

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada

Jornadas Participativas de Diagnóstico

Conclusiones de la sesión final



mayo de 2021



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE GRANADA

Contenido

1. Grupo 1.....	2
2. Grupo 2.....	5
3. Grupo 3.....	7
4. Grupo 4.....	9
5. Síntesis de conclusiones.....	11
6. Debate final.....	12
7. Respuesta de la Consejería y cierre de las Jornadas.....	13

En el presente documento se exponen las conclusiones obtenidas en la sesión final de las Jornadas Participativas de Diagnóstico del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, que tuvo lugar el pasado día 17 de mayo de 2021.

En esta sesión final fueron invitados todos los participantes de las Jornadas, que previamente habían asistido a las sesiones de grupos homogéneos en la semana previa. En esta sesión se expusieron en primer lugar las conclusiones de cada una de las sesiones de grupos homogéneos. Posteriormente, se lanzó una nueva cuestión de debate a todos los asistentes, que se dividieron en 4 grupos heterogéneos elegidos al azar para la celebración con cada uno de ellos de una dinámica de debate y acuerdo. La pregunta fue la siguiente:

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgentes que debería abordar el PTM de Granada?

A continuación, se recogen las conclusiones de cada uno de los grupos sobre la cuestión lanzada.

Finalmente, se llevó a cabo un debate final en plenario con todos los asistentes y hubo una respuesta por parte de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. En este documento se recogen de igual manera las principales conclusiones de este debate y respuesta.

1. Grupo 1

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgentes que debería abordar el PTM de Granada?

En el grupo 1 se señala como uno de los problemas más importantes la **congestión** en el entorno metropolitano, especialmente en los accesos y principales vías de la ciudad de Granada, producidos por el elevado número de desplazamientos diarios municipales y metropolitanos. Estos provocan una disminución de la velocidad comercial en el transporte público. Relacionado con lo anterior, se señala como necesidad fundamental, mejorar los **tiempos y la velocidad comercial en el transporte público** metropolitano, en definitiva, mejorar el servicio de transporte público.

Se señala como relevante la necesidad de implantar **planes coordinados de transporte** como el de la línea 33. Esto permitiría conectar cada municipio con todas las zonas de la ciudad de Granada y entrar en su sistema tarifario. Es necesario que haya una mayor coordinación entre municipios, especialmente entre Granada con los municipios de área y entre municipios del área con importante relación de movilidad.

Hay que **interconectar con transporte público los distintos municipios** entre ellos, no solo con Granada. Hay municipios que están muy cerca y no están conectados.

Es necesario **desincentivar el uso del transporte privado**, por ejemplo, mediante **plataformas reservadas** para el transporte público. A su vez, realizar un plan estratégico de **aparcamientos disuasorios** en el entorno de Granada. Para que se produzca el perseguido trasvase de usuarios del vehículo privado al transporte público. A la hora de implantar los aparcamientos disuasorios, sería interesante establecer niveles por coronas. Y que los aparcamientos se implantaran no tanto en destino, sino mejor en origen.

Se destaca la necesidad de regular mejor los distintos tipos de tráfico por vehículos, mediante **plataformas reservadas o de prioridad**, considerando especialmente, tanto el transporte público como la bicicleta. Tanto en la relación de Granada con el área metropolitana. Como en las relaciones de los municipios entre ellos, especialmente los que tienen un flujo importante de viajes.

Como reto, se señala el estudio y adopción de medidas de **desincentivación del uso del vehículo privado**, como por ejemplo, la implantación de un canon por el acceso al centro de Granada en vehículo privado. Hay que ponerlo difícil al coche. El canon podría ser, o bien por circular, o bien por aparcar, como sucede en otras ciudades. El objetivo es que la gente que quiera acceder a Granada se plantee el uso del transporte público en lugar del vehículo privado, para que el primero sea competitivo con el segundo.

Dado que estas medidas suelen ser polémicas, se señala que deberían partir siempre de un amplio consenso y un análisis profundo, e ir siempre de la mano de una mejora sustancial del transporte público para los afectados por la medida. Es importante que se reduzcan los tiempos de recorrido del transporte público, los tiempos de espera en los transbordos y que se mejoren las frecuencias del transporte público, actualmente no satisfactorios. Antes de implementar penalizaciones agresivas al vehículo privado, se debe conseguir que desde todos los municipios se pueda acceder a Granada con tiempos de recorrido adecuados. Debe lograrse que cada 15-20 min exista un bus que conecte el pueblo con calidad. Con tan pocos servicios como hay ahora no es posible implantar un canon hoy en día. Sobre todo, el fin de semana, con algunos municipios con sólo dos únicos servicios los sábados.

