, asistencial, cultural y administrativo; y de otra, con base en criterios de ámbito de servicio se establecen los tres siguientes, municipales, supramunicipales y de aglomeración. De la intersección entre ambos se obtiene cuál debe ser la materia del presente objetivo (ver la citada tabla adjunta).

La inventariación de las necesidades de cada uno de los servicios resultantes, no puede realizarse, como en otros niveles, a través del establecimiento de estándares superficiales óptimos y su comparación con la situación actual, sino que debe ser el resultado del análisis singularizado, que considere su organización, recursos humanos y económicos, evolución de la demanda, integración con otros servicios similares en otros territorios, políticas de aplicación, etc.

En el proceso de formulación del Plan de Ordenación del Territorio se deberá realizar, en la medida de lo posible, dicho análisis, considerando las distintas planificaciones sectoriales y demandando la colaboración de los organismos prestatarios.

IV.5.2. ESTRATEGIA: Contrastar las determinaciones del planeamiento municipal con el inventario realizado y la adecuación espacial de las mismas.

Realizado el inventario de necesidades de los servicios de aglomeración, se deberá contrastar éste con las determinaciones previstas en los planes urbanísticos municipales -preferentemente de la subárea central de la aglomeración- a fin de determinar el nivel de satisfacción del mismo y las nuevas reservas que, en su caso, debieran establecerse en los distintos planes urbanísticos.

IV.5.3. ESTRATEGIA: Establecer conjuntamente con los organismos prestatarios y los municipios afectados las reservas adecuadas para las dotaciones necesarias.

Como resultado de todo lo anterior, se deberán constituir mesas de trabajo formadas por los organismos prestatarios, los municipios y la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a fin de señalar las ubicaciones más adecuadas para las reservas necesarias.

	EDUCATIVO	SANITARIO	DEPORTIVO	ASISTENCIAL	CULTURAL	ADMINISTRATIVO
MUNICIPAL	Infantil Primaria Secundaria obligatoria Educación de adultos	Consultorio médico Casa de socorro Planificación familiar	Instalaciones elementales Pistas deportivas	Guarderías Hogar de ancianos	Biblioteca local Centros culturales polivalentes	Ayuntamiento Correos Cámara Agraria Seguridad ciudadana
SUBAREA	Secundaria no obligatoria	Ambulatorio Centro de Salud Coordinación de Distrito	Instalaciones deportivas medias	Centros ocupacionales Residencias de ancianos Centros de menores	Cines Archivos-museos menores Salas de exposiciones	Protección Civil Juzgados Administración tributaria INEM
AGLOMERACION	Universitaria	Hospitales Clínicas Departamentos universitarios	Grandes instalaciones deportivas Deporte espectáculo	Residencias de ancianos con minusvalías Residencias especiales de menores Otros centros especializados	Archivos y bibliotecas especializadas Teatros Salas de congresos y exposiciones Museos	Delegaciones Provinciales Audiencias y Tribunales Cuarteles Cárceles Registros
DOTACIONES DE LA AGLOMERACION						

IV.6. OBJETIVO: Posibilitar la desconcentración de los servicios terciarios

La concentración espacial de las actividades ligadas al consumo directo de bienes o servicios tiene por objeto aprovechar los hábitos de desplazamiento de la población, bien por la existencia de otros servicios atractores, bien por la morfología de los sistemas de comunicaciones o la distribución del transporte público. Esta organización resulta adecuada mientras no se produzca un nivel de saturación que convierta las ventajas en inconvenientes. Esta situación se acusa, desde hace unos años, en la aglomeración de Granada, donde no en vano más de las tres cuartas partes del terciario se localiza en la zona medular de la ciudad central. Puede percibirse la asfixia que padece el comercio minorista y especializado del área central y algunos otros servicios (como se ha corroborado en el diagnóstico) debido a su máxima accesibilidad, lo que provoca efectos negativos, por cuanto abunda en los desequilibrios «centro-periferia» de un ámbito que por muchas razones ha de superarlos, perjudica al entorno arquitectónico del casco histórico y merma la calidad de vida de los residentes.

Aún siendo palpables estos problemas, las condiciones actuales de la aglomeración urbana no permiten que las actividades se distribuyan más equilibradamente por su territorio ante la falta de áreas con adecuada accesibilidad y centralidad descentralizada que garanticen mínimamente el éxito de una reubicación sustancial.

Así, los problemas derivados de la situación actual sólo cabe enfocarlos con óptica global respecto a su función y distribución espacial, aún partiendo de que su modificación es especialmente compleja debido tanto a la gran homogeneidad en los núcleos de población que componen la aglomeración, como a la radialidad de la morfología del sistema urbano. Por otra parte, al desarrollarse mayoritariamente la actividad de los servicios terciarios en condiciones de libre mercado, las políticas de intervención no pueden ser directas sino que deben instrumentarse mediante otras políticas públicas de intervención, que induzcan cambios necesarios en orden a una distribución más lógica de la accesibilidad en el territorio de la aglomeración, adecuando el trazado de su red viaria y el diseño del servicio de transporte para potenciar la interrelación municipal y zonal modificando la actual estructura radial, así como localizando las dotaciones y servicios en los centros intermedios, lo que puede posibilitar una más apropiada jerarquía del sistema.

Para este fin se propone favorecer, e incluso crear, las condiciones espaciales que permitan la desconcentración de los servicios terciarios hacia otros lugares de la aglomeración. En este sentido, se trata de señalar los lugares adecuadamente situados respecto a la futura estructura de la aglomeración, tanto por accesibilidad general y disponibilidad de terrenos, como por distribuirse estratégicamente respecto a la disposición de los núcleos de población y presumible dinámica de los mismos. En definitiva, la creación de Centros Periféricos de Actividad, que permitan el desarrollo y crecimiento de servicios de nivel intermedio, que permitan un mejor servicio a los ciudadanos, a la misma vez que posibiliten un nuevo y más equilibrado desarrollo de las actividades económicas terciarias.

IV.6.1. ESTRATEGIA: Analizar las propuestas de red viaria, nuevos nodos del transporte público y áreas de concentración de equipamientos, para señalar las áreas preferentes.

Como se ha indicado anteriormente, el señalamiento por parte del Plan de Ordenación del Territorio de unas determinadas localizaciones para la descentralización de los servicios terciarios, no pasaría de ser una determinación voluntarista, debido a la libertad de mercado en que se desenvuelve el sector, si dicho señalamiento no está apoyado por otras políticas de carácter estructural.

A tales efectos, el logro del objetivo propuesto tiene que basarse en la coordinación de las ubicaciones que se señalen, con los puntos singulares

resultantes de la reforma del sistema de comunicaciones, con los nodos del sistema de transporte público y con las áreas de concentración de dotaciones y servicios de carácter supramunicipal establecidas.

Del análisis de los tres factores anteriores -viario, transporte público y concentraciones de dotaciones- se deducen seis localizaciones singulares en las que coinciden accesibilidad singular por intersección entre vías en ronda y vías radiales, nodos del sistema de transporte público por concentración de líneas y previsión de equipamientos supramunicipales multisectoriales.

