

# Memoria Económica

Introducción

Cuadros de síntesis

Mejora de la articulación territorial

Mejora de la habitabilidad de la aglomeración

Mejora de las condiciones ambientales de la aglomeración

Mejora de los recursos productivos territoriales

## INTRODUCCIÓN

### El papel del Plan como instrumento de intervención territorial

El presente Plan se concibe como marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas.

La aglomeración urbana de Granada viene siendo objeto de políticas urbanas desde todos los niveles de gobierno. La ausencia de un modelo territorial nítidamente formulado ha propiciado la presencia de iniciativas caracterizadas por la fragmentación espacial, sectorización funcional y marginación de las áreas con menor capacidad de incidir en la decisión de las inversiones.

El Plan señala los objetivos generales a alcanzar y define el marco territorial capaz de cubrirlos. La definición del marco carace de concepciones finalistas y se orienta a identificar los elementos territoriales, a transformar, y la dirección más conveniente de modificación para garantizar la complementariedad de las ciudades, la competitividad del sistema urbano, las sostenibilidad de los recursos naturales y la integración social de los ciudadanos.

El Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Granada constituye el elemento básico para impulsar la coordinación de política sobre el territorio, evitando la sectorización y deslocalización de la acción administrativa.

### El Plan como instrumento operativo

Articular la aglomeración urbana de Granada con áreas urbanas y regionales exteriores, 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 y racionalizar el consumo de recursos ambientales constituyen la base de la nueva organización del territorio.

La particularidad del presente Plan estriba en que sus propuestas tienen, según lo previsto en el artículo 21 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, distinto carácter:

- A. Normas: Son determinaciones vinculantes para las Administraciones Públicas y los particulares, que no precisan ser desarrolladas para su aplicación.
- B. Directrices: Son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines para las Administraciones Públicas, que precisan ser desarrolladas para su aplicación mediante actividades de planificación y/o de intervención singular.
- C. Recomendaciones: Son determinaciones indicativas para la actuación de las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la Ordenación del Territorio perseguidos.

Estableciéndose en cada caso el carácter con que debe ser considerada cada determinación, así como las condiciones particulares para su aplicación, compleción y desarrollo.

### El contenido de la Memoria Económica

En este contexto, la evaluación económica de las acciones consideradas tiene un carácter orientativo, ya que su valoración se ha realizado individualmente para cada actuación prevista, mediante la aplicación de diversos módulos económicos ya contrastados (sirva como ejemplo que para la red viaria se han aplicado los módulos definidos por el Ministerio de Fomento para la aplicación de la red viaria). Serán, por tanto, los proyectos de menor escala y los programas sectoriales los que definan y pormenoricen las actuaciones y en consecuencia se encuentren en posibilidad de cuantificar ajustadamente los presupuestos.

Los contenidos de la Memoria Económica son:

- La definición de las acciones que será necesario desarrollar para consolidar el modelo territorial propuesto por el Plan y transformar el sistema urbano actual en una organización más equilibrada, competitiva, sostenible e integrada. A tal fin, dichas acciones quedan estructuradas en cuatro líneas de intervención, cada una de las cuales engloba diversos programas que son los que agrupan, priorizan y asignan las acciones que se identifican desde el presente documento.
- Las líneas de actuación consideradas para ordenar la expresión de las inversiones previstas por el Plan han sido las siguientes:
  - Mejora de la articulación territorial.
  - Mejora de la habitabilidad de la aglomeración.
  - Mejora de las condiciones ambientales de la aglomeración.
  - Mejora de los recursos productivos territoriales.
- El establecimiento de las prioridades para el desarrollo de las diversas acciones consideradas mediante el establecimiento de actuaciones a corto, medio y largo plazo.
  - Corto Plazo: son aquellas consideradas como prioritarias por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada y cuya ejecución está prevista que se realice dentro del primer sexenio de aplicación del Plan.
  - Medio Plazo: son aquellas acciones cuya ejecución corresponde con el segundo sexenio.
  - Largo Plazo: aquellas que no tienen programadas temporalmente su ejecución.

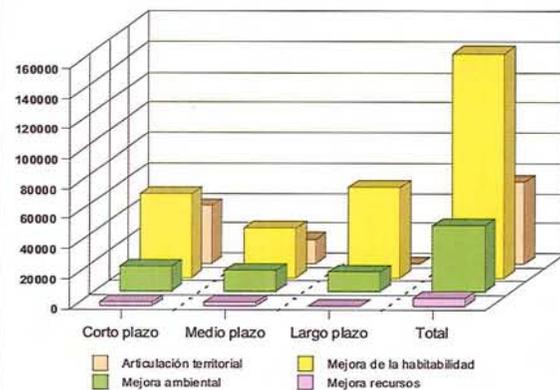
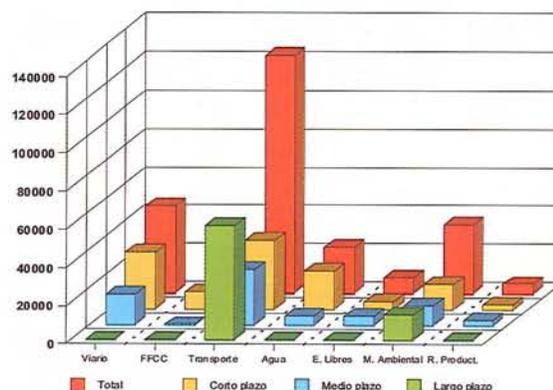
## DISTRIBUCIÓN DE LAS LÍNEAS DE INTERVENCIÓN, PROGRAMAS Y SUBPROGRAMAS