Se apunta que el canon no se tiene por qué implementar ya. Pero sí debe analizarse como medida en un plazo más largo. Ya que es útil para penalizar el transporte privado. Porque si no, se va a seguir teniendo más movilidad. Se deben llevar a cabo importantes medidas en dos vías: promoción del transporte público y desincentivación del vehículo privado, en paralelo, para que haya trasvase al transporte público. Este tipo de canon existe en ciudades como Londres pero en Granada habría que estudiar qué medida es la mejor. Durante los fines de semana y los días festivos no se pondría canon. Este es un tema para analizar detenidamente.

Otro reto importante a alcanzar, es mejorar la sostenibilidad y eficiencia en la **distribución urbana de**

mercancías en la última milla y en los desplazamientos entre los centros logísticos metropolitanos y la ciudad de Granada. Estos tráficos tienen un efecto importante en los atascos actuales y afectan al transporte de viajeros. Se debe establecer una red de centros logísticos metropolitanos de reparto de mercancías, tanto en el área metropolitana como en la ciudad de Granada. La última milla desde estos centros debe realizarse con vehículos sostenibles que no afecten al transporte público ni al tráfico.

Respecto de las infraestructuras, se comenta que se ha puesto en servicio la segunda circunvalación de Granada en diciembre de 2020, siendo su el tráfico que circula por la misma bastante escaso. Se considera que ha servido para poco en la mejora de la movilidad metropolitana, aunque realmente es para el tráfico de largo recorrido. La primera circunvalación de Granada, la GR-30, debido al crecimiento de la ciudad se ha convertido en “una calle más de Granada”, pues ha adquirido un carácter urbano, aunque sigue teniendo una funcionalidad fundamental de conexión de carácter metropolitano. Se comenta la necesidad de **desarrollar las vías denominadas VAU** (Vías de Aglomeración Urbana), vías planificadas hace años que servirían para conectar la GR-30 con la segunda circunvalación, dar más uso y funcionalidad metropolitana a esta segunda circunvalación y que esta pueda ser usada por las personas que se desplazan entre municipios por motivos como el trabajo. Se destaca que llevan 20 años paradas y que ahora parece que se les quiere volver a dar impulso, de esta manera mejoraría la movilidad metropolitana.

A su vez, se señala que el **cierre del anillo de circunvalación metropolitana** también mejoraría la movilidad metropolitana (conexión entre Huétor Santillán, Beas de Granada, Quéntar y Pinos Genil). Se considera un aspecto clave especialmente para la zona norte. No ejecutarlo provoca un gran problema de tráfico. Se apunta que no es necesario hacerlo con autovía, que se podría hacer como carretera convencional de 12 metros de ancho. De esta manera también supondría una vía de escape a la sierra sin producirafecciones a los parques nacional y natural, problema que tenía la autovía. Con este anillo el valle del darro quedaría protegido. Se considera también importante realizar el cierre del anillo utilizando infraestructuras existentes pero adaptándolas. Mediante esta carretera se permitiría conectar de forma circular no solo en transporte privado, sino que serviría de impulso al transporte público, conectando los municipios del norte y del sur del área metropolitana. Asimismo, con su construcción se conseguiría una mejor distribución del tráfico en el área metropolitana, desviando el tráfico de infraestructuras congestionadas a las nuevas.

Por último, se señala como reto para el plan **poner en carga la línea ferroviaria existente**. Se señala que hay experiencias al respecto en otras ciudades y que esto ya ha sido propuesto en el estudio Optitrans de Granada, Agenda 21. Destacan que la línea existente debería de funcionar como **tren de cercanías**. Apuntan que esto también se señala en el informe del observatorio de la movilidad de noviembre de 2020 y que sería interesante el modelo alemán: “hacer de los ferrocarriles un instrumento importante de la movilidad”, mediante sistemas como el sistema HCI (horarios cadenciados integrados). Si bien se señala el problema competencial de la Junta de Andalucía al respecto: la Junta no tiene competencia, sería vía convenio. Se destaca que en España actualmente está separada la gestión de la infraestructura y de los operadores, por lo que se abren otras vías. Asimismo, se plantea otra opción vía modificación administrativa o legal, más compleja similar a la que se implantó en Alemania en los 90, y que llevó a cabo una descentralización. Además se señala que para poner en carga la línea ferroviaria, sería necesario establecer un sistema de alimentación desde los núcleos pequeños en bus para cargar las estaciones de ferrocarriles de la provincia de Granada, que van desde Loja hasta Guadix. Se considera, por tanto que el ferrocarril debería tener un papel importante en la movilidad metropolitana, existiendo actualmentedados líneas de ferrocarril en desuso y por aprovechar.