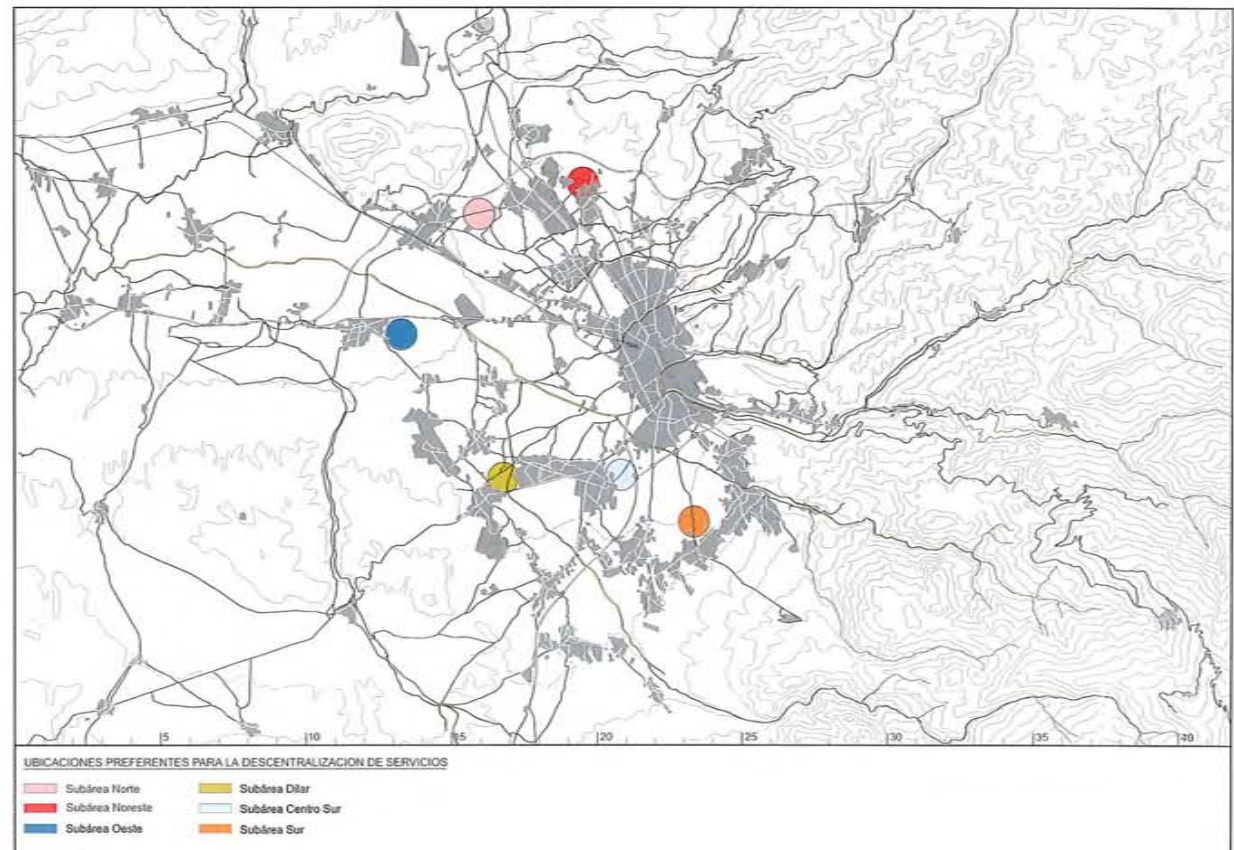
IV.6.2. ESTRATEGIA: Proponer un sistema de áreas de “centralidad descentralizada”.

Los seis emplazamientos propuestos se indican en el esquema adjunto. Dos de ellos se sitúan en la Subárea Norte: uno en la carretera local Albolote-Atarfe en inmediatez con la autovía A-92 y otro entre el núcleo de Peligros y el polígono Asegura a fin de servir también a los municipios del Subárea Este por su relativa proximidad a los mismos. La tercera localización se ubica en la Subárea Oeste de la aglomeración, en el lado oriental del núcleo de Santa

Fe, con buen acceso a través del Distribuidor Oeste proyectado, por donde se conecta con el resto de la Vega y a través del acceso a Granada (CN-342), desde el puente de los Vados, para los núcleos más orientales de este ámbito. La Subárea Dilar se encuentra bien centralizada en el espacio existente entre los núcleos de Cúllar Vega, Gabia la Grande y Churriana de la Vega, donde se propone otra de las localizaciones de servicios terciarios. En la interconexión de la Ronda Sur y la Circunvalación, entre Armilla y la barriada granadina del Zaidín, se ubica la quinta área seleccionada, que puede descentralizar servicios de la Subárea Centro-Sur. Finalmente, la Subárea Sur encuentra un buen lugar central sobre la carretera de La Zubia, intersección con el Distribuidor Sur previsto.

IV.6.3. ESTRATEGIA: Dictar normas para el planeamiento municipal que garanticen la posibilidad de localizar servicios terciarios en las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, que garantice la posibilidad de ubicación de estos centros, mediante la reserva de la superficie adecuada.



V. BASE: POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

El diagnóstico precedente ha puesto en evidencia que, en la actualidad, la aglomeración urbana de Granada es débil demográfica y económicamente en comparación con otras de Andalucía (Sevilla y Málaga en particular), está hiperovertida por la preeminencia absoluta de la ciudad central, el excesivo predominio de los servicios públicos dentro de un muy desarrollado sector terciario y una escuálida base industrial, apenas exportadora y destinada esencialmente a abastecer el mercado metropolitano, y que encuentra complemento en el subsector construcción, también muy acrecentado gracias a la fuerte actividad constructiva registrada en las últimas décadas. Pero asimismo se perfila un espacio dinámico poblado por unos 450.000 habitantes, capaz de articular e integrar económicamente y de impulsar el desarrollo no sólo urbano sino de procesos de innovación en su área de influencia, que está diversificado funcionalmente, que cuenta con universidad y comercio pujante, así como recursos turísticos y ambientales de primer orden (soberbio patrimonio arquitectónico y cultural, paisaje excepcional, cualificación ambiental elevada en términos generales, turismo urbano y deportivo, importantes celebraciones de congresos, exposiciones y festivales...), sin ser desdeñables los empresariales y de cualificación laboral y técnica.

El sector privado requiere un marco adecuado y bien definido para desarrollar de modo óptimo sus actividades económicas, pero las condiciones actuales de la aglomeración urbana no permiten que las actividades terciarias

se distribuyan en el territorio debido a la falta de áreas de accesibilidad suficiente, así como de necesaria transparencia y legibilidad espacial para usuarios potenciales, que garantice el éxito de la reubicación. A pesar de no presentar ningún sector o actividad económica que pueda ejercer de gran impulsor que arrastre actividad y empleo, una cierta especialización industrial en el subsector alimentario, el protagonismo de la actividad turística (la mejora de las redes de comunicación terrestres puesta en marcha o proyectada pueden permitir, con la reducción de los tiempos de viaje a los grandes centros urbanos, ofertar una nueva función turística a la tradicional) y la Universidad, que tiene un importante papel que jugar en el sistema Ciencia-Tecnología-Empresa, constituyen claras bazas que mantener e impulsar.

En definitiva, la aglomeración de Granada presenta ciertas oportunidades expuestas. Pero sobre todas ellas destaca su papel de centro de Andalucía Oriental, que puede consistir en la posibilidad de organizar un sistema dual con Málaga, pero aún más en constituir el enlace con Levante (y el Arco Mediterráneo) a partir de la reciente malla de comunicaciones viales que la posicionan muy favorablemente y le permite superar su tradicional aislamiento. La nueva realidad socioeconómica y territorial conlleva, a su vez, un reforzamiento de este espacio en el sistema de ciudades regional y nacional, pues implica un «nuevo» peso demográfico, que constituye,

junto a la accesibilidad adquirida con las infraestructuras ejecutadas en la actual década, un incremento apreciable de un potencial previamente obtenido con la consolidación de los recursos naturales y humanos apuntados, que en breve plazo pueden verse ampliados con el previsto complejo biosanitario del denominado Campus de Salud.

Ahora bien, esta situación alcanzada en la comarca de la Vega de Granada tiene efectos internos y externos: entre los primeros, destaca la cierta desestructuración existente por causa de un proceso de expansión muy acelerado y devorador de recursos espaciales, mientras que de cara al exterior se comporta como una importante aglomeración urbana que recupera paulatinamente el protagonismo a escala regional oscurecido durante muchas décadas. No cabe duda que la nueva situación geoestratégica adquirida con las actuaciones emprendidas por las administraciones públicas en materia de comunicaciones y transportes, aún no siendo específicamente privilegiadas por el área de Granada, han revertido positivamente en su accesibilidad y proyección, en su enclavamiento dentro de los espacios dinámicos del sur y levante peninsular, en suma.

La cuestión posicional y, en definitiva, de accesibilidad hacia o desde el exterior induce nuevas perspectivas que un plan estratégico o de ordenación del territorio a escala regional deben contemplar y potenciar. En este orden de cosas, la mejora de las condiciones ambientales, de la movilidad, de los equipamientos sociales, de la ubicación adecuada de los usos productivos y de determinadas actividades terciarias, etc., redundará en mejores condiciones de partida, en una más atractiva oferta del territorio de la Vega de Granada, de cara a su posicionamiento para la captación de actividades e inversiones. Bajo este prisma, se justifica sobradamente el interés prioritario de la formulación de esta Base, que no es incompatible con específicos planes estratégicos, si han lugar, de reactivación agraria, de impulso a los subsectores comercial y turístico, de regeneración ambiental u otros. En cualquier caso, es preciso reservar suelos para infraestructuras intermodales de transporte de mercancías y vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades económicas. A su vez, se requiere plantear, como objetivo operativo y concreto, reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de Salud que aproveche las inercias por éste desencadenadas, así como otro, donde la Administración puede actuar indirectamente, destinado a potenciar la descentralización del sector terciario.