LÍNEAS DE INTERVENCIÓN	PROGRAMAS	SUBPROGRAMAS
<b>MEJORA DE LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL</b>	I.1. MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO	I.1.1. RED VIARIA NACIONAL-REGIONAL I.1.2. RED VIARIA DE LA AGLOMERACIÓN I.1.3. MEJORA DEL VIARIO LOCAL-SUPRAMUNICIPAL
	I.2. MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO	I.2.1. MODERNIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE PASAJEROS I.2.2. MEJORA E INTERMODALIDAD DE LAS INSTALACIONES DE MERCANCÍAS I.2.3. MEJORAR LA INSERCIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA DE LA AGLOMERACIÓN
<b>MEJORA DE LA HABITABILIDAD DE LA AGLOMERACIÓN</b>	II.1. ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL	II.1.1. IMPLANTACIÓN DEL TRANVÍA COMO MODO DE TRANSPORTE PÚBLICO PREFERENTE II.1.2. IMPLANTACIÓN SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS II.1.3. REMODELACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES
	II.2. INFRAESTRUCTURA DEL CICLO DEL AGUA	II.2.1. INFRAESTRUCTURA PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE II.2.2. INFRAESTRUCTURA PARA LA EVALUACIÓN Y DEPURACIÓN DE LAS AGUAS USADAS
<b>MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES DE LA AGLOMERACIÓN</b>	III.1. ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	III.1.1. ADECUACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER EXTENSIVO III.1.2. MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER LINEAL III.1.3. PUESTA EN VALOR DE LOS ELEMENTOS CONSTRUIDOS SINGULARES
	III.2. MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	III.2.1. ACTUACIONES DE MEJORA Y REGENERACIÓN III.2.2. MEJORA DE LA RED DE CAMINOS RURALES III.2.3. PUESTA EN VALOR DE ELEMENTOS SINGULARES III.2.4. RESTAURACIÓN DE LA RED DE DRENAJE SUPERFICIAL
<b>MEJORA DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES</b>	IV.1. POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	IV.1.1. REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TEJIDO INDUSTRIAL IV.1.2. MEJORA DEL SISTEMA DE REGADÍO DE LA VEGA DE LA COMARCA DE GRANADA

## DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN PREVISTA

LÍNEAS DE INTERVENCIÓN	PROGRAMAS	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL
	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO	29.800	16.000	---	45.800
	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO	8.800	100	---	8.900
<b>MEJORA DE LA ARTICULACIÓN</b>		<b>38.600</b>	<b>16.100</b>	<b>---</b>	<b>54.700</b>
	ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL	35.700	28.800	60.000	124.500
	INFRAESTRUCTURA DEL CICLO DEL AGUA	20.000	4.400	---	34.400
<b>MEJORA DE LA HABITABILIDAD</b>		<b>55.700</b>	<b>33.200</b>	<b>60.000</b>	<b>148.900</b>
	ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	3.800	4.300	---	8.100
	MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	12.800	9.900	13.200	39.900
<b>MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES</b>		<b>16.600</b>	<b>14.200</b>	<b>13.200</b>	<b>44.000</b>
<b>MEJORA DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES</b>	POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	2.600	2.600	---	5.200
<b>TOTAL</b>		<b>113.500</b>	<b>66.100</b>	<b>73.200</b>	<b>252.800</b>

CIFRAS EN MILLONES DE PESETAS

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN  
LÍNEAS DE INTERVENCIÓNDISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN  
PROGRAMAS

Por Administraciones, la inversión se distribuye de manera semejante a la prevista en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, es decir:

JUNTA DE ANDALUCÍA	30%
ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL ESTADO	39%
ADMINISTRACIÓN LOCAL	21%
OTROS	10%

## MEJORA DE LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL

### MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO

#### Objetivos Generales

La red viaria de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por el conjunto de vías que permiten su articulación en las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad.

En el presente programa de intervenciones, las actuaciones previstas pueden subdividirse en dos grupos, cada uno de los cuales constituye un subprograma:

La propuesta de red viaria que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue tres objetivos básicos intrínsecos y quince objetivos extrínsecos. Se consideran objetivos de carácter intrínseco aquellos que afectan a otros aspectos de la estructura territorial o a la funcionalidad de la aglomeración.

Los objetivos intrínsecos planteados son:

- Acortar el tiempo invertido en los desplazamientos.
- Aumentar el nivel de seguridad con que se producen los desplazamientos.
- Disminuir los impactos negativos producidos por los desplazamientos.

Los objetivos extrínsecos pretendidos son:

- *Relativos al entorno físico-ambiental:*
  - Mantener inalteradas las zonas de valor ambiental y ecológico.
  - Minimizar las alteraciones sobre el paisaje.
  - Posibilitar la contemplación de los paisajes de valor.
- *Relativos a la estructura de la aglomeración:*
  - Coordinar la propuesta con el resto de las actuaciones sobre los sistemas de comunicaciones.
  - Potenciar el uso del sistema de espacios libres.
- *Relativos al sistema urbano:*
  - Permitir el desarrollo de los núcleos urbanos.
  - Mejorar la organización interna de las subáreas.
  - Potenciar la accesibilidad sobre los núcleos cabecera de las subáreas.
- *Relativos a los servicios y dotaciones:*
  - Liberar al viario secundario de tráfico soportados para mejorar las condiciones funcionales del transporte público.
  - Posibilitar la construcción de aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad central.
  - Potenciar la descentralización de los equipamientos y servicios terciarios.
- *Relativos a las actividades productivas:*
  - Minimizar las alteraciones sobre los suelos agrícolas de alto valor.
  - Apoyar las instalaciones relacionadas con la logística del transporte.
  - Generar nuevos espacios adecuados para la implantación de actividades productivas.
  - Mejorar la accesibilidad a los suelos industriales existentes.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
I.1.1. Actuaciones sobre el viario nacional-regional	12.800	6.900	-
I.1.2. Actuaciones sobre el viario del nivel aglomeración	15.500	9.100	-
I.1.3. Actuaciones sobre el viario local-supramunicipal	1.500	-	-
<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>29.800</b>	<b>16.000</b>	<b>-</b>

## MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO. RED VIARIA NACIONAL-REGIONAL

### Objetivos Particulares

La propuesta en este nivel tiene por finalidad la segregación de los tráficos de paso de los propios de la aglomeración, mediante el cierre de una circunvalación exterior o variante general, además de una serie de actuaciones de mejora en los principales accesos a la aglomeración urbana.