CONCLUSIONES DEL GRUPO 1:

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgentes que debería abordar el PTM de Granada?

Problemas:

- Congestión en los accesos y vías principales de la ciudad de Granada que afecta especialmente al transporte público.
- Servicio de transporte público deficiente, con tiempos de recorrido, velocidad comercial y frecuencias no competitivas con el vehículo privado.
- Contaminación por el elevado uso del vehículo privado.

Necesidades:

- Falta de conexión en transporte público entre algunos municipios cercanos.
- Falta de aparcamientos disuasorios de concepción metropolitana.
- Falta de cierre del anillo viario de circunvalación metropolitana por el este, y de conexiones viarias con la segunda circunvalación de Granada,

Retos:

- Disminución del uso del vehículo privado mediante medidas de desincentivación.
- Distribución urbana de mercancías más sostenible y eficiente a través de modos sostenibles
- Mayor coordinación en el transporte público entre ayuntamientos y administraciones e implantación de un servicio de cercanías ferroviario alimentado por líneas de autobuses

2. Grupo 2

El grupo 2 coincide en líneas generales en los problemas, necesidades y retos a los que se enfrenta el Área Metropolitana de Granada, especialmente en lo que respecta a los problemas actuales en materia de movilidad.

En cuanto a los **problemas**, se resalta la excesiva oferta de infraestructuras destinadas al vehículo privado, lo cual incita a un elevado uso del vehículo privado y provoca una contaminación del aire, paisajística y acústica en todo el ámbito de estudio, pero especialmente en la ciudad de Granada y en su primera corona metropolitana.

Asimismo, se pone de manifiesto la poca competitividad del transporte público de viajeros por carretera frente a la utilización del transporte público, en aspectos como el tiempo de recorrido, comodidad, horarios, etc.

Respecto a las **necesidades**, se destaca mejorar la calidad del servicio público del transporte de viajeros metropolitano, implantar transporte a la demanda en municipios con baja población y baja demanda de movilidad, ampliar la red de Metropolitano hasta el Aeropuerto de Granada, así como implantar aparcamientos disuasorios en la capital y en otros municipios.

Por otro lado, en lo que respecta a la movilidad ciclista se menciona la falta de una red mallada, segura y que conecte de manera adecuada los tramos interurbanos con la red urbana de cada municipio. Se resalta que en el ámbito interurbano la red ciclista debe ser segregada del resto de usuarios.

Asimismo, se resalta la necesidad de considerar en mayor medida el transporte de mercancías, especialmente en los efectos externos que genera la distribución urbana de mercancías en la última milla.

Adicionalmente, se enuncia la necesidad de fomentar la electromovilidad (vehículo privado, motocicletas, bicicletas, VMP, etc) y aumentar las flotas y los puntos de recarga eléctrica.

Los últimos aspectos tratados en cuanto a las necesidades son: implicar a la ciudadanía en las decisiones de la movilidad e implantar y publicitar un sistema de medición de la contaminación en el área de Granada.

Por último, el grupo ha resaltado una serie de **retos** para el futuro de la movilidad del Área Metropolitana que hacen referencia a la mejora de la seguridad vial en ámbito urbano, de manera que incorpore las nuevas formas de micromovilidad. Asimismo destacan la posibilidad de implantar un sistema de incentivos económicos que fomente y promueva el uso de bicicleta, y la necesidad de recuperar el espacio público en ámbito urbano para las personas, y no para el vehículo privado motorizado.

Asimismo, se enuncian otros retos como: considerar la movilidad autónoma y conectada, y desarrollar medidas de formación en seguridad vial, en todos los niveles educativos.

Finalmente, se enuncian unos últimos retos como: desarrollar mejoras para la distribución urbana de mercancías, implantar un servicio lanzadera en transporte público en autobús y que el plan de transporte metropolitano sea un documento vinculante.

CONCLUSIONES DEL GRUPO 2:

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos considerarías lo más importante y/o urgente a abordar por el PTM?

Problemas:

- Contaminación del aire, paisajística y acústica.
- Elevado uso del vehículo privado, especialmente del área metropolitana a Granada.
- Excesiva oferta de infraestructuras destinadas al vehículo privado.
- Seguridad vial en el ámbito urbano e interurbano.

- Transporte público de viajeros poco competitivo (en tiempo, frecuencia, precio, honorarios, etc.) frente al vehículo privado.