Ahora bien, aunque queda claro que la aglomeración urbana de Granada basa su actividad económica en el sector terciario, también juega un papel todavía notorio el sector primario a través de la agricultura de la vega y entorno. En la vega, los principales recursos son el suelo y el agua, el primero por su incuestionable calidad y el segundo por su abundancia general, así como también buena calidad media. Hay que valorar ambos en su medida, y a ellos hay que añadir la tradición, la extensión y unidad territorial, los flujos establecidos, las infraestructuras, etc., y un poco por encima de todo ello, la persistencia de más de 3.500 empleos en el sector que difícilmente encontrarían reubicación en otras actividades. Por todo ello, es preciso, pues, proteger los suelos de alto valor productivo agrícola y, en razón a una cierta dilapidación de recursos hídricos, así como una deficiente distribución de los mismos, mejorar el sistema de regadío de la vega, convirtiéndose ambos propósitos en sendos objetivos de ordenación.

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS GARANTIZAR LA PRESTACIÓN ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	
PROTEGER LOS SUELOS DE ALTO VALOR PRODUCTIVO AGRÍCOLA	<p>Los suelos de alto valor agrícola de la aglomeración, concentrados básicamente en la Vega, están sufriendo un proceso de abandono o cambio de uso motivado en gran parte por la presión urbana. El objetivo propuesto tiene por finalidad el mantenimiento para el uso agrícola de todos aquellos suelos de la Vega cuya ocupación no sea estrictamente necesaria por motivos de interés público general. Las opciones estratégicas serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar los suelos considerados de alto valor productivo agrícola. ■ Formular el Plan Especial de Protección de la Vega de Granada previsto en el PEPMF de la provincia, con el ámbito antes señalado. ■ Dictar normas vinculantes para el planeamiento y la gestión municipal de conformidad con las determinaciones del citado Plan Especial de la Vega.
MEJORAR EL SISTEMA DE REGADÍO DE LA VEGA DE GRANADA	<p>El sistema de regadío de la Vega está afectando negativamente a la productividad, al uso de las aguas superficiales y a la conservación del acuífero. Sin embargo, dicho sistema, además de su valor histórico y cultural, es el que da lugar a unas condiciones ambientales singulares internas y de su entorno inmediato. El objetivo propuesto persigue mejorar el rendimiento del sistema, sin producir cambios ambientales negativos. Las opciones estratégicas serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Realizar un análisis pormenorizado del sistema del sistema de regadío de la Vega (Comunidades, acequias, conservación, volúmenes de agua, ...etc.) ■ Establecer las condiciones ambientales que deben mantenerse en la Vega y su entorno y su relación con el agua. ■ Diseñar junto con la administración competente, un programa de mejora del sistema de regadío que mantenga las condiciones ambientales establecidas.
RESERVAR SUELOS PARA INFRAESTRUCTURAS INTERMODALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	<p>La aglomeración de Granada ha adquirido una posición estratégica en el sistema urbano andaluz tras las obras de infraestructura viaria ejecutadas. Sin embargo, la carencia de instalaciones de transporte puede cercenar las nuevas posibilidades de desarrollo económico. El objetivo propuesto persigue coadyuvar a la creación de las infraestructuras necesarias para reforzar el papel de la aglomeración en el sistema de transporte. Las estrategias serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar las áreas de la aglomeración adecuadas para la construcción de un Centro Intermodal de Transporte de Mercancías. ■ Establecer, junto con las administraciones competentes, la ubicación mas adecuada y el programa de necesidades. ■ Reservar desde el POT el suelo necesario para la construcción del Centro Intermodal.
VINCULAR EL USO DE LOS SUELOS ESTRATÉGICOS PARA LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	<p>La distribución tradicional de las actividades productivas en la aglomeración y las actuaciones propuestas en el sistema de comunicaciones, otorgan un carácter estratégico a determinados suelos para la nueva ubicación de dichas actividades. El objetivo propuesto tiene por finalidad preservar las áreas estratégicas de otros usos, que por mas rentables o mas comunes compiten desigualmente por el espacio. Las opciones estratégicas serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar los suelos considerados estratégicos a efectos de la ubicación de nuevas actividades productivas. ■ Dictar normas vinculantes que impidan la ubicación en las áreas delimitadas de otros usos. ■ Potenciar la urbanización de las áreas señaladas.
RESERVAR SUELOS PARA UN PARQUE INDUSTRIAL LIGADO AL CAMPUS DE LA SALUD	<p>El Campus de la Salud es uno de los proyectos de mayor importancia que se desarrollan actualmente en la aglomeración. Sin embargo, además de su valor como mejora de las condiciones sanitarias y universitarias, es necesario contemplar las posibilidades que ofrece desde el punto de vista del desarrollo económico. El objetivo indicado persigue amparar el desarrollo de un área de Investigación y Desarrollo aneja al futuro Campus. Las opciones estratégicas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar el área mas adecuada para la implantación del Parque Industrial. ■ Dictar normas vinculantes que preserven el área indicada de otros usos. ■ Fomentar, junto con las administraciones competentes, la realización del Parque Industrial.
POTENCIAR LA DESCENTRALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL SECTOR SERVICIOS	<p>Los servicios especializados, a empresas o al sector público se encuentran concentrados en el área central de Granada con graves dificultades de expansión, así como causando problemas de congestión añadidos. El Objetivo propuesto pretende la reserva de una o varias áreas, básicamente de oficinas, que permitan la creación de nuevos espacios urbanos cualificados y accesibles que permitan la descentralización del sector. Las opciones estratégicas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Señalar las áreas que potencialmente podrían ser válidas para la ubicación de empresas de servicios avanzados. ■ Dictar normas al normas al planeamiento municipal para que este cuantifique y adapte las áreas señaladas. ■ Fomentar la urbanización de las áreas señaladas.

V.1. OBJETIVO: Proteger los Suelos de Alto Valor Productivo Agrícola

Los antiguos y fértiles regadíos de la Vega de Granada se han erigido como el principal recurso de la comarca hasta mediados de siglo. En efecto, la Vega, además de constituir un importante espacio de alta productividad agrobiológica y de condiciones espaciales favorables en general, conducentes a una alta valoración del recurso vega (excepcional fertilidad de los suelos, práctica ausencia de obstáculos físicos, abundancia general de agua, entramados viarios e hídricos densos y operativos en su mayor parte, dotación suficiente de elementos e infraestructuras de apoyo a la explotación agraria...) que resulta relativamente escaso en el conjunto de la alta Andalucía, es actualmente, ante todo, un espacio homogéneo extenso y unitario donde son igualmente muy valorables sus aspectos histórico-culturales, paisajísticos, ambientales y estratégicos para la propia aglomeración urbana. Un importante recurso espacial y productivo que, por falta de renovación al no adecuarse a las nuevas necesidades y demandas del mercado y del empresariado, ha derivado en un mero soporte físico para el aprovechamiento del sistema urbano.

Por causa directa o inducida de la dinámica transformadora generada con la expansión de los usos urbanos, lo cierto es que se producen determinadas sinergias conducentes, por un lado, al abandono de suelos agrícolas, que si en algunos casos son estrictamente marginales, en otros están plenamente integrados en el sistema por su situación, fertilidad y condiciones de explotación; y por otro lado, a un creciente tensionamiento que conlleva frecuentemente la ocupación desordenada del espacio productivo con usos urbanos, industriales o de otra índole, en consonancia con la situación crítica por la que atraviesa la agricultura tradicional, que propicia estos procesos. Pero esta situación difícil por la que atraviesan las actividades agrarias en el ámbito no desmerece la alta cualificación que ostenta su espacio físico para acoger con éxito múltiples usos de carácter rural, representando, pues, un recurso base -la feracidad del suelo de vega, esencialmente-, que puede recobrar interés a partir de ciertas reorientaciones productivas o por incidencia de un modelo territorial que propicie una integración coherente entre las dimensiones urbana y rural. A lo anterior se añade el peso social de algunos millares de activos agrícolas que mantienen en explotación todo espacio disponible y no sujeto a procesos de cambio de uso.

Por tanto, cultural, racional, económica, paisajística y territorialmente, así como por motivos de interés público general, es preciso mantener el uso agrícola, incluso potenciarlo con medidas estructurales, de todos aquellos suelos rústicos del ámbito cuya ocupación no sea estrictamente necesaria para el desenvolvimiento normal del sistema urbano. Mientras no se perfila una alternativa global y optimizadora del recurso suelo del espacio productivo, conviene establecer cautelas acerca de cualquier transformación masiva que resulte irreversible. La ordenación del espacio rústico debe ser unitaria para todo el espacio de la Vega, a pesar de las peculiaridades de las áreas distinguibles; debe establecer, a partir de la jerarquización de la red viaria, la regularización de linderos y bordes de caminos; debe localizar zonas aptas para la implantación de actividades asociadas a la agricultura fuera de los polígonos industriales; debe adaptar las infraestructuras para mejorar la eficacia; etc.

V.1.1. ESTRATEGIA: Señalar los suelos considerados de alto valor productivo agrícola.