### Actuaciones

- **Segunda Circunvalación de la aglomeración urbana** que tiene por objeto relacionar la A-92 (este y oeste), la CN-323 (norte y sur) y la CN-432 exteriormente al núcleo central de la aglomeración, permitiendo el paso por la misma sin interferencias de los tráficos municipales o supramunicipales. Las condiciones topográficas de la zona norte de la aglomeración (Sierra Elvira) obligan a utilizar como parte de esa variante el tramo de la A-92 entre el cruce con la CN-323 norte y Santa Fe, planteándose el resto (Santa Fe-Suspiro del Moro) de nuevo trazado, por los secanos al suroeste de la línea formada por Santa Fe, Las Gabias y Alhendín.
- **La Variante de la A-92 entre Láchar y la Segunda Circunvalación** tendrá por finalidad mejorar las características geométricas del actual trazado, posibilitar un mejor enlace entre la A-92 oeste y la Segunda Circunvalación y mejorar los accesos al Aeropuerto de Granada.
- **La Variante de la CN-432, entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación**, tiene por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, así como posibilitar la remodelación de la misma, de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad.
- **La carretera entre la A-92 y la carretera de la Sierra** tendrá por finalidad territorial mejorar la accesibilidad a los núcleos de Beas de Granada, Quéntar y Dúdar, así como facilitar y acortar la conexión entre la A-92 este y Sierra Nevada y el sur de la aglomeración urbana.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Segunda Circunvalación	5.800	2.900	--
Variante de la A-92 entre Láchar y Segunda Circu.	2.600	1.400	--
Variante de la CN-432 entre P.Puente y Segunda Circu.	4.400	--	--
Carretera entre la A-92 y Crta. de la Sierra	--	2.600	--
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>12.800</b>	<b>6.900</b>	<b>--</b>

## MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO. RED VIARIA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

### Objetivos Particulares

La propuesta en este nivel tiene por finalidad permitir los movimientos entre los distintos núcleos de la zona central de la aglomeración y entre estos y el exterior de la misma con independencia del viario local-supramunicipal, así como de estructurar las principales subáreas hoy carentes del viario imprescindible.

### Actuaciones

- **Remodelación de la circunvalación de la CN-323** que tendrá por finalidad posibilitar las actuaciones urgentes para la mejora a corto plazo del sistema viario de nivel de la aglomeración y adecuar sus características a la nueva jerarquía funcional que le corresponde, una vez ejecutada la Segunda Circunvalación.
- **Acceso A-92-Granada por Jun** que tendrá por finalidad mejorar la conexión entre la zona norte de Granada y la A-92 este, diversificando los accesos a dicha zona de la ciudad central, reduciendo la intensidad de uso de la CN-323 y disminuyendo sensiblemente la distancia a recorrer.
- **Acceso Segunda Circunvalación-Granada, en prolongación de la variante de la CN-432** que tendrá por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, permitir el desdoblamiento de los accesos a la ciudad central por el noroeste y posibilitar la remodelación de la misma.
- **Acceso Segunda Circunvalación-Granada por los Vados** que tendrá por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la A-329 actual, evitar las travesías de Santa Fe y Bobadilla y suprimir los accesos existentes a las propiedades colindantes.
- **Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana** que tendrá por finalidad diversificar las conexiones entre la Segunda Circunvalación y la ciudad central, así como sustituir funcionalmente la actual carretera La Malahá-Churriana y la antigua CN-323 por Armilla.
- **Distribuidor Norte** que tendrá por finalidad la unión entre el Acceso A-92-Granada por Jun y la Circunvalación de la CN-323, así como la interconexión radiales del norte.
- **Ronda Noroeste** que tendrá por finalidad la unión entre la CN-323 norte y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN-432, así como la articulación del triángulo formado por los núcleos principales Albolote, Atarfe y Maracena.
- **Ronda Suroeste** que tendrá por finalidad la unión entre la CN-323 sur y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana, así como la articulación del conjunto de núcleos formado por Alhendín, Armilla, Churriana y Las Gabias.
- **Distribuidor Sur** que tendrá por finalidad la interconexión de las

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Remodelación de la Circunvalación de la CN-323	1.000	1.000	–
Acceso A-92-Granada por Jun	2.000	–	–
Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN-432	4.500	–	–
Acceso Segunda Circunvalación-Granada por los Vados	–	500	–
Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana	2.900	1.500	–
Distribuidor Norte	1.800	–	–
Ronda Noroeste	–	2.600	–
Ronda Suroeste	–	2.700	–
Distribuidor Sur	2.200	–	–
Acceso La Zubia-Granada	1.100	–	–
Acceso Monachil-Granada	–	800	–
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>15.500</b>	<b>9.100</b>	<b>–</b>

radiales del sur con la CN-323 sur, así como la articulación transversal de los núcleos de Huétor Vega, Barrio de Monachil, Cájar, La Zubia y Ogijares.

- **Acceso La Zubia-Granada** que tendrá por finalidad la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera.
- **Acceso Monachil-Granada** que tendrá por finalidad la mejora de la capacidad y seguridad del actual mediante su desdoblamiento.

## MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO. MEJORA DEL VIARIO LOCAL-SUPRAMUNICIPAL

### MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO.

#### Objetivos Particulares

Se trata con este grupo de intervenciones de establecer un programa de actuaciones cuya finalidad sea mejorar aquellos tramos del viario de carácter local-supramunicipal por donde deberán circular las líneas de autobuses antes descritas. Todo ello, con el objetivo de incrementar la seguridad y la velocidad comercial de dichas líneas y en definitiva el servicio prestado al usuario.