Necesidades:

- Ofrecer una alternativa real y competitiva al uso del vehículo privado.
- Mejorar la red ciclista y de VMP. Red segregada del resto de usuarios y segura en ámbito interurbano, y conjunta en urbano.
- Fomentar la electromovilidad (vehículo privado, motocicletas, bicicletas, VMP, etc.), aumentar las flotas y los puntos de recarga eléctrica.
- Mejorar calidad del servicio público de transporte de viajeros metropolitano (frecuencias, sostenibilidad, etc.).
- Implantar el transporte a la demanda en municipios con baja población y baja demanda de movilidad.
- Ampliación de la red de Metropolitano a nuevos centros atractores de viajes (por ejemplo: Aeropuerto Granada).
- Considerar la sostenibilidad no solo económica sino ecológica también.
- Aparcamientos disuasorios en la capital y en otros municipios.
- Considerar en mayor medida el transporte de mercancías.
- Implicar a la ciudadanía en la movilidad e integrarla en nuestras vidas.
- Implantar un sistema de medición de la contaminación y difundirlo.

Retos:

- Mejorar la seguridad vial en ámbito urbano que incorpore las nuevas formas de micromovilidad.
- Desarrollar mejoras para la distribución urbana de mercancías.
- Considerar la movilidad autónoma y conectada.
- Implantar un servicio lanzadera de transporte público en autobús en los municipios.
- Ordenar el espacio público en la ciudad de Granada.
- Sistema de incentivos económicos al uso de bicicleta.
- Formación vial en todos los niveles educativos.
- Que el plan de transportes sea un documento vinculante.

3. Grupo 3

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis lo más importante y/o urgente a abordar por el PTM?

En el grupo 3 se insiste en que Granada es una ciudad con un grave problema de calidad del aire y que está a punto de entrar en una situación muy grave que habría que resolver ya.

Lo transmitido por algunos municipios como una necesidad es la frecuencia de los autobuses; este problema es diferente en función de los anillos planteados. El problema de la frecuencia y de la contaminación también varía en cuanto a la ubicación del municipio. La contaminación es muy alta pero en los municipios más alejados el problema no es tan grave pero en la ciudad sí que lo es. Además se señala que existe la necesidad de un transporte público más frecuente para las coronas alejadas.

Se menciona que se recoge en los objetivos del plan la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Para los participantes en el grupo es un problema que el sistema de movilidad esté basado en el vehículo privado de combustión interna tradicional, lo cual genera problemas de contaminación atmosférica y gases de efecto invernadero. Se considera que sería aconsejable modificar la perspectiva del vehículo privado cambiando los vehículos tradicionales por otros menos contaminantes.

Algunos ayuntamientos creen necesario e inciden en que los problemas son distintos en función de la distancia de los municipios. Creen que habría que apostar por un transporte público sostenible ya que los tiempos están cambiando y que 2040 y 2050 son fechas definitivas para el tema de la combustión interna. Todo el que vive en Granada sabe que la “boina de contaminación” ya está provocando problemas de salud. Asimismo, también se quiso destacar el problema que tienen las bicicletas apuntando que la bicicleta eléctrica va a tomar un valor añadido como comunicación interurbana y que habría que apostar por carriles específicos para este transporte.

Añaden que habría que realizar protocolos de contaminación, ya que Granada es una ciudad con problemas de dióxido de nitrógeno entre otros contaminantes. Se señala que el Plan de Acción por el Clima está desarrollando un modelo predictivo para evaluar la calidad del aire; por lo que el presente Plan de Transporte Metropolitano debería coordinarse para lograr avanzar hacia una mejora situación en el área metropolitana de Granada.

Se comenta la particularidad del municipio de Cenes de la Vega, destacando que no tienen forma de llegar a Granada en bicicleta apuntando que el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) sí que lo preveía, pero que finalmente no se ha realizado.

Se planteó asimismo, la siguiente cuestión en el debate del subgrupo: *en el modelo hacia un avance de la bicicleta, ¿qué creéis que es mejor: incorporar la bicicleta a las vías de transporte convencionales/tradicionales o hacer vías específicas?*

Como respuesta a la pregunta anterior se dijo que para salvaguardar la seguridad de los ciclistas lo mejor sería que los carriles-bici fueran independientes, ya que de esta manera se evitarían muchos accidentes. Desde la perspectiva del área metropolitana de Sevilla, afirmaron que la bicicleta se usa más por vías independientes.

Finalmente, respecto a la contaminación en el área tratada en el documento de diagnóstico, apuntan que habría que matizar algunas partes introducir otros elementos contaminantes que no se nombran y añadir estos niveles como indicadores, para tener una visión conjunta de todos los contaminantes.

CONCLUSIONES DEL GRUPO 3:

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgentes que debería abordar el PTM de Granada?