En esta porción oriental de la depresión de Granada existen abundantes situaciones de predios agrícolas productivos, esencialmente sobre los blandos terrenos postorogénicos y donde los relieves no superan pendientes medias superiores al 7%; incluso cuando esto último ocurre, el aterrazamiento e irrigación de las laderas consigue un eficaz rendimiento agrobiológico. Por

tanto, desde este tipo de regadíos a los que se emplazan en los fondos de los valles encajados hasta los extensos olivares de secano de las cuencas del Velillo y Cubillas, son múltiples las manifestaciones de suelos de alto valor productivo agrícola. Sin embargo, otros factores añadidos, como gran extensión homogénea y de topografía subhorizontal, densa red de infraestructuras ligadas a la explotación y alta accesibilidad desde los asentamientos, se concitan únicamente en la gran llanura aluvial de Genil, la denominada Vega de Granada, esencialmente en el área de los regadíos antiguos. Esta circunstancia básica (sus elevados atributos productivos agrobiológicos), junto a las tensiones urbanísticas que soporta, convierten este espacio en el más necesitado y acreedor de protección específica (ver esquema adjunto).

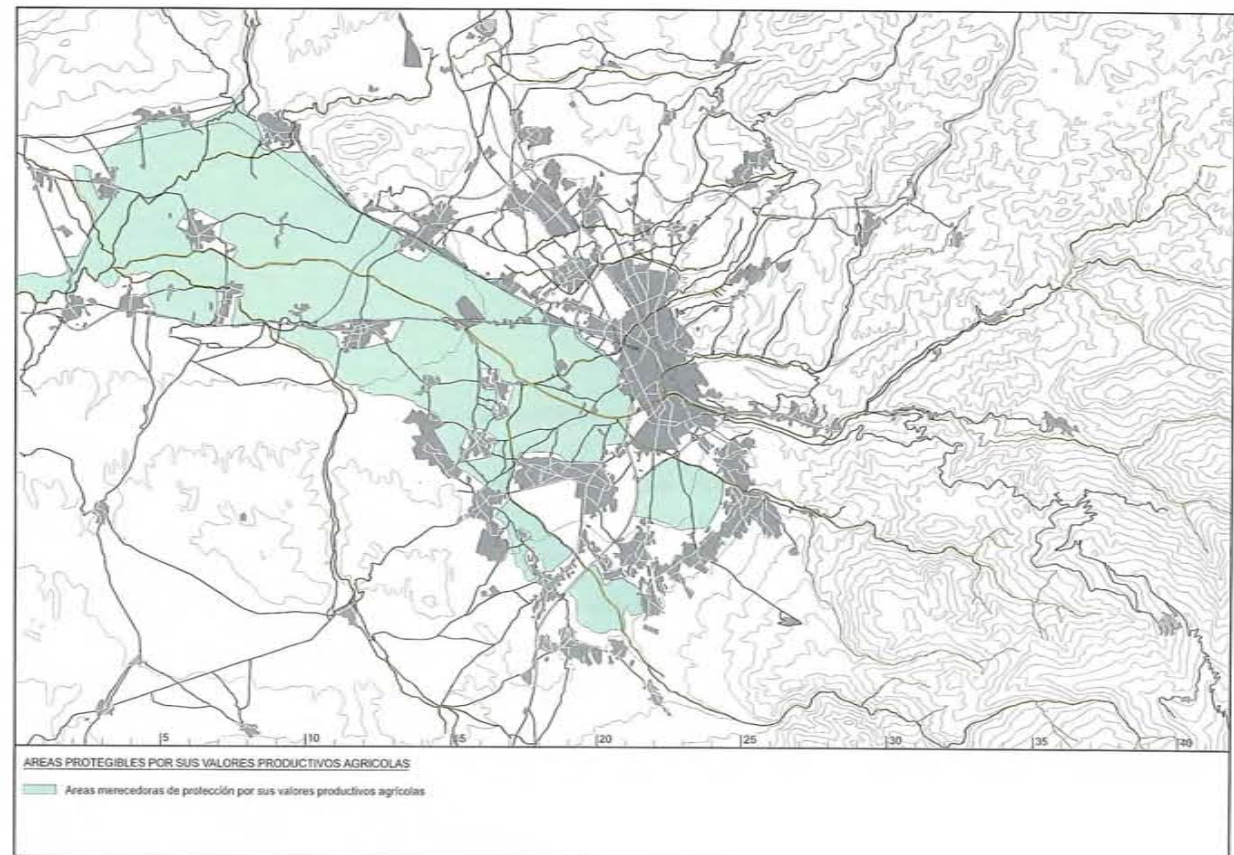
V.1.2. ESTRATEGIA: Profundizar el estudio sobre la Vega de Granada en el Plan de Ordenación del Territorio, de manera que haga innecesario en Plan Especial previsto en el PEPMF de la Provincia.

La complejidad del espacio de La Vega, descrita a lo largo de este documento,

obliga a pormenorizar las determinaciones de protección sobre la misma a un nivel de detalle inicialmente no previsto para el Plan de Ordenación del Territorio. Por ello, se propone la realización de un estudio monográfico sobre dicho ámbito, que permita el conocimiento pormenorizado de sus problemas y oportunidades. Dicho estudio deberá considerar, además de los valores de todo tipo propios del ámbito, el contenido del resto de las Bases y de los Planes Municipales, proponiendo unas líneas de actuación, que permitan el desarrollo urbano y la adecuación de la estructura de la aglomeración de forma compatible con la defensa del patrimonio cultural, territorial y económico que La Vega supone.

V.1.3. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes para el planeamiento y la gestión municipal, de conformidad con los estudios que se realicen.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, cuya finalidad sea la protección compatible de los valores culturales, ambientales, paisajísticos, territoriales y productivos de La Vega, basada en los estudios y criterios antes indicados.



V.2. OBJETIVO: Mejorar el sistema de regadío de la Vega de Granada

Por los estudios realizados se estima que, para compensar el déficit actualmente acumulado por el sistema, cabe actuar en dos frentes principales; la necesidad de recuperación y reciclado de las aguas residuales para incorporarlas al caudal destinado a riego; y por otro, la mejora del rendimiento de los sistemas de regadío, cuya baja eficacia es causa principal de la situación deficitaria que persiste hoy por hoy. El actual sistema de regadío de la Vega está afectando negativamente a la productividad del agua en sus múltiples posibles utilidades, al uso de las aguas superficiales y a la conservación del acuífero, al resultar altamente consuntivo. Sin embargo, dicho sistema, además de su valor histórico y cultural, es el que da lugar a unas condiciones ambientales singulares en el área de la Vega. Frente a estas premisas, el objetivo propuesto persigue mejorar el rendimiento del sistema sin producir cambios ambientales negativos. Encontrar este equilibrio constituye el principal reto en la mejora del sistema de regadío de la comarca de la Vega de Granada.

En la actualidad, como siempre ha ocurrido, el riego preponderante en este espacio consiste en la inundación de las parcelas (riego por gravedad, a manta, de saturación...), a partir de una red de acequias abiertas y sin revestir, que se encuentra ramificada por todo el territorio. El paso a una red de acequias revestidas con juntas estancas o tuberías en presión, combinado con la implantación de

sistemas de riego localizado (aspersión, goteo) podría suponer una eficacia total del 80%, reduciendo de forma espectacular la demanda de recursos para riego y consiguientemente los elevados valores de pérdidas por evapotranspiración que actualmente se producen, estimados en un 30% del agua suministrada en cabecera. Complementariamente, la reutilización del efluente depurado de las aguas urbanas puede aportar hasta un 30% de la actual demanda agrícola, volumen de extraordinario interés para equilibrar el balance. Con estas medidas conseguiría evitarse la persistencia del actual estado de precariedad de la garantía del riego, con la consiguiente disminución de la tensión social que ello lleva aparejada, reduciendo las fricciones entre usuarios con intereses enfrentados (comunidades de regantes y habitantes de urbanizaciones, como caso más frecuente). Por otro lado, no es equilibrado actualmente el regadío de la Vega, pues en tanto que unas áreas gozan de recursos hídricos sin limitación, otras en cambio padecen restricciones, que pueden llegar a ser acusadas en los años escasos de precipitación; este desequilibrio afecta negativamente a la propia productividad de la Vega como espacio unitario.

Sin embargo, el sistema de regadío tradicional tiene efectos ambientales positivos y muy notorios en el área de acción, pues mantiene un grado de humedad general permanente muy por encima de la que registra el entorno

(secanos y zonas forestales) y, consecuentemente, con repercusión sobre las condiciones térmicas (refrescando el ambiente) y la frondosidad vegetal; a su vez, representa uno de los más carismáticos exponentes de un modelo cultural milenario con singulares reflejos paisajísticos muy apreciados en general. Estas condiciones ambivalentes, que actualmente exacerban sus aspectos antagónicos, acreditan la necesidad de una intervención que persiga mejorar el rendimiento del sistema, sin que produzca cambios ambientales y paisajísticos.