#### Actuaciones

- Ampliación de calzadas y arcenes.
- Ejecución de arcenes.
- Mejora del firme.
- Ejecución, mejora o ampliación de aceras.

<b>Actuaciones</b>	<b>Corto Plazo</b>	<b>Medio Plazo</b>	<b>Largo Plazo</b>
Ampliación de calzadas y arcenes	600	-	-
Ejecución de Arcenes	300	-	-
Mejora del firme	100	-	-
Ejecución, mejora o ampliación de aceras	500	-	-
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>1500</b>	-	-

## MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

### Objetivos Generales

La red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por el conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello.

La actuación de las Administraciones Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada:

- *Respecto al entorno físico-ambiental:*
  - Minimizar las alteraciones sobre las zonas de valor natural, ambiental y ecológico de la aglomeración.
  - Minimizar las alteraciones sobre el paisaje.
- *Respecto a la estructura de la aglomeración:*
  - Coordinar las propuestas con el resto de actuaciones sobre el sistema de comunicaciones y transportes.
  - Liberar los suelos necesarios para completar el sistema viario.
- *Respecto al sistema urbano:*
  - Posibilitar la mejora de la organización del sistema de asentamientos.
- *Respecto de los servicios y dotaciones de la aglomeración:*
  - Mejorar la intermodalidad con el transporte público de la aglomeración.
- *Respecto a las actividades productivas en la aglomeración:*
  - Minimizar las actuaciones sobre los suelos agrícolas de alto valor.
  - Mantener las instalaciones singulares de mercancías.
  - Potenciar el subsector transportes, dotándolo de las infraestructuras adecuadas.

La valoración económica que se realiza para el presente programa tiene un carácter exclusivamente indicativo, ya que, como se ha indicado, algunas de las actuaciones no han quedado definidas, sino que lo deberán ser por el planeamiento urbanístico. Para su financiación deberán considerarse los ingresos procedentes de la liberación de suelos actualmente ocupados por instalaciones ferroviarias, cuyo valor, según estimaciones provisionales del Ayuntamiento de Granada, pueden superar los 4.100 millones de pesetas.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
I.2.1. Actuaciones tendentes a la modernización de las instalaciones de pasajeros	2.300	-	-
I.2.2. Actuaciones tendentes a la mejora e intermodalidad de las instalaciones de mercancías	2.300	-	-
I.2.3. Actuaciones tendentes a mejorar la inserción de las instalaciones ferroviarias en la estructura territorial y urbana de la aglomeración	4.200	100	-
<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>8.800</b>	<b>100</b>	-

### MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO. MODERNIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE PASAJEROS

Se incluye aquí la remodelación completa de la estación Granada-Andaluces cuyas finalidades básicas serán dos: mejorar la funcionalidad, seguridad y comodidad de las instalaciones; y liberar suelos para la construcción de una terminal de autobuses de carácter metropolitano, que facilite la intermodalidad autobús-ferrocarril (la definición urbanística de la actuación deberá ser realizada por el Ayuntamiento de Granada a través de su planeamiento municipal, en aplicación del criterio de proximidad).

Así mismo, se incluyen las remodelaciones de las Estaciones de Atarfe y Pinos Puente a fin de adecuarlas a la implantación prevista de los servicios de cercanías.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Remodelación de la Estación Granada-Andaluces	2.000	--	--
Mejora de las Estaciones de Atarfe y Pinos Puente	300	--	--
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>2.300</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

### MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO. MEJORA E INTERMODALIDAD DE LAS INSTALACIONES DE MERCANCÍAS

Se incluyen en este subprograma dos actuaciones: traslado de las instalaciones de mercancías situadas en la Estación Granada-Andaluces y de los talleres ferroviarios inmediatos; y construcción del Centro de Transporte de Mercancías previsto en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

Aún cuando se trate de actuaciones independientes, se considera que la totalidad de las mismas debe ubicarse conjuntamente para conformar un Centro Intermodal que, además de mejorar la funcionalidad de los servicios de transporte de mercancías, potencie el desarrollo del subsector económico al internalizar las ventajas posicionales a nivel regionales de que goza actualmente la aglomeración.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Construcción del Centro de Transporte de Mercancías	1.800	--	--
Traslado de instalaciones de Mercancías situadas en la Estación Granada-Andaluces y talleres ferroviarios	500	--	--
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>2.300</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

### MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO. MEJORA DE LA INSERCIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA DE LA AGLOMERACIÓN

Se incluyen en este subprograma tres actuaciones: enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla; levantamiento de la vía Granada-Moreda desde la estación de Albolote hasta Granada; y remodelación de la línea Granada-Bobadilla desde la circunvalación de Granada, hasta la estación Granada-Los Andaluces.

Para el enlace de la línea de Moreda con la de Bobadilla se ha optado por un trazado que transcurre al norte de Sierra Elvira, con base en cuestiones de orden territorial. Dicha actuación permite liberar la traza de la vía Granada-Moreda desde la estación de Albolote hasta la estación Granada-Los Andaluces, posibilitando la construcción de un nuevo acceso norte a la ciudad central.

Finalmente, unificado el acceso ferroviario a Granada a través de la vía que llega desde Bobadilla, es posible plantear su remodelación para mejorar su inserción en la estructura urbana de Granada. La citada remodelación debe perseguir tres objetivos: permitir el crecimiento urbano hacia el sur de La Chana; facilitar el cierre de la semironda urbana norte; y posibilitar la conexión con el Camino

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla	1.700	--	--
Remodelación de la línea Granada-Bobadilla desde la circunvalación de Granada, hasta la Estación de Granada	2.500	--	--
Levantamiento de la vía Granada-Moreda desde la Estación de Albolote hasta la Estación de Granada	--	100	--
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>4.200</b>	<b>100</b>	<b>--</b>

de Ronda del proyectado acceso A-92-Granada por Atarfe-Bobadilla. Esta actuación deberá ser definida por el Ayuntamiento de Granada a través de su planeamiento municipal, en aplicación del criterio de proximidad.