Problemas:

- Principal problema: la calidad ambiental de la ciudad de Granada.
- La contaminación del área, considerando el efecto invernadero y las emisiones de diferentes partículas contaminantes.
- El transporte público de autobuses actualmente no es sostenible por lo que se debe solventar este hecho, ya que aunque los autobuses son contaminantes lo son menos que el transporte privado, pero sería un buen punto de partida.
- La falta de frecuencia de autobuses metropolitanos en algunos municipios.

Necesidades:

- Adaptar la red para la movilidad ciclista no sólo deportiva sino como medio de transporte.
- Aparcamientos disuasorios, puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Medidas a corto plazo para mejorar la calidad ambiental del área.

Retos:

- Mitigar los efectos de la contaminación.
- Avanzar hacia un sistema de movilidad de bajas emisiones de efecto invernadero, alcanzar un sistema basado en modos de transporte sostenibles, con bajas emisiones, electrificación de turismos y fomento de la intermodalidad. Avanzar hacia una movilidad de bajas emisiones.
- Dotar de una red pública de préstamo de bicicletas a lo largo de todos los municipios y poder ponerlas al servicio de los usuarios. Existe proximidad de los municipios y no hay infraestructura.

4. Grupo 4

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgentes que debería abordar el PTM de Granada?

El grupo 4 coincide de manera unánime en que uno de los principales problemas del Área Metropolitana de Granada es el servicio de transporte público en su conjunto. Se hace especial hincapié en las deficientes conexiones, no siendo adecuadas entre los municipios del Área y de la ciudad de Granada, requiriendo itinerarios que acerquen a las personas usuarias al centro de la ciudad y que resulten más ágiles. Se considera además que la red de autobuses interurbanos no se encuentra bien conectada, tanto a nivel de infraestructura como de horarios, con la red de Metropolitano.

Continuando con el sistema de transporte público, el grupo hace alusión a la escasez de horarios, lo que consideran que desincentiva en gran medida el uso de este modo frente al vehículo privado. Se señala que algunos municipios únicamente tienen 5 o menos servicios diarios.

En lo que respecta al diseño de itinerarios, se considera como problema importante que las líneas estén concebidas únicamente para su conexión con Granada, resultando sólo viajes radiales. La oferta de transporte público para relaciones transversales entre municipios brilla por su ausencia.

Finalmente, cerrando los problemas de los servicios de transporte público, se señala la necesidad de poder acceder a cualquier modo de transporte con mascotas, situación que actualmente no está permitida.

Por otro lado, en lo que respecta a la movilidad ciclopeatonal se menciona la falta de una red ciclopeatonal mallada, segura y que conecte de manera adecuada los tramos interurbanos con la red urbana de cada municipio. El grupo coincide en que muchas de las relaciones entre municipios conurbados o cercanos podrían ser cubiertas con bicicleta y VMP.

Todos estos problemas llevan a una situación en la que el vehículo privado es el principal modo empleado para los desplazamientos diarios en el Área Metropolitana, lo que finalmente se traduce en problemas de congestión y contaminación atmosférica.

En cuanto a las necesidades, a raíz de los problemas detectados, se comenta la necesidad de lograr un sistema de transporte integrado, tanto a nivel tarifario como a nivel de servicios. Se hace alusión a la necesidad de creación de una infraestructura segura para el estacionamiento de bicicletas y VMP en las estaciones de transporte público. También se saca a relucir nuevamente la necesidad de mejora de conexiones entre los autobuses y el Metropolitano. Se consideran necesarios espacios adecuados para favorecer la intermodalidad.

Vuelven a resaltar como parte de las necesidades expuestas, la de conseguir una red ciclopeatonal que permita llevar a cabo viajes entre municipios cercanos y que conecte adecuadamente con la red municipal de cada ciudad. Se hace especial hincapié en que la red debe ser segura y segregada del resto de modos, evitando así conflictos entre usuarios vulnerables y vehículos privados.

Asimismo, se presenta la necesidad de servicios de motosharing o bicicleta eléctrica que pueda cubrir la última etapa de los viajes interurbanos con la ciudad de Granada.

Por último, el grupo ha resaltado una serie de retos para el futuro de la movilidad del Área Metropolitana. En primer lugar, se hace referencia al reto de descarbonización del sistema de transporte, tanto público como privado. Se considera que una buena medida para ello sería el incentivo de la compra de vehículos eléctricos por parte de las administraciones.

En segundo lugar, el grupo considera que otro de los principales retos es eliminar la reticencia de las personas usuarias de bicicleta, VMP y viandantes, a desplazarse por miedo a conflictos con vehículos privados. Además de las necesidades de infraestructura segregada, se considera como reto llevar a cabo campañas de concienciación de seguridad de las personas usuarias vulnerables.