V.2.1. ESTRATEGIA: Realizar un análisis pormenorizado del sistema de regadío de la Vega (comunidades, acequias, conservación, volúmenes de agua, etc.)

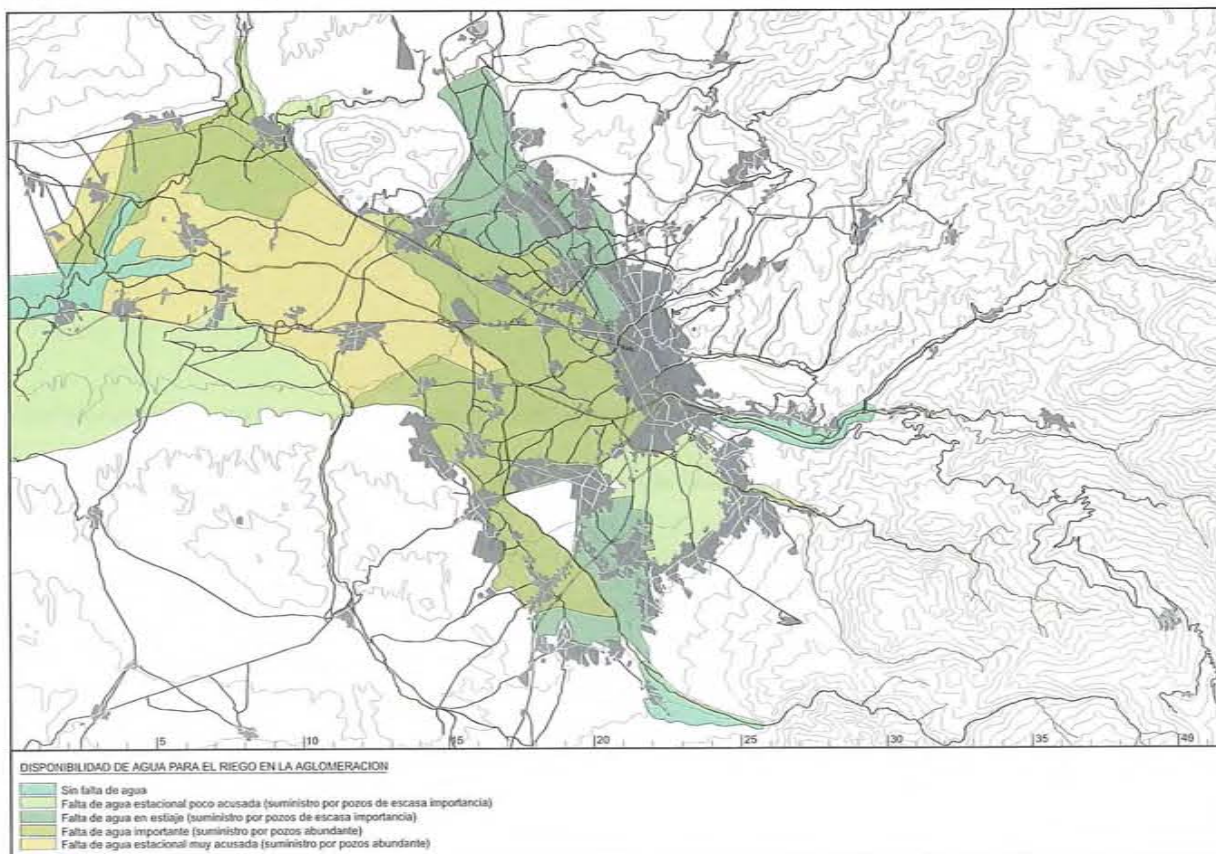
En el sistema de regadío de la Vega se constatan desequilibrios hídricos al yuxtaponerse zonas sin falta de agua durante todas las campañas de riego, con otras zonas que adolecen de carestía estacional más o menos acusadas y que soslayan parcialmente el problema con la explotación del acuífero (ver esquema anexo). Para conseguir el objetivo propuesto de mejorar el sistema de regadío de la Vega es preciso partir de su análisis pormenorizado. Como todo sistema cuenta con múltiples elementos y estructuras interdependientes, de modo que requiere un análisis multifactorial. En el sistema intervienen, de una parte, los recursos (disponibilidad de agua superficial y subterránea, volúmenes extraídos, afectación de los periodos secos, ...etc.), y en el otro vértice, los usuarios, que en este caso están organizados en torno a casi un centenar de Comunidades de Regantes, cuya incidencia es trascendente al establecer, entre otras cuestiones, turnos y tandas para efectuar el regadío. Entre recursos y usos, el sistema se completa con los flujos o medios, en este caso representados por las redes de canales, acequias, manantiales naturales utilizados y sondeos. La distribución de estos nodos del sistema, su estado de conservación y la incidencia que producen en la producción agraria son otros tantos aspectos que requieren ser evaluados.

V.2.2. ESTRATEGIA: Establecer las condiciones ambientales que deben mantenerse en la vega y su entorno y su relación con el agua.

Las arboledas (sotos, plantaciones de frutales y de choperas) ejercen un muy relevante efecto sobre las condiciones ambientales y paisajísticas que caracterizan la Vega, no sólo por la superficie evapotranspiradora relativamente superior a las de las plantas herbáceas, sino por su mayor perdurabilidad y entidad. Sus efectos trascienden el área propiamente agrícola al incidir sobre el conjunto del sistema urbano. El mantenimiento e, incluso, la potenciación de las arboledas pasa lógicamente por las medidas que impidan su destrucción, caso de los árboles de ribera (dominio público), o bien por aquellas que incentiven su mantenimiento, como ocurre con las explotaciones agrícolas de árboles frutales y alamedas. Como quiera que todos estos casos precisan mayores aportes de agua que los que meramente proporcionan las precipitaciones (caudal ecológico de los ríos para los árboles de ribera, regadío para los árboles frutales y alamedas), es evidente que las dotaciones hídricas deben al menos mantenerse en los volúmenes actuales.

V.2.3. ESTRATEGIA: Diseñar, junto con los Departamentos competentes, un programa de mejora del sistema de regadío que mantenga las condiciones ambientales establecidas.

El Plan de Ordenación del Territorio debe coadyuvar a la formulación por los Departamentos competentes (Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y Consejerías de Agricultura y Medio Ambiente) de un programa de mejora de los regadíos, que en consonancia con el Balance Hídrico propuesto, garantice los caudales superficiales y conserve las condiciones microclimáticas de La Vega.



V.3. OBJETIVO: Reservar suelos para las infraestructuras intermodales de transporte de mercancías

En relación directa con las comunicaciones, los transportes constituyen un claro indicador de desarrollo económico y de vinculación interterritorial. En consecuencia, las decisiones acerca del diseño y trazado de las infraestructuras del transporte, que han de hacerlo más económico, eficaz y operativo, tienen gran trascendencia, máxime considerando que aquellas decisiones, al afectar a la estructuración misma del espacio, conllevan efectos duraderos y acumulativos. A diferencia del aislamiento padecido durante las décadas pasadas, las nuevas infraestructuras viarias ejecutadas, junto a las previstas a corto-medio plazo, sitúan la aglomeración urbana de Granada en una posición ventajosa territorialmente, al coincidir dos de las principales rutas de comunicación de la península en soportes viarios de gran capacidad: el eje Madrid-litoral sur mediterráneo (CN-IV y CN-323) y el eje que enlaza Cádiz-Huelva-Sevilla con el Levante español, una de las áreas con mayor dinamismo económico actualmente. Cabe afirmar, pues, que la aglomeración está adquiriendo una posición estratégica en el sistema urbano andaluz. Pero esta nueva y muy mejoradora accesibilidad (que ya es prácticamente un hecho, aunque falta la ejecución de algunos tramos de autovía, como el Granada-Motril) no basta por sí misma para diversificar y desarrollar con el necesario ímpetu la economía de la comarca urbano-agraria de la Vega, pero puede favorecerlas si los agentes económicos interpretan con todo rigor las nuevas potencialidades.

El aprovechamiento óptimo de la nueva situación geoestratégica debe basarse necesariamente en el reforzamiento del sistema de transportes -relativamente débil y desorganizado en la actualidad-, puesto que la aglomeración puede constituir en breve un importante nudo en las transferencias de mercancías e intercambios desde o hacia gran parte de Andalucía occidental, Levante español, centro peninsular y Norte de África, además de consolidar su carácter de punto de destino con un mercado de casi medio millón de habitantes.