## MEJORA DE LA HABITABILIDAD DE LA AGLOMERACIÓN

### MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL

#### Objetivos Generales

La propuesta de sistema de transportes que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue cuatro objetivos básicos intrínsecos y catorce objetivos extrínsecos. Se consideran objetivos de carácter intrínsecos aquellos que afectan esencialmente a la finalidad propia del sistema de transportes, mientras que se consideran extrínsecos aquellos que afectan a otros aspectos de la estructura territorial o a la funcionalidad de la aglomeración:

Los objetivos intrínsecos planteados son:

- Definir un sistema integrado de transporte colectivo.
- Crear una oferta de conexión entre los distintos núcleos de la aglomeración.
- Mejorar el servicio de los diferentes núcleos del área con Granada, hasta hacerlo competitivo con el vehículo privado.
- Mejorar el transporte urbano de Granada.

Los objetivos extrínsecos pretendidos son:

- *Relativos al entorno físico-ambiental:*
  - Disminuir las emisiones generadas por el tráfico motorizado.
- *Relativos a la estructura de la aglomeración:*
  - Disminuir la intensidad de tráfico sobre el viario de la aglomeración.
  - Mejorar la interconexión de los distintos sistemas de transporte.
  - Mejorar el sistema viario de carácter local-supramunicipal.
  - Aumentar la seguridad de los desplazamientos.
- *Relativos al sistema urbano de la aglomeración:*
  - Mejorar la accesibilidad interna de las subáreas de la aglomeración.
  - Potenciar la accesibilidad sobre los núcleos cabecera de las subáreas.
  - Disminuir las emisiones en las zonas de valor histórico-artístico.
- *Relativos a los servicios y dotaciones de la aglomeración:*
  - Mejorar la accesibilidad a los principales centros atractores de viajes.
  - Potenciar la descentralización de equipamientos supramunicipales a la corona de la aglomeración.
  - Potenciar la descentralización de servicios terciarios a la corona de la aglomeración.
- *Relativos a las actividades productivas en la aglomeración:*
  - Mejorar la accesibilidad en transporte público a los suelos industriales.
  - Mejorar la accesibilidad en transporte público a las áreas comerciales.
  - Dotar de alta accesibilidad territorial al Campus de la Salud.

Las actuaciones previstas pueden subdividirse en tres grupos, cada uno de los cuales constituye un subprograma.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
II.1.1. Implantación del tranvía en plataforma reservada	35.200	28.800	60.000
II.1.2. Implantación del servicio de cercanías ferroviarias	500	-	-
II.1.3. Remodelación de las líneas de autobuses	-	-	-
<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>35.700</b>	<b>28.800</b>	<b>60.000</b>

## MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL. IMPLANTACIÓN DEL TRANVÍA COMO MODO DE TRANSPORTE PÚBLICO PREFERENTE

La elección del tranvía como soporte básico de la movilidad en transporte público es el resultado de una opción adoptada conjuntamente por la Comisión de Redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana y por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, como responsable de la formulación de dicho Plan.

La decisión de implantar un modo en plataforma mayoritariamente reservada, con alta capacidad de transporte de pasajeros y alta velocidad comercial, supone la necesidad de remodelar íntegramente los servicios actuales, tanto de carácter urbano como interurbano, ya que dicho modo, tranvía en este caso, debe ser el elemento principal de todo el sistema de transporte, debiendo el resto adaptarse a él y aportarle pasajeros.

La propuesta formulada se basa en el trazado de un tranvía en vía doble circunvalando las áreas centrales comerciales y de servicios de Granada y cuyo recorrido inicialmente sería: Avenida de la Constitución, Gran Vía, Reyes Católicos, Puerta Real, Acera del Darro, Palacio de Congresos y Camino de Ronda. A dicho trazado en ronda acometerían las distintas líneas radiales, también en vía doble, que progresivamente se fueran implantado en las distintas fases.

Sobre la línea en ronda se plantean dos estaciones principales de intercambio con el transporte urbano e interurbano, una al norte en La Caleta y otra al sur en el Paseo de la Bomba. Además se plantean otras dos estaciones de intercambio con el ferrocarril, una entre estación de Andaluces y Avenida de la Constitución y otra entre dicha estación y el Camino de Ronda.

Para el Plan de Ordenación del Territorio se propone la previsión de cuatro fases, tres programadas, es decir que deberían realizarse con anterioridad al año 2011, y una no programada, es decir, cuya ejecución no se considera posible antes de dicho año. Las prioridades propuestas son las siguientes:

- Prioridad 1: Línea norte hasta Albolote.
- Prioridad 2: Línea Vega hasta el Aeropuerto, línea Cornisa y línea Dílar hasta Churriana-Las Gabias-Cúllar Vega.
- Prioridad 2 bis: Anillo Central
- Prioridad 3: Resto de las líneas y extensiones.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Línea norte hasta Albolote	35.200	–	–
Líneas Cornisa, Dílar y Vega hasta el Aeropuerto	–	28.800	–
Anillo Central	–	–	24.800
Resto de las líneas y extensiones	–	–	35.200
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>35.200</b>	<b>28.800</b>	<b>60.000</b>

### MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL. IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS

Se trata de una actuación complementaria consistente en la duplicación y electrificación de la vía entre Pinos Puente y la Estación de Andaluces a ejecutar cuando la densidad del servicio lo demande. Estas Cercanías darían servicio a los municipios de Atarfe y Pinos Puente, supliendo en gran medida las prestaciones del tranvía. No incluye la remodelación de la línea ferroviaria, dado que ya ha sido contemplada en el programa correspondiente al Sistema Ferroviario.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Implantación del servicio de Cercanías Ferroviarias	500	—	—

## MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL. REMODELACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES

La remodelación de las líneas de autobuses persigue una doble finalidad: de una parte, ajustarlas a las demandas de movilidad más complejas requeridas por los usuarios; y de otra, coordinarlas con las sucesivas fases de implantación del tranvía.