Finalmente, pese a que no se encuentra relacionado directamente con la movilidad, el grupo señala el reto

de conseguir ciudades con mayor dotación de espacios verdes y liberación de espacio público para el ciudadano.

CONCLUSIONES DEL GRUPO 4:

¿Qué 3 problemas, 3 necesidades y 3 retos consideráis los más importantes y/o urgentes que debería abordar el PTM de Granada?

Problemas:

- Falta de conexiones entre el transporte público, sobre todo en la alimentación de las estaciones de metro. No se permiten mascotas al transporte público
- Falta de frecuencia en los autobuses.
- Falta de infraestructura ciclista segura y bien conectada.
- Todas las líneas pasaban por Granada, evitar la centralidad de Granada.

Necesidades:

- Servicio de moto/bicicleta de alquiler temporal.
- Incentivar carriles ciclopeatonales.
- Intercambiadores entre el transporte público incluyendo bicicleta y patinete.

Retos:

- Descarbonización del sistema de transporte.
- Incentivos por el uso de vehículo eléctrico.
- Campañas de concienciación para los usuarios vulnerables y aumentar la seguridad ciudadana.
- Aumentar las zonas de espacios verdes.

5. Síntesis de conclusiones

A continuación, se expone la **síntesis general** de conclusiones de los grupos realizada por el IAAP, tras la exposición de las conclusiones de los diferentes grupos:

Las necesidades principales detectadas por los grupos son: mitigar los efectos de la contaminación, seguridad vial, la falta de red ciclista y de aparcamientos disuasorios, falta de medidas de calidad del transporte y de una alternativa real al vehículo privado, mejora de las conexiones norte-sur y un servicio de transporte público mejor y más competitivo.

Los principales problemas destacados por los grupos son: la falta de calidad ambiental asociada al transporte, la falta de transporte sostenible, el elevado uso de vehículo privado, la falta de alquiler de vehículos sostenibles, la congestión en los accesos a Granada y la falta de conexión en los transportes públicos.

Como **principales retos**, se han expuesto: conseguir bajar las emisiones de CO₂ asociadas al transporte, una red de préstamo de bicicletas, mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables principalmente peatón y conductores de bicicletas, la sostenibilidad y la distribución urbana de mercancías de última milla con vehículos no contaminantes en el contexto de crecimiento del comercio electrónico.

6. Debate final

Se detallan, a continuación, los aspectos tratados en el debate final:

Se resalta el problema de la contaminación generado por la distribución urbana de los vehículos en el ámbito urbano (conocido como última milla). Posteriormente, el siguiente participante vuelve a resaltar la preocupación por la contaminación ambiental producida por los efectos externos de los vehículos motorizados. Invita y propone a la Junta de Andalucía a que informen del índice de contaminación del aire en su página web, así como a que se monitoricen los costes e impacto en la salud de los contaminantes atmosféricos producidos por el tráfico rodado motorizado.

En la siguiente intervención se pregunta por el papel de las infraestructuras en este plan de transportes y sobre ellugar que tendrían las VAU y sobre el protagonismo que se le piensa dar al metropolitano como modo de transporte de viajeros.

Por otro lado, también surge la consulta en relación con el ferrocarril en el área metropolitana, sobre qué intenciones tiene la Consejería para incorporar el ferrocarril y de esta forma mejorar la movilidad regional y metropolitana. Aconseja que no deberían ir las líneas de autobús por un lado y el ferrocarril por otro y que se deberían dar los pasos necesarios en materia de cercanías. Asimismo, se resalta la necesidad de solicitar al Estado el traspaso de competencias en materia de transporte ferroviario de viajeros de corto recorrido.

El siguiente participante en intervenir incide en el tema de la conexión entre el sur y el norte; en este sentido siempre se habla de realizar una autovía, pudiendo afectar esta infraestructura a la cuenca del río Darro, al parque natural de la sierra de Huétor y al parque natural de Sierra Nevada. También cuestiona si no se podría realizar mediante una vía de 12 metros, amplia, entre Huétor Santillán, Beas de Granada, Quéntar y Pinos Genil. Asimismo, pregunta si se sigue pensando en el tema de la autovía y si no sería posible hacer una carretera convencional que es más barata y aceptable por todas las partes.

Posteriormente interviene otra persona comentando que se deberían tener en cuenta las necesidades de movilidad de la zona norte, donde existe un centro comercial por el que pasan 1.000 personas y el transporte público pasa cada 1,5 h. Señala también que no se encuentran cerca del tren y que necesitan alguna forma de realizar esa conexión, por lo que demandan que se tenga en cuenta el aislamiento que sufren los municipios de la parte norte, especialmente Pulianas, Cogollos, Jun, etc.