Sin embargo, la carencia de instalaciones de transporte puede cercenar las nuevas posibilidades de desarrollo económico. El objetivo propuesto persigue coadyuvar a la creación de las infraestructuras necesarias para reforzar el papel de la aglomeración en el sistema de transporte. En consecuencia, desde la perspectiva pública de operar estratégicamente sobre el territorio en las nuevas circunstancias, se considera objetivo básico de ordenación la creación de infraestructuras intermodales de transporte de mercancías, para lo que será preciso reservar suelos apropiados. Si la aglomeración, en su nueva "situación geográfica" logra captar parte de las actividades relacionadas con la logística del transporte de mercancías de los recorridos Norte-Sur y Poniente-Levante, además de incrementarse el propio subsector, podría arrastrar con él a las actividades de distribución e incluso de producción del sector industrial. Para ello resulta imprescindible contar con un Centro de Transporte de Mercancías, hoy inexistente, que además permita el intercambio modal con el ferrocarril, aún cuando las posibilidades de éste a corto/medio plazo sean limitadas.

V.3.1. ESTRATEGIA: Señalar las áreas de la aglomeración adecuadas para la construcción de un Centro Intermodal de Transporte de Mercancías.

Cuatro son los criterios básicos a manejar para el señalamiento de las áreas posibles: en primer lugar, la existencia de intermodalidad efectiva, es decir la existencia de acceso viario y ferroviario; en segundo lugar, la existencia o previsión de al menos un acceso viario de alta capacidad (autovía o similar); en tercer lugar, proximidad a los principales accesos a la aglomeración desde los ámbitos antes indicados (Andalucía Occidental, Levante y centro peninsular); y finalmente, proximidad a las áreas internas demandantes y

productoras de mercancías (polígonos industriales). Evidentemente, el cumplimiento de las mayoría de estas condiciones sólo se produce en la parte noroeste de la aglomeración y especialmente, en el trapecio formado por la A-92, la CN-323 y la CN-432.

Por otra parte, estas propias Bases y en su desarrollo el Plan de Ordenación del Territorio, propondrá modificaciones importantes sobre los sistemas viario y ferroviario (Base 2), que habrán de ser tenidas en cuenta.

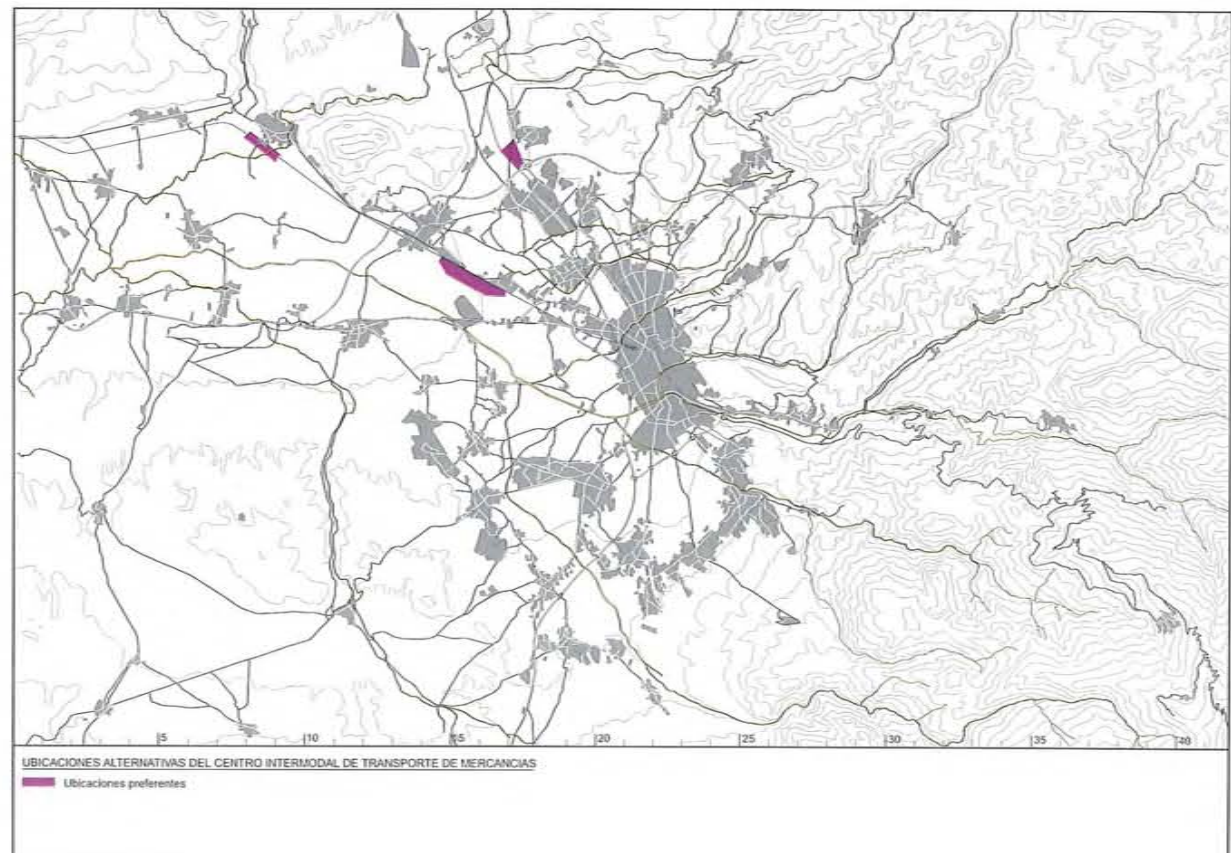
Como consecuencia de todo ello, se estiman como preferentes tres posibles ubicaciones alternativas para el Centro Intermodal de Transporte de mercancías (ver esquema adjunto): una en la misma encrucijada de la autovía A-92 y la Bailén-Motril y con gran proximidad al polígono Juncaril; otra en la actual carretera de Córdoba entre el polígono Hurpe y el núcleo de Atarfe; y otra también en la actual carretera de Córdoba entre Pinos Puente y Sierra Elvira. En los tres casos, además de concitarse, básicamente, las condiciones expuestas como favorables, los terrenos ya se encuentran actualmente sujetos a fuerte tensión urbano-industrial, siendo en ellos y en su entorno inmediato frecuente el descuido o abandono de los cultivos de regadío.

V.3.2. ESTRATEGIA: Establecer, junto con las Administraciones competentes, la ubicación más adecuada y el programa de necesidades.

A partir de las posiciones seleccionadas y de la alternativa que finalmente se elija sobre la reforma ferroviaria, las Administraciones competentes (Ministerio de Fomento, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Municipios), en el marco del Plan de Ordenación del Territorio, deberán seleccionar la ubicación y establecer los programas de necesidades e inversiones para su realización.

V.3.3. ESTRATEGIA: Reservar desde el Plan de Ordenación del Territorio el suelo necesario para la construcción del Centro Intermodal.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá señalar el suelo y las actuaciones complementarias para la realización del Centro Intermodal de Transporte de Mercancías, así como contener la normativa necesaria para vincular al planeamiento urbanístico municipal.



V.4. OBJETIVO: Vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades productivas

Cada uno de los grandes usos urbanos lucrativos del suelo y la edificación (residencial, industrial y terciario) tiene un proceso diferente de creación según sus características de implantación y el mercado inmobiliario que desarrolla a su alrededor. Así, el uso residencial es el más estandarizado de todos ellos, pudiendo conocerse con bastante certeza la cantidad y cualidad de su demanda; por su parte, el uso terciario engloba varios grupos muy distintos entre sí, el comercio local, cuya aparición es siempre paralela a la de la residencia y bajo la misma promoción, el comercio general (grandes superficies normalmente), que desarrolla su propia promoción inmobiliaria y el de oficinas, muy variable según las funciones y tamaño de la ciudad o aglomeración en que se produzca. Frente a los anteriores, el suelo y la edificación para actividades productivas presenta determinadas singularidades que conviene destacar para la comprensión del objetivo: de una parte, tanto la cantidad como las características de la demanda son muy difícilmente previsibles; de otra, la demanda se produce en suelo y no en edificabilidad, por lo que su oferta es mucho más rígida, al no poder ampliarse mediante medidas normativas; de otra, las demandas a los servicios urbanos (agua, energía,

telecomunicaciones, residuos, seguridad, etc.) son mucho más variables y en muchos casos más exigentes; y finalmente, existe una permisividad de ubicación de las actividades en suelos no adecuados muy superior a la existente en el resto de los usos.