A tal fin, las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros realizarán las actividades de planificación necesarias para la reforma del servicio de autobuses en la aglomeración urbana de Granada. Este Plan desarrollará las siguientes determinaciones:

### 1. *Criterios generales.*

La red se planificará de forma global, incluyendo los servicios urbanos e interurbanos, y como complementaria al transporte en plataforma reservada, del que será tributaria.

### 2. *Diseño de la red interurbana.*

- A. La red interurbana se compondrá preferentemente de líneas en bucle y doble sentido, excepto cuando las características de los núcleos de población y/o actividad, de la red viaria que haya de servir de soporte y la funcionalidad urbana recomienden trazados exclusivamente radiales.
- B. Los bucles potenciarán la accesibilidad a los núcleos de Nivel B y C, según la jerarquía establecida en el artículo 7.6 de esta Normativa.
- C. El trazado de las líneas se realizará por las zonas de mayor densidad de población y cuando atraviesen núcleos urbanos lo harán por sus áreas centrales, excepto que ello suponga un aumento de la peligrosidad o una merma importante de la velocidad comercial.
- D. La red contará, al menos, con dos intercambiadores modales con la red urbana y con el anillo central del tranvía o metro ligero de la ciudad de Granada, situados, uno al norte en la estación ferroviaria de Granada-Andaluces o el área de La Caleta y otro al sur, en el Paseo del Salón.

### 3. *Diseño de la red urbana.*

La red de transporte urbano de la ciudad de Granada se planificará considerando lo señalado en los apartados anteriores.

### 4. *Evolución de la red de autobuses.*

La planificación de la red de autobuses considerará el carácter evolutivo de la misma, en función de la progresiva implantación de la red de tranvía o metro ligero.

## CERRAR EL CICLO DEL AGUA

### Objetivos Generales

En relación con la ordenación de las infraestructuras del ciclo del agua, las propuestas que se formulan para la aglomeración urbana de Granada persiguen los siguientes objetivos territoriales:

- Cerrar en el plazo máximo de seis (6) años el ciclo integral del agua.
- Disminuir el consumo de agua potable mediante políticas realizadas sobre la demanda y sobre las condiciones de las infraestructuras de abastecimiento hasta establecerlo al final del período de vigencia del presente Plan en 250 litros/habitante/día.
- Unificar el suministro de agua potable para toda la aglomeración urbana.
- Limitar las captaciones de agua del acuífero para abastecimiento urbano a los períodos de sequía.
- Potabilizar la totalidad del agua consumida para usos urbanos.
- Equiparar las condiciones de calidad, caudal y presión en el sistema de asentamientos de la aglomeración urbana.
- Sustituir en el plazo máximo de nueve (9) años las distintas captaciones y procesos de tratamiento existentes en la aglomeración urbana por el nuevo sistema unificado.
- Construir en el plazo máximo de seis (6) años la totalidad de la red de evacuación de aguas usadas en la aglomeración urbana.
- Depurar en el plazo máximo de seis (6) años la totalidad de las aguas usadas por el sistema de asentamientos de la aglomeración.
- Reutilizar las aguas depuradas para el riego de los distintos cultivos de la Vega de Granada, según las condiciones de calidad establecidas para cada uno de ellos.
- Impedir la construcción o ampliación de redes de suministro o depuración de aguas no integradas en el sistema unificado.
- Unificar para toda la aglomeración urbana, al menos, la gestión de la captación, potabilización, depósito y distribución del abastecimiento de agua en alta y de la evacuación general, depuración y reutilización de las aguas usadas.
- Establecer una política tarifaria única para el agua en la aglomeración urbana, sin perjuicio de los recargos y canon zonales a que hubiera lugar, de manera transitoria, motivados por la construcción de las infraestructuras necesarias.

Como desarrollo de tales objetivos, las propuestas de ordenación de las infraestructuras del ciclo del agua se apoyan en los dos subprogramas que se indican a continuación.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
III.2.1. Infraestructuras de abastecimiento de agua	4.600	4.400	–
III.2.2. Infraestructuras para la evacuación y depuración	15.400	–	–
<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>20.000</b>	<b>4.400</b>	<b>–</b>

### CERRAR EL CICLO DEL AGUA. INFRAESTRUCTURAS PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

Constituyen estas infraestructuras todas aquellas instalaciones necesarias para la captación, transporte, potabilización, depósito, bombeo y distribución en alta que prevén en el presente Plan de Ordenación del Territorio, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones. A tal fin, constituyen objetivos particulares del presente subprograma: racionalizar el consumo de agua en la aglomeración y proteger los recursos hídricos existentes.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Captación, transporte y potabilización	2.000	1.900	–
Depósito y distribución en alta	2.600	2.500	–
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>4.600</b>	<b>4.400</b>	–

### CERRAR EL CICLO DEL AGUA. INFRAESTRUCTURAS PARA LA EVACUACIÓN Y DEPURACIÓN DE LAS AGUAS USADAS

Constituyen las infraestructuras para la evacuación y depuración de aguas usadas de la aglomeración urbana de Granada aquellas instalaciones necesarias para la evacuación general, la depuración y la reutilización que se establecen en el presente Plan de Ordenación del Territorio, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones. Al efecto constituyen objetivos particulares del presente subprograma: asegurar la depuración de las aguas usadas, y establecer el control de los vertidos de las mismas.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Evacuación general	5.000	–	–
Depuración del agua	10.400	–	–
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>15.400</b>	–	–

## MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES DE LA AGLOMERACIÓN

### CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

#### Objetivos Generales

El sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo que debe permanecer básicamente libre de edificación a fin de permitir el contacto de la población con la naturaleza y las áreas rurales, conservar unas condiciones ambientales adecuadas en la aglomeración, mantener la autonomía de las áreas urbanas y salvaguardar las zonas con valores ecológicos y paisajísticos compatibles con las actividades humanas de ocio relacionadas con el medio. Forman parte también del sistema de espacios libres las infraestructuras e instalaciones que facilitan las finalidades anteriores.