Por parte de los pueblos más alejados de la ciudad de Granada como Moraleda de la Zafayona, etc., se reclama que las líneas de transporte público que llegasen interprovinciales y que existen muchos estudiantes y trabajadores que necesitan desplazarse diariamente a Granada, por lo que se solicita que se tengan en cuenta a los municipios de la periferia.

Finalmente se puntualizó que, dentro del plan de transporte metropolitano, debería considerarse la necesidad de licitación de las concesiones de servicio de transporte público de viajeros por carretera.

7. Respuesta de la Consejería y cierre de las Jornadas

A continuación, se enuncian las respuestas por parte de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio y el cierre de las jornadas de participación.

En primer lugar, se agradece a todos los asistentes su presencia y se señala que se va a contar con todos los colectivos y ciudadanos en el desarrollo de este Plan, destacando que quedan muchas fases hasta que se apruebe el Plan definitivo, y se va a seguir contando con toda la ciudadanía en el desarrollo del mismo. En general, todas las cuestiones que aquí se han trasladado y consensuado se tomarán como referencia para las líneas estratégicas que contemplará el plan.

El **Plan de Transporte Metropolitano de Granada va a ser un Plan Estratégico que tiene** como año horizonte el 2030, por ello, todas las inversiones, infraestructuras y políticas van a ir encaminadas a mitigar las cuestiones medioambientales, reducir las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados, mejorar la calidad del aire (partículas contaminantes, ruido, etc.) y fomentar el ahorro energético, mediante nuevas alternativas para el transporte. Asimismo, se tendrán en cuenta temas como: la accidentabilidad, los siniestros ocurridos en las vías de comunicación y garantizar la accesibilidad universal; pues se considera que son aspectos fundamentales para nuestra sociedad. En definitiva, se pretende **fomentar el transporte público y sostenible**, que es el eje principal y estratégico que persigue este plan.

Se agradece el trabajo realizado a la consultora CPS, al equipo de la Dirección General de Movilidad, al Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada y a la Delegación Territorial de Fomento, se agradece el apoyo y la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública, del departamento de evaluación de Políticas Públicas, que colaboran también en los nueve planes que se están desarrollando en Andalucía.

Se comenta que en este momento, se están promoviendo **nueve planes metropolitanos** de forma simultánea en Andalucía, para dar impulso al diseño y a la estrategia de la movilidad sostenible en la región. Se añade que actualmente, se está trabajando para no dejar escapar ninguna de las cuestiones ya indicadas en estas jornadas de participación, destacando, por el ejemplo, el fomento de vehículos de bajas emisiones. Se añade que de forma paralela se está desarrollando ya un proyecto para implantar una red de electrolineras en las carreteras de Alta capacidad de la Junta de Andalucía y en las carreteras convencionales con demanda suficiente competencia de la Junta, creando así una red de corredores de transporte verdes por toda Andalucía.

Por otro lado, también se pretende **renovar la flota de transporte público de autobuses**, fomentando la compra de vehículos de bajas emisiones: vehículos eléctricos, vehículos híbridos, de gas y vehículos de pila de combustión de hidrógeno para el fomento del uso del transporte público.

En cuanto a la **integración tarifaria del sistema de transporte público**, se considera que una de las prioridades de la Dirección General de Movilidad y está relacionada con la ampliación de los consorcios de transporte metropolitano.; En el área metropolitana de Granada está previsto incorporar a 18 municipios dentro del Consorcio de Transportes. En este sentido, está previsto que los Consorcios de Transporte Metropolitano de cada una de las áreas de Andalucía incorporen nuevos municipios dentro de sus respectivos ámbitos, con todos los beneficios que ello conlleva, tanto para los Ayuntamientos como para los vecinos de esos municipios.

Asimismo, se señala que se está estudiando **implantar la tarjeta única del transporte en toda Andalucía**, y que con esta medida se pretende que cualquier ciudadano andaluz tenga beneficios para usar el transporte público de la Comunidad, en el cual estarán integradas todas las modalidades de transporte actuales: autobuses metropolitanos, urbanos, metros, tranvías, trenes de cercanías, barcos de la bahía de Cádiz, etc. Al mismo tiempo, se desea unir esta integración con la posibilidad de pagar con la tarjeta de transporte de Andalucía, así como en el alquiler de bicicletas públicas, los patinetes eléctricos, etc. En definitiva, se pretende fomentar el transporte público a través de la ampliación de los Consorcios y de la implantación de la tarjeta única de transporte. Asimismo, se modernizarán los sistemas de pago con tarjeta, se va a poder pagar a través del móvil no solo como si de una tarjeta de crédito se tratase, sino utilizando la tarjeta de

transporte, es decir se va a migrar a una aplicación móvil, teniendo la tarjeta físicamente migrada en el terminal móvil de cada uno de los usuarios.