Además de las singularidades expresadas, que ya suponen un importante lastre para la creación de suelo urbanizado y para la implantación de actividades productivas, tradicionalmente ésta ha sido un tipo de promoción que ha realizado el sector público, al considerarse directamente vinculada a sus funciones propias de desarrollo socio-económico local. El resultado de todo lo anterior, ha sido la generación de un déficit de suelo para actividades productivas dentro de la aglomeración, capaz de acoger en condiciones adecuadas la demanda y el encarecimiento del escaso suelo existente. Sin embargo, todo ello no es óbice para que simultáneamente se produzca una sobrecalificación de suelo para actividades productivas industriales en la aglomeración, cuyas posibilidades de desarrollo efectivo son mínimas, ya que además de serle de aplicación el análisis anterior, normalmente ni su posición, ni su accesibilidad, ni sus características son adecuadas para el destino previsto.

El objetivo propuesto pretende señalar aquellos suelos que por su posición, entorno, accesibilidad y superficie son extraordinariamente adecuados para la ubicación de actividades productivas, condiciones que en algunos casos le han sido reconocidas por el planeamiento urbanístico municipal al calificarlos para tal uso, mientras que en otros los ha mantenido como Suelo No Urbanizable, para preservarlos de que sean destinados a otros usos por resultar más lucrativos o de más fácil promoción.

En definitiva, se trata de preservar unos recursos espaciales para el desarrollo de la aglomeración, que han de ser extraídos parcialmente del mercado de suelo por el interés general.

V.4.1. ESTRATEGIA: Señalar los suelos considerados estratégicos a efectos de la ubicación de nuevas actividades productivas.

Como se ha indicado al plantear el objetivo, los criterios básicos para señalar los suelos considerados estratégicos para la implantación de actividades productivas son: posición, entorno, accesibilidad y superficie. 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 les permite 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 y entidad superficial suficiente para ser considerados al nivel de todo el ámbito

Con estas premisas es evidente la práctica concentración de estos suelos en la zona norte de la aglomeración, próximos a las radiales básicas, sin perjuicio de que se consideren nuevas ubicaciones que respondan a los cambios recientes en la localización geográfica de la población.

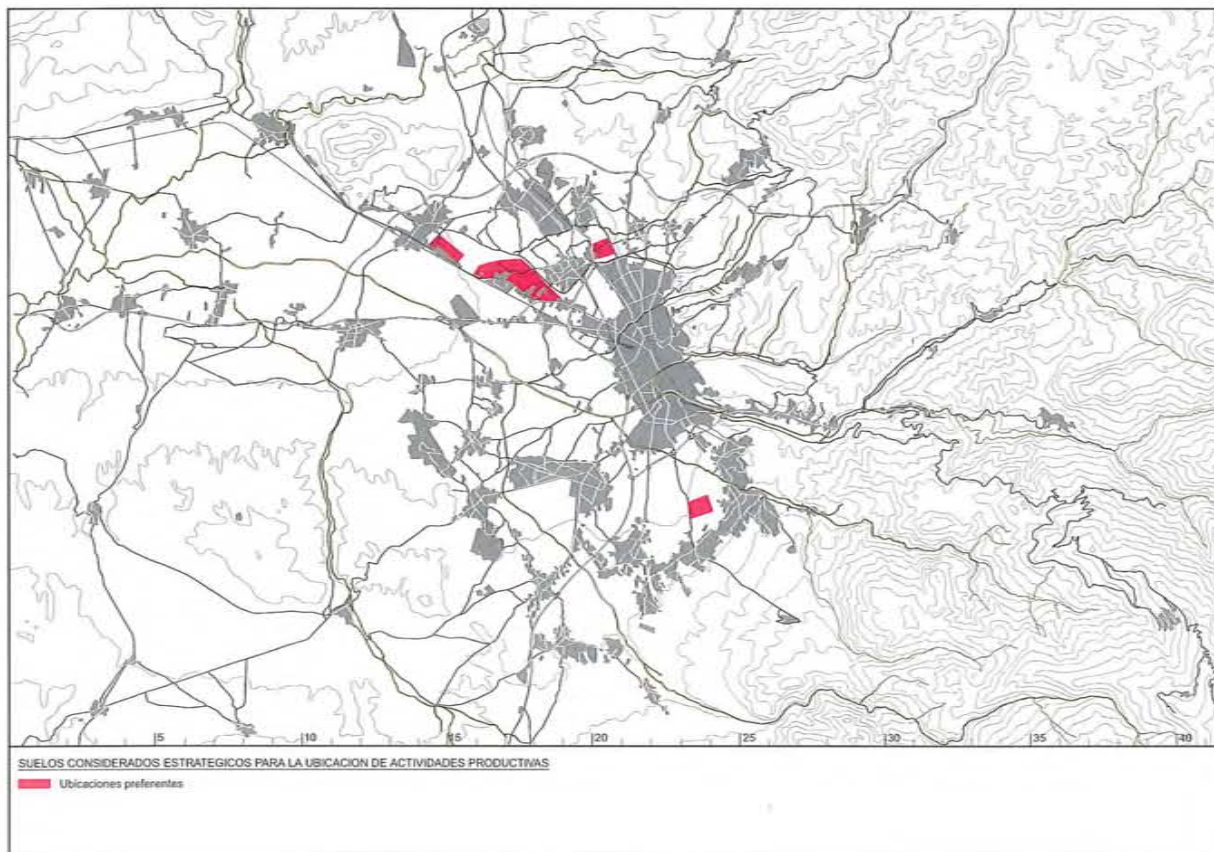
Cuatro son las ubicaciones señaladas (ver esquema adjunto). Tres de ellas se localizan en la zona norte, colindantes con polígonos existentes y apoyados en radiales importantes (CN-323 y CN-432) y en el Distribuidor Norte que debe convertirse en el principal eje de relación de las actividades industriales. La cuarta ubicación se localiza en el sur de la aglomeración en el cruce de la radial de La Zubia, para la que se prevé su desdoblamiento y el Distribuidor Sur, como polígono de servicios para atender las demandas del sur del Granada y la Cornisa Huétor Vega-Ogijares.

V.4.2. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la ubicación en las áreas delimitadas de otros usos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, que impida la calificación de los suelos señalados para otros usos distintos al de actividades productivas, al considerarlos estratégicos para la estructura de la aglomeración y para su desarrollo socio-económico.

V.4.3. ESTRATEGIA: Potenciar la urbanización de las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio promoverá mediante su identificación y priorización la urbanización de las áreas señaladas, así como recomendará la intervención en las mismas de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.



V.5. OBJETIVO: Reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de Salud

Un equipamiento de la importancia del Campus de Salud en las condiciones previstas de proyecto y programa, implica una compleja transformación espacial y funcional tanto en el área de ubicación concreta, como en el entorno, incluso pudiendo alcanzar a determinados efectos otros espacios lejanos. En relación al ámbito de la aglomeración urbana, cabe considerar el Campus de la Salud como el proyecto más importante a corto-medio plazo por su impacto económico y social (actividades de producción y mantenimiento de los edificios, desarrollo de transportes, necesidades de personal para distintas aplicaciones, etc.), por la mejora en las condiciones de prestación de servicios sanitarios a los ciudadanos y por las nuevas posibilidades que ofrece en las relaciones I+D (investigación y desarrollo) al propiciarse condiciones más favorables en diversos campos relacionados con la medicina, farmacología y ciencias biológicas.

Pero además de todo esto, este tipo de equipamiento con las dimensiones previstas constituye una de las implantaciones más eficaces en los procesos de remodelación espacial, provocando el arrastre de otras actividades, modificando los elementos estructurales y alterando los flujos de movilidad; en definitiva, introduciendo un factor de transformación territorial drástica.

Como se ha indicado, la importancia del proyecto del Campus de la Salud no sólo radica en una mejora sustancial de las prestaciones sanitarias y universitarias, sino además, en la posibilidad de creación de un sector industrial especializado que diversifique la base económica de la aglomeración. En este sentido y tanto por tratarse de un proyecto de interés general para la aglomeración, como por tener su ubicación fijada entre varios municipios, el Plan de Ordenación del Territorio debe incorporar algunas determinaciones que garanticen la coordinación de los distintos planes urbanísticos municipales, en orden a posibilitar las mayores externalidades del mismo.

El Objetivo propuesto tiene en definitiva una doble finalidad: de una parte, confirmar la ubicación elegida para el Campus de la Salud; y de otra, garantizar la existencia de suelos adecuados en su entorno para la localización de actividades complementarias.

V.5.1. ESTRATEGIA: Señalar el área más adecuada para la implantación del parque industrial.