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada:

- Consolidar el sistema de espacios libres como referente básico para la ordenación y organización de la aglomeración urbana.
- Complementar el sistema de espacios libres de la aglomeración con los distintos sistemas municipales de espacios libres.
- Facilitar el acceso desde los núcleos del sistema de asentamientos al sistema de espacios libres.
- Favorecer la continuidad del sistema de espacios libres a través de los núcleos del sistema de asentamientos.
- Mejorar el paisaje urbano limítrofe con el sistema de espacios libres.
- Evitar la ocupación de los suelos integrados en el sistema de espacios libres con usos, instalaciones o construcciones inadecuadas.
- Salvaguardar los valores ecológicos y paisajísticos existentes en el sistema.
- Mantener la actividad agrícola y evitar el abandono de los suelos incluidos en el sistema que actualmente tienen tal destino.
- Fomentar la forestación de los suelos pertenecientes al sistema, cuyas características así lo recomienden.
- Recuperar la actividad agrícola de los suelos del sistema en situación de abandono.
- Aumentar el suelo de dominio público en los espacios integrados en el sistema.
- Evitar la privatización de suelos pertenecientes al sistema afectos al dominio público o de carácter patrimonial de las Administraciones y Entidades Públicas.
- Fomentar la recuperación de los suelos de dominio público integrados en el sistema y ocupados por particulares.
- Proteger, mejorar y rehabilitar los bienes con valores culturales de interés para la aglomeración incluidos en el sistema.
- Mejorar o construir los canales de interconexión entre los distintos espacios integrados en el sistema.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
III.1.1. Adecuación de los Espacios Libres extensivos	2.100	2.100	—
III.1.2. Actuaciones de mejora y ampliación de los espacios libres lineales	1.100	1.600	—
III.1.3. Actuaciones para la puesta en valor de elementos construidos singulares.	600	600	—
<b>TOTAL PROGRAMA.</b>	<b>3.800</b>	<b>4.300</b>	<b>—</b>

- Construir las infraestructuras necesarias para facilitar el uso público del sistema de espacios libres.
- Poner en valor socialmente el sistema de espacios libres.
- Facilitar el conocimiento público del sistema de espacios libres y sus características.

Para cada uno de los ocho itinerarios básicos en que se organiza funcionalmente el sistema de espacios libres, se han previsto actuaciones de regeneración, de adquisición, de permeabilización y de adecuación al uso público. No obstante lo anterior, para su evaluación económica se han excluido algunas de ellas por quedar englobadas dentro de la evaluación económica de otros programas de intervención. Finalmente, las actuaciones previstas pueden subdividirse en los siguientes tres grupos, cada uno de los cuales constituye un subprograma

## CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. ADECUACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER EXTENSIVO

Se incluyen en este subprograma una serie de actuaciones a llevar a cabo en los distintos ámbitos en que se organiza funcionalmente el sistema de espacios libres: ocho itinerarios distintos representativos de la diversidad ambiental, ecológica, paisajística y cultural de la aglomeración urbana de Granada.

Las actuaciones previstas quedan encuadradas en los siguientes bloques:

- De regeneración (recuperación biológica de las márgenes de los ríos, mejora paisajística de los límites urbanos, mejora de entornos degradados en los núcleos de población en contacto con los espacios libres del sistema, regeneración vegetal acompañante de acequias históricas...).
- De adquisición (enclaves puntuales para la creación de zonas de aparcamiento y servicios, diversos predios agrícolas en enclaves singulares, derechos de paso...).
- De permeabilización (adecuación y mejora de senderos paralelos a cauces fluviales, construcción de pasos sobre ríos, señalización de caminos rurales, habilitación de carriles-bici...).
- De adecuación al uso público (habilitación de zonas de aparcamiento y servicios, construcción de zonas recreativas, habilitación de miradores, señalización de caminos y elementos culturales de interés...).

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
De regeneración	600	600	—
De adquisición	400	400	—
De permeabilización	400	400	—
De adecuación al uso público	700	700	—
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>2.100</b>	<b>2.100</b>	<b>—</b>

### CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER LINEAL

Se incluyen en este subprograma una serie de actuaciones de mejora y ampliación de diversos elementos de carácter lineal, reconociendo su importancia relativa dentro del sistema de espacios libres de la aglomeración. Dicho papel queda reforzado por la doble condición que, en general, se da en estos espacios lineales: de un lado como corredores de conexión entre distintos espacios, reforzando su papel estratégico para conectar los espacios extensivos que reúnen las condiciones ambientales y locacionales para el uso colectivo en actividades lúdicas; y de otro por gozar en su mayoría de suficientes atractivos como para constituir espacios de uso directo, aunque eso sí, de carácter lineal.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Creación de espacios lineales inexistentes	600	600	
Actuaciones de mejora y ampliación del espacio público en las márgenes fluviales urbanas	–	600	–
Actuaciones para la creación de parques fluviales lineales	500	400	–
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>1.100</b>	<b>1.600</b>	<b>–</b>

### CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. PUESTA EN VALOR DE ELEMENTOS CONSTRUIDOS SINGULARES

Se concluyen en este subprograma diversas actuaciones de adquisición, de rehabilitación y/o de adecuación para el uso público de una serie de elementos construidos que bien por su singularidad, posición, valor histórico, artístico o etnológico se han considerado necesaria para ser integrados dentro de la red de espacios libres de la aglomeración.

Cabe destacar la existencia, entre los mismos, de cortijos, alquerías, fábricas, infraestructuras hidráulicas, puentes o torres.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Puesta en valor de elementos construidos singulares	600	600	–

## MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

### Objetivos Generales

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.