En cuanto al **transporte público a la demanda**, se considera que es necesario llegar a los municipios de las zonas rurales, en este sentido se está apoyando esta modalidad de transporte, a través del proyecto Andalucía Rural Conectada.

En cuanto a las infraestructuras demandadas, se comenta que actualmente se están contemplando muchas inversiones y se irán concretando con las conclusiones de este Plan Metropolitano, para poder desarrollar aquellas que sean necesarias y seguir completando de esta manera la red de transporte. Se señala que las infraestructuras que están en desarrollo en este momento son las que se han decidido anteriormente, pero a través de este Plan con horizonte a 10 años, serán muchas más las iniciativas que saldrán propuestas y que se incorporarán a presupuestos futuros.

Se considera que las infraestructuras planteadas son muchas como las **plataformas reservadas** como la de La Zubia, que se encuentra actualmente en proceso de licitación, y que se pretende aprovechar el verano para iniciar las obras y afectar lo menos posible a la movilidad de los ciudadanos. Los **intercambiadores de transporte**, son proyectos previstos desde el Consorcio de Transportes y desde la Dirección General de Movilidad en los cuales se está trabajando para definir sus ubicaciones, características, funcionalidades, etc.

A nivel tecnológico, destaca que también se está trabajando en una plataforma innovadora para el fomento del transporte público, el proyecto *ELECTROMOVE*, consiste en una **Plataforma Reservada de Electromovilidad por Inducción en Movimiento**. Es un proyecto innovador y será Granada posiblemente la ciudad donde se haga la prueba piloto, con una inversión importante, no solo por las infraestructuras sino por las nuevas tecnologías que se van a aplicar, siendo pioneros en el mundo de la tecnología para la movilidad en este aspecto.

En cuanto a la **red de carriles bici**, se señala que en Granada va a haber importantes inversiones para ampliar la red de carriles bici e interconectarlas con puntos importantes de movilidad (estaciones de autobuses, intercambiadores o metro) así como interconectar distintos municipios, mejorando su conectividad, seguridad y funcionalidad.

Los **aparcamientos disuasorios** se considera que también son una prioridad destacando que están previstos en el diseño y en el plan de infraestructuras futuras para los próximos años. Estos aparcamientos se concretarán en base a los resultados del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada.

Respecto a las vías de alta capacidad (VAU's), se resalta que son inversiones que se están contemplando desde la Dirección General de Infraestructuras. Y que aunando este Plan de Transporte junto con el PITMA se espera detectar todas aquellas infraestructuras importantes que son necesarias para seguir mejorando la red de carreteras de Granada.

En definitiva, se considera que todas estas actuaciones, más las que salgan en este documento se van a tener en cuenta para los próximos 10 años en el área metropolitana de Granada.

En cuanto a las intervenciones realizadas en el turno de debate, ya se han comentado algunas de forma genérica, pero se añade que el **impulso del ferrocarril**, es una estrategia fundamental, aunque no es competencia de la Consejería de Fomento ni de la Junta de Andalucía (ni el cercanías ni la alta velocidad), pero que desde la Consejería de Fomento se reivindica el papel fundamental de la mejora del ferrocarril. En este sentido, se menciona que desde la Consejería se han desarrollado iniciativas importantes para el impulso del ferrocarril en la región, posibilitando que esas infraestructuras puedan desarrollarse mediante las inversiones por parte de los fondos europeos Next Generation. En cuanto a la planificación de proyectos, se han trasladado estudios al Ministerio de Transportes, Movilidad y Medio Ambiente (MITMA) para mejorar la red de ferrocarril de cercanías de Granada, destacando y resumiendo las prioridades y necesidades de inversión en infraestructuras.

También se considera que las conexiones norte y sur de la ciudad son una prioridad en materia de transporte. En este sentido, se pretende desarrollar las infraestructuras necesarias con el objetivo de mejorar la movilidad de las zonas periféricas donde es fundamental esa conectividad y es uno de los objetos prioritarios de este Plan de Transporte Metropolitano: mejorar la movilidad y conectividad entre los municipios de las coronas 2 y 3, y área metropolitana más cercana a Granada.

En definitiva, señala que todas las cuestiones planteadas serán tenidas en cuenta en este Plan y que queda todavía mucho trabajo por hacer. Asimismo se agradece la participación en estas jornadas y se destaca que se continuará con el proceso de desarrollo del Borrador del Plan incorporando las aportaciones recibidas en estas jornadas de participación.

Entidad colaboradora:
Área de Evaluación de Políticas Públicas
Instituto Andaluz de Administración Pública