Los criterios que han de utilizarse para la selección del área más adecuada para la implantación del parque industrial relacionado con el Campus de la Salud, son los siguientes: proximidad al Campus, accesibilidad desde el núcleo central de la aglomeración, entidad superficial y calidad ambiental. Proximidad al Campus, tanto por cuestiones funcionales (actividades comunes, recursos compartidos, etc.), como por cuestiones representativas que pueden coadyuvar al éxito del parque industrial; alta accesibilidad, tanto por necesidades funcionales, como por cuestiones de calidad espacial, especialmente desde el sector central de la aglomeración, donde se localizan las actividades que pueden mantener mayor relación funcional con el parque industrial; entidad superficial, por cuanto la importancia del proyecto motriz (Campus de la Salud) así lo requiere; y calidad ambiental, como un requisito imprescindible para el éxito de cualquier propuesta de parque tecnológico.

El suelo señalado se localiza en los términos municipales de Armilla y Ogijares al oeste de la circunvalación de la CN-323, inmediatos a la ubicación prevista para el Campus de la Salud. La relación espacial entre los suelos y el Campus se garantiza mediante diversos pasos (existentes o previstos) bajo la circunvalación, mientras que la accesibilidad general deberá ser

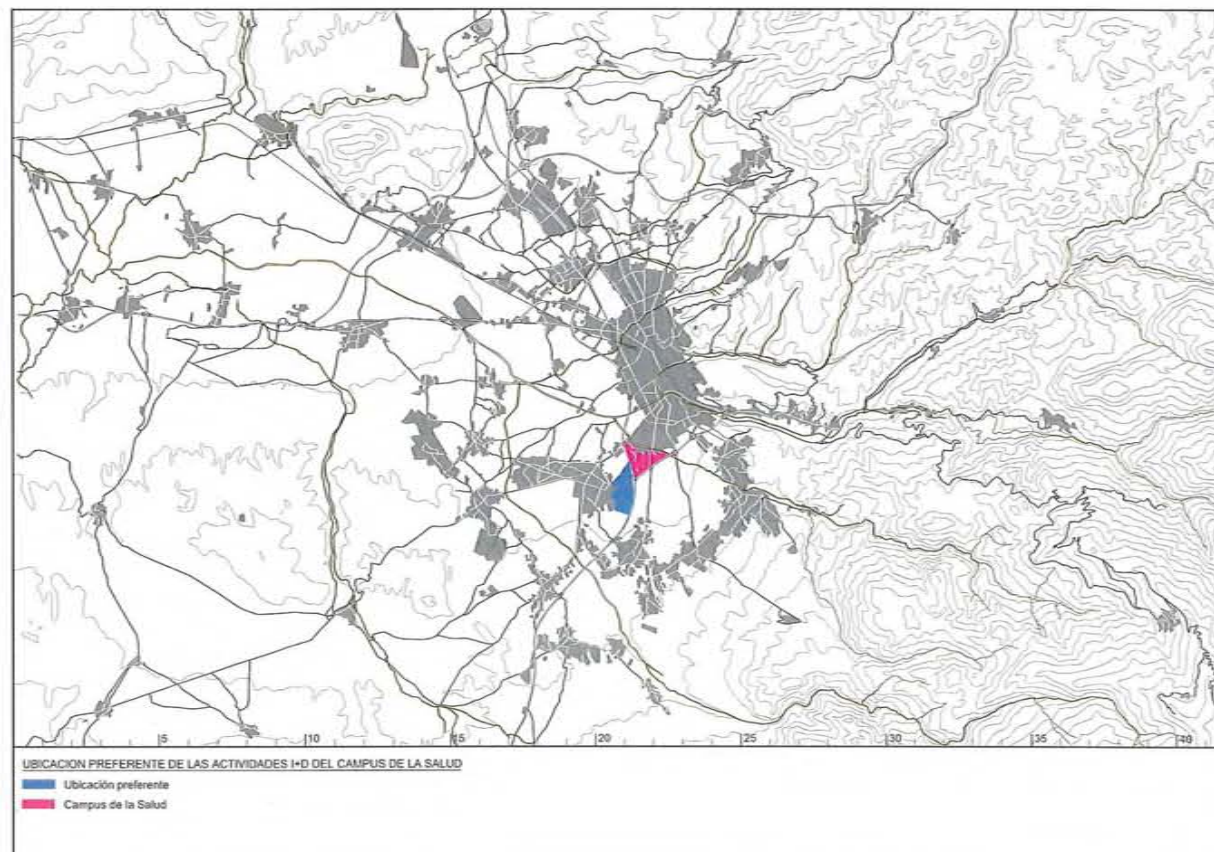
mejorada con la modificación del enlace entre la ronda sur y la circunvalación, al objeto de permitir la salida e incorporación desde el oeste. Finalmente, las casi 100 has propuestas permitirán el desarrollo de las actividades y una ordenación pormenorizada acorde con los presupuestos de calidad ambiental deseables.

V.5.2. ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que preserven el área indicada de otros usos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa de carácter vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, que impida el destino de los suelos señalados para otros usos distintos que los complementarios al Campus de la Salud.

V.5.3. ESTRATEGIA: Fomentar, junto con las Administraciones competentes, la realización del parque industrial.

El Plan de Ordenación del Territorio promoverá mediante su identificación y priorización la urbanización del área señalada, así como recomendará la intervención en la misma de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.



V.6. OBJETIVO: Potenciar la descentralización de las actividades del sector servicios

Las actividades incluidas en el sector terciario, es decir, las no extractivas ni productivas en sentido estricto, constituyen en toda área urbana el sector económico con mayor absorción de empleo e incluso de renta, afirmación ya ampliamente confirmada para el ámbito de la aglomeración. Se trata, pues, de un sector estratégico que debe ser objeto de tratamiento territorial.

En la Base 4 se ha visto como una parte del sector terciario, el subsector comercio, precisaba de su descentralización por un triple motivo: mejorar la prestación de los servicios a los ciudadanos; mejorar las condiciones ambientales del área central; y promover el desarrollo del propio sector. El otro subsector básico dentro del terciario, los servicios, presenta algunas características comunes con el subsector comercio y por el contrario otras diferenciales que obligan a su tratamiento separado.

En la aglomeración urbana de Granada el subsector servicios no ha contado nunca con un espacio propio, básicamente debido tanto a una dimensión poblacional relativamente escasa, como a una terciarización tardía, que se produce cuando las ubicaciones centrales ya se encuentran ocu-

padadas por otros usos. Como consecuencia de ello y ante la falta de ubicaciones alternativas dada la concentración de la accesibilidad en el área central de la ciudad de Granada, el subsector servicios fue desplazando a otros usos, de forma inadecuada y fragmentaria, sin lograr nunca un espacio característico y adecuado a sus necesidades.

El objetivo socio-económico de mejorar y especializar el subsector servicios en la aglomeración urbana de Granada resulta incompatible con las condiciones espaciales en que este se desarrolla en la actualidad. En consecuencia y desde el punto de vista territorial surge como objetivo instrumental crear las condiciones que permitan la construcción de un espacio propio que posibilite la mejora pretendida.

Para ello, es preciso reservar suelos apropiados para la descentralización de ciertas actividades del subsector en emplazamientos que no supongan un excesivo alejamiento del área central donde gravita necesariamente este tipo de demanda. Estas nuevas implantaciones requerirán la cualificación urbana de espacio y habrán de beneficiarse de buena accesibilidad, para hacer

atractivas las implantaciones de edificios destinados a oficinas y otros servicios de visita obligada por parte del usuario.

En definitiva, el objetivo propuesto pretende la reserva de una o varias áreas, básicamente para oficinas públicas y privadas, que permitan la creación de nuevos espacios urbanos cualificados y accesibles que impulsen la descentralización del sector.

V.6.1. ESTRATEGIA: Señalar las áreas que potencialmente podrían ser válidas para la ubicación de empresas de servicios avanzados.

Se señalan dos áreas especialmente adecuadas por su engarce con el sistema viario y relativa proximidad al área central de la aglomeración (ver esquema adjunto). La primera de estas ubicaciones preferentes está en la entrada a la barriada de La Chana desde la circunvalación. En este lugar se concentran la salida de la autovía, la proximidad al área de servicios de la Caleta, existencia de suelo vacante y claras posibilidades de dar servicio a las áreas Este, Norte y Oeste de la aglomeración por su emplazamiento. La otra se ubica en la entrada sur desde la circunvalación. Aquí destaca asimismo 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 Salud, existiendo igualmente suelo vacante en suficiente cuantía; este segundo emplazamiento facilita 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).

V.6.2. ESTRATEGIA: Dictar normas al planeamiento municipal para que éste cuantifique y adapte las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal que garantice el destino efectivo, de al menos una parte de los suelos señalados, para oficinas públicas y privadas.

V.6.3. ESTRATEGIA: Fomentar la urbanización de las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio promoverá mediante su identificación y priorización la urbanización de las áreas señaladas, así como recomendará la intervención en las mismas de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.