El objetivo propuesto con el presente programa 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 desertización, incendios, depauperación de espacios rústicos, marginalidad territorial, poluciones diversas y con repercusión sobre ciertas patologías, etc.

En otro orden de cosas, 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 (desagües, 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.

Como desarrollo de tales objetivos, las propuestas de ordenación se apoyan en los siguientes cuatro subprogramas

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
III.2.1. Actuaciones de mejora y regeneración	6.300	3.600	3.600
III.2.2. Mejora de la red de caminos rurales	200	200	–
III.2.3. Puesta en valor de elementos singulares	200	200	–
III.2.4. Restauración de la red de drenaje superficial	7.100	5.900	9.600
<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>12.800</b>	<b>9.900</b>	<b>13.200</b>

**MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. ACTUACIONES DE MEJORAS Y REGENERACIÓN**

El Plan plantea la necesidad de llevar a cabo un tratamiento de mejora y regeneración de diversos espacios que, bien naturales, bien transformados, tienen un valor evidente para la construcción y recuperación del paisaje de la aglomeración. La elección de estos espacios se realiza con criterios territoriales, es decir buscando la integración ambiental en el entorno y la funcionalidad de relaciones con otros espacios próximos. Entre las actuaciones previstas cabe destacar las siguientes:

- Recuperación de áreas especialmente dañadas por el hombre.
- Recuperación de la cubierta vegetal.
- Tratamientos blandos en zonas de contacto con asentamientos urbanos.
- Regeneración de cauces fluviales.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Actuaciones de mejora y regeneración de cauces	1.500	--	--
Actividad de mejora y regeneración en otros ámbitos	3.600	3.600	3.600
Tratamiento blando-franjas de zona verde	200	--	--
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>5.300</b>	<b>3.600</b>	<b>3.600</b>

**MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. MEJORA DE LA RED DE CAMINOS RURALES**

Se pretende con el presente subprograma establecer un conjunto de intervenciones cuya finalidad es mejorar la red de caminos rurales excluidos aquellos que están afectados por la red de espacios libres de la aglomeración, así como la conservación y protección de las vías pecuarias existentes dentro del ámbito de estudio. Tales intervenciones se proponen fomentar usos complementarios a sus funciones primarias (acceso a los predios, paso de ganado, etc.).

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Mejora de la red de caminos rurales	200	200	--

### MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. PUESTA EN VALOR DE ELEMENTOS SINGULARES

Se incluyen en este subprograma diversas actuaciones de adquisición, de rehabilitación o de adecuación para el uso público de una serie de elementos singulares (naturales, agrícolas o construidos) que tienen un innegable valor para la construcción y recuperación del paisaje de la aglomeración.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Puesta en valor de elementos singulares	200	200	-

### MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. RESTAURACIÓN DE LA RED DE DRENAJE SUPERFICIAL

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 numerosos arroyos y barrancos que las atraviesan y que han perdido su capacidad original de desagüe.

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 que conducen a la prevención o a la solución material del riesgo. Es por ello preciso determinar zonas urbanas o industriales con riesgo de inundación, así como diseñar y valorar las obras de encauzamiento necesarias para evitarlo.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Actuaciones muy prioritarias	5.200	-	-
Actuaciones prioritarias	1.900	5.900	-
Otras actuaciones	-	-	9.600
<b>TOTAL DE ACTUACIONES</b>	<b>7.100</b>	<b>5.900</b>	<b>9.600</b>

## MEJORA DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

### POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

#### Objetivos Generales

De cara a hacer más atractiva y competitiva la oferta del territorio de la aglomeración urbana de Granada dentro del Sistema de Ciudades, se hace necesaria 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. Bajo ese prisma, se justifica sobradamente el interés prioritario por la potenciación de los recursos productivos territoriales. Para ello, se preparará una oferta de suelo e infraestructuras coherente con las condiciones y necesidades del tejido productivo y acorde a las demandas actuales; la propuesta por tanto debe orientarse tanto a recualificar y modernizar el tejido industrial existente, como a la generación de nuevas áreas capaces de atraer nuevas instalaciones.

Con respecto al sector primario, los objetivos de la ordenación van encaminados a la protección de aquellos suelos de alto valor productivo agrícola y a la mejora del sistema de regadío de la Vega.

Como desarrollo de tales objetivos, las propuestas de ordenación se apoyan en los siguientes dos subprogramas

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
IV.1.1. Rehabilitación y mejora del tejido industrial.	2.000	2.000	-
IV.1.2. Mejora del sistema de regadío de la Vega	600	600	-
<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>2.600</b>	<b>2.600</b>	<b>-</b>

### POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES. REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TEJIDO INDUSTRIAL

Se incluyen en este subprograma una serie de actuaciones encaminadas a la rehabilitación y mejora del tejido industrial actual (fundamentalmente los polígonos de Juncaril, ASEGRA, Bobadilla, corredor industrial de Atarfe y de Armilla), contemplando la modernización de sus infraestructuras, dotaciones y servicios y su adecuación ambiental. Entre las acciones a desarrollar se incluyen:

- Garantizar las conexiones a la red viaria regional y metropolitana.
- Completar la red de infraestructuras con la incorporación de la red de gas, la depuración de vertidos y retirada de residuos sólidos.
- Fomentar la localización de actividades de servicio complementarios.
- Mejorar la calidad ambiental en materia de ruidos y contaminación atmosférica.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Rehabilitación y mejora del tejido industrial	2.000	2.000	—

### POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES. MEJORA DEL SISTEMA DE REGADÍO DE LA VEGA DE GRANADA

El sistema de regadío actual 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. Además, se incluyen dentro del presente subprograma aquellas actuaciones necesarias a fin de culminar el ciclo del agua, mediante la reversión al sistema de las aguas usadas, una vez depuradas, con los niveles de calidad adecuada, a través del sistema de riego agrícola.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Mejora del sistema de regadío de la Vega de Granada	600	600	—